

REFERAT |KRS| Formannskapet (2011-2015) d. 15-10-2014

Møtedato Onsdag d. 15. oktober 2014 kl. 09:00

Møtested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Kommunedelplan Rv 41, Rv 451 - ny vei til Kjevik - 1.førstegangsbehandling.....	3
Kommunereformen og bærekraftig utvikling av Kristiansand.....	12

Sak 102/14: Kommunedelplan Rv 41, Rv 451 - ny vei til Kjevik - 1.førstegangsbehandling

Vedlegg

Vedtak BYUTVI, 09102014, Sak 178/14, Kommunedelplan Rv 41, Rv 451 - ny vei til Kjevik - 1.førstegangsbehandling

Kortversjon KU kdp ny veg til Kjevik.pdf

Plankart_korridor_B.pdf

Plankart_korridor_C.pdf

Plankart_korridor_F.pdf

Bestemmelser.pdf

Dato 17. september 2014
Saksnr.: 201206079-37
Saksbehandler Marit Eik

Saksgang
Byutviklingsstyret
Formannskapet

Møtedato
09.10.2014
15.10.2014

Kommunedelplan Rv 41, Rv 451 - ny veg til Kjevik - 1.førstegangsbehandling

Sammendrag

Statens vegvesen (SVV) har utarbeid forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for ny veg til Kjevik. Planarbeidet er utført på bakgrunn av planprogram fastsatt av bystyret 19.juni 2014.

Det er utarbeidet planforslag med konsekvensutredning for tre hovedkorridorer (B, C og F) med sju hovedalternativer. Med ulike kombinasjonsløsninger er til sammen 11 linjealternativer utredet. Kartet under viser alternativene som er utredet.

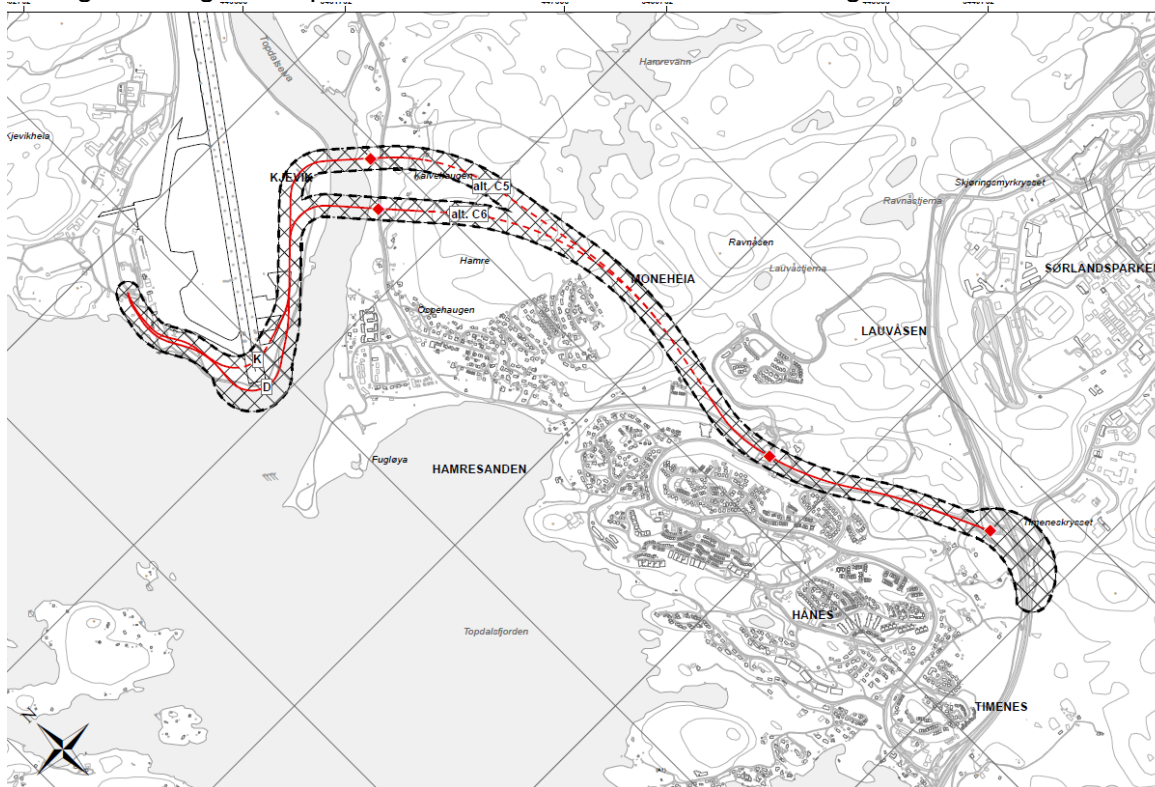


Bestemmelsene er felles for alle alternativene. C-korridoren er kobla på E18 ved Timeneskrysset og har adkomst til flyplassen fra sør. B- korridoren og F korridoren går fra E-18 ved Skjøringsmyrkrysset på toppen av Timenesbakken. B-korridoren har adkomst til flyplassen fra nord og F-korridoren fra sør.

SVV har også utredet kryssing under flyplassen, slik bystyret ba om ved behandling av planprogrammet. Utredningen viser at dette er svært utfordrende, men kan være teknisk gjennomførbart. Kostnadene, med en slik trase vil være så store at SVV vurderer alternativet som utelukket.

Ny Rv 41 fra E18 til kryss til Kjevik er planlagt som firefeltsveg og Rv451 fram til flyplassen er planlagt som tofeltsveg.

Statens vegvesen anser C6D som beste alternativ og C5D som nest beste alternativ. Disse to alternativene gir størst netto nytte og kommer godt ut av vurderinger av ikke- prissatte konsekvenser (konflikter mot andre interesser). Vegvesenet anbefaler alternativ C6D og vurderer alternativ C5D som akseptabelt. Til de andre alternativene varsles det innsigelse med begrunnelse i at disse er vesentlige dårligere for prissatte konsekvenser og netto nytte for samfunnet, uten å være vesentlig bedre for ikke-prissatte konsekvenser. Se for øvrig vedlagte kortutgave av planbeskrivelse med konsekvensutredning.



Figuren viser plankart for C-alternativene.

Rådmannen viser til konsekvensutredningene og støtter Statens vegvesen sine faglige vurderinger. Konsekvensutredningen er entydig og viser at det er store forskjeller på de ulike alternativene. Hovedgrepet i den anbefalte korridoren er i samsvar med kommuneplanens trasé gjennom Moneheia og gjeldene reguleringsplan for Kristiansand lufthavn Kjevik med adkomst til flyplassen fra sør. I kommunedelplanen er planene endret slik at den tilfredsstillende nye krav til vegutforming, herunder fire felt på ny Rv41. Detaljeringen rundt flyplassen avviker fra gjeldende reguleringsplan. SVV foreslår dagtrasé. Avinor gav sin tilslutning til vegvesenet sin anbefaling da SVV orienterte om planforslaget i formannskapsmøtet 10.september. I tidligere reguleringsarbeid har det særlig vært knyttet usikkerhet til fylling i sjø i sørvestenden av flyplassen. Nye utredninger viser at det er mulig å løse utfordringene med avbøtende tiltak. Dette må følges opp når det skal utarbeides reguleringsplan. Rådmannen støtter vegvesenets anbefaling, men mener med bakgrunn i tidligere erfaringer knyttet til regulering

av veg på fylling rundt flyplassen at trasevalg ikke bør konkluderes før etter høring. Rådmannen anbefaler derfor at alle de utreda planforslagene sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Forslag til vedtak

Formannskapet gir sin tilslutning til anbefalte trasevalg i forslag til kommunedelplan for Rv 41, Rv 451 - ny veg til Kjevik og anmoder om at Statens vegvesen sender planforslaget med konsekvensutredning og plankart for korridorene B, C og F og tilhørende bestemmelser, datert 1.september 2014 på høring og offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningslovens (Pbl) § 11-14.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

1. Plankart, korridor B, datert 1.september 2014
2. Plankart, korridor C, datert 1.september 2014
3. Plankart, korridor F, datert 1.september 2014
4. Bestemmelser, datert 1.september 2014
5. Kommunedelplan med konsekvensutredning for Rv. 41/ rv. 451 - Ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik – Kortversjon

Øvrige dokumenter i saken er lagt ut på Statens vegvesen sine internettsider her:

<http://www.vegvesen.no/Riksveg/rv41kjevik>

BAKGRUNN FOR SAKEN

Statens vegvesen (SVV) har utarbeid forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for Rv 41, Rv 451 – ny veg til Kjevik. Planarbeidet er utført på bakgrunn av planprogram fastsatt av bystyret 19.juni 2014.

Dagens situasjon

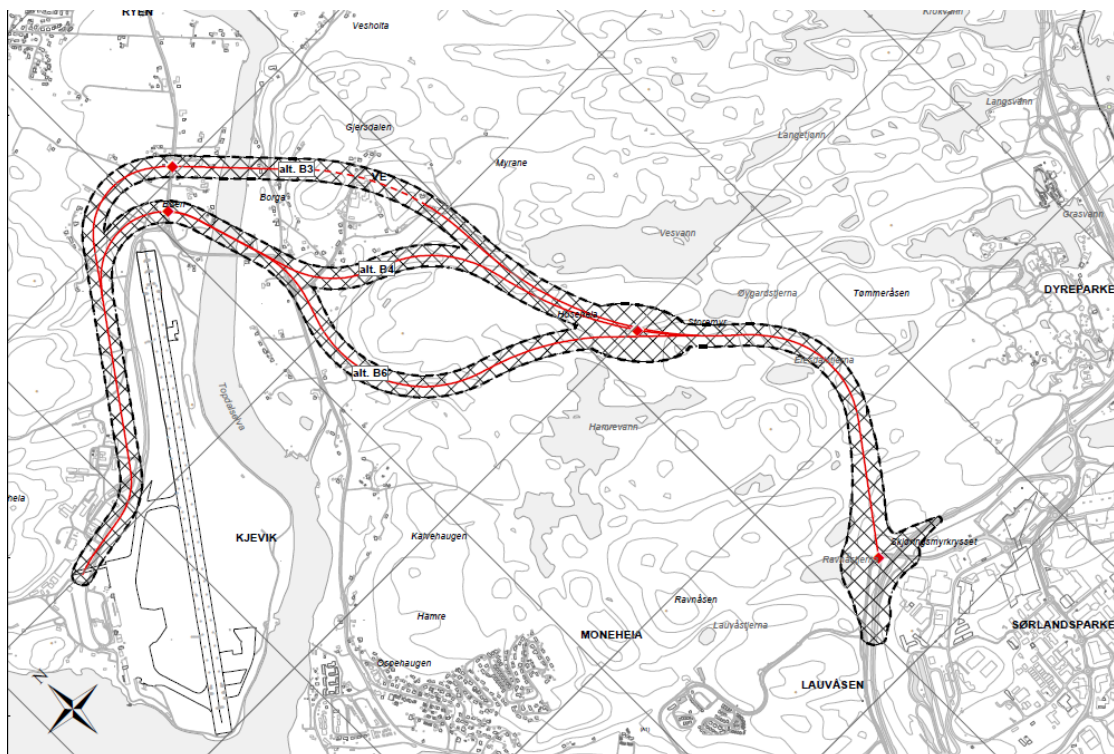
Dagens veg har ikke standard i henhold til forventet trafikkmengde og trafikkutvikling ved Kristiansands flyplass. Det er også uheldig at dagens veg passerer nært både eksisterende boligområder, lokalsenter og badeplass og utfartsområde.

I NTP er ny veg til Kjevik lagt inn i andre periode, det vil si etter 2017. Det betyr at det kan komme statlige midler til riksveg 41 / riksveg 451 i siste seksårsperiode av NTP, men det vil være avhengig av lokal tilslutning til delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

Planens innhold

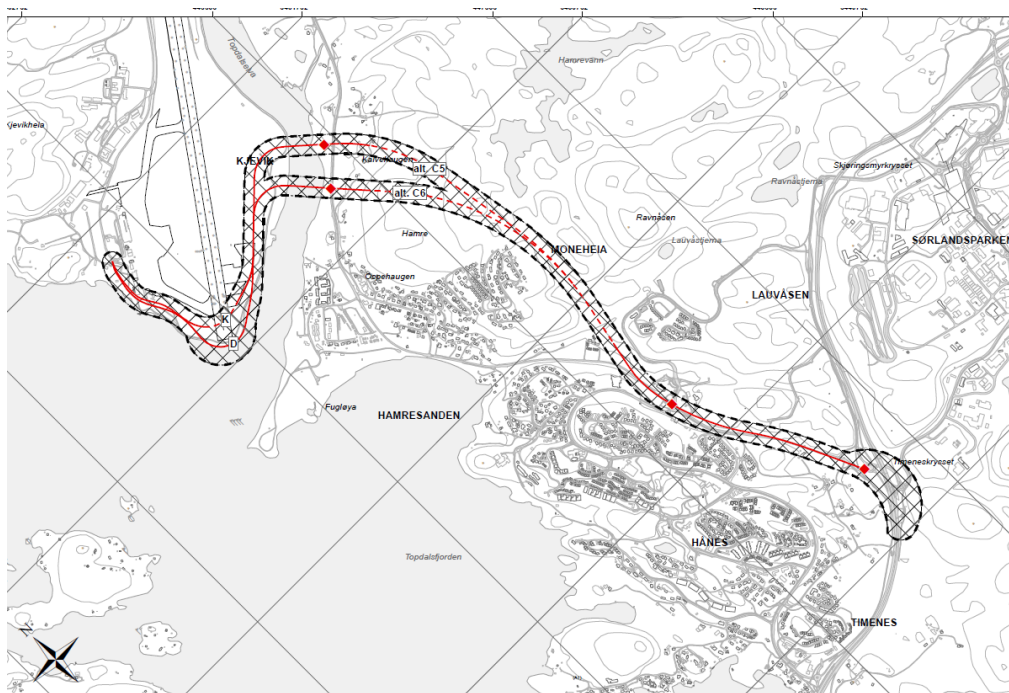
Det er utarbeidet planforslag med konsekvensutredning for tre hovedkorridorer (B, C og F) med sju hovedalternativer. Med ulike kombinasjonsløsninger er til sammen 11 linjealternativer utredet. Bestemmelsene er felles for alle alternativene. Alle plankartene inneholder planlagte veglinjer, tunneller og kryss. Korridorene er vist som båndleggingssoner for framtidig regulering.

B-korridoren, som går gjennom Hamrevannområdet, inneholder tre ulike veglinjer (B3, B4 og B6) som alle er knyttet til E18 ved Skjøringsmyr, på toppen av Timenesbakken, og har adkomst til flyplassen forbi nordenden av rullebanen. Det er avsatt areal til kryss til Hamrevannområde øst for Hamrevann.



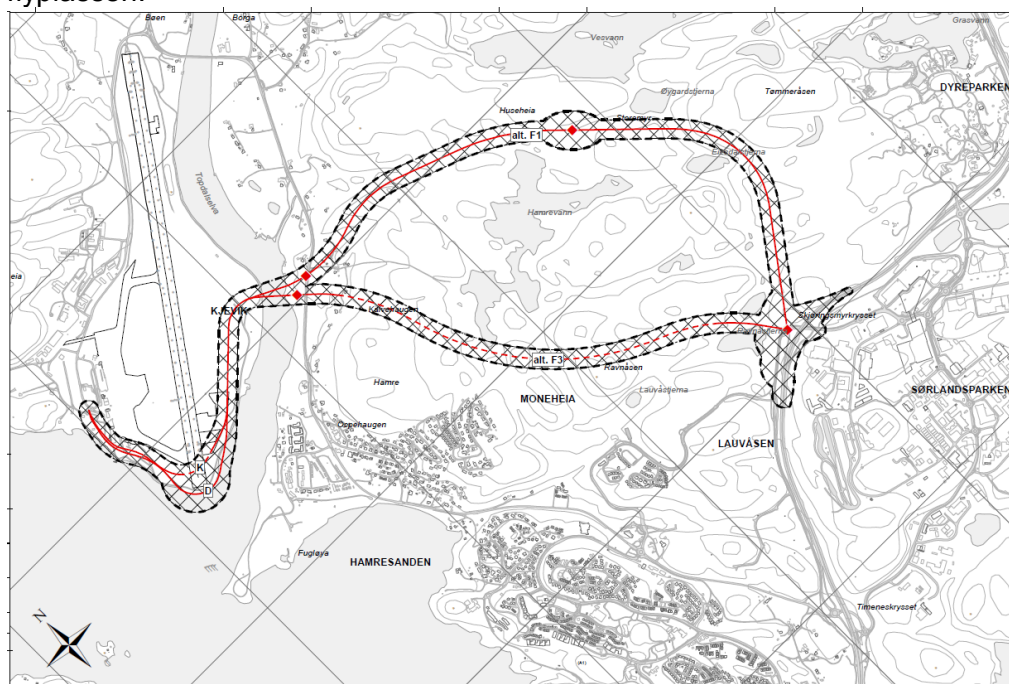
Figuren viser plankart for B-alternativene

C-korridoren inneholder to hovedalternativ (C5 og C6), begge med daglinje (D) og kulvert (K) i sørvestenden av flyplassen, til sammen fire alternative veglinjer (C5D, C5K, C6D og C6K). Korridoren er knyttet til E18 i Timeneskrysset, går i tunnell gjennom Moneheia i to ulike alternativ (C5 og C6) og fortsetter med to ulike kryssinger av Topdalselva og adkomst til flyplassen fra sør.



Figuren viser plankart for C-alternativene

F-korridoren starter i Skjøringsmyrkrysset. Alternativ F3 går i tunell under Hamrevannområdet og F1 går i daglinje gjennom Hamrevannområdet. Begge F alternativene har adkomst til flyplassen fra sør og er utredet i daglinje og kulvert i sørvestenden av flyplassen.



Figuren viser plankart for F-alternativene

Ny Rv 41 fra E18 til kryss til Kjevik er planlagt som firefeltsveg og Rv 451 fram til flyplassen er planlagt som tofeltsveg.

Statens vegvesen anser C6D som beste alternativ og C5D som nest beste alternativ. Disse to alternativene gir størst netto nytte og kommer godt ut av vurderinger av ikke- prissatte konsekvenser (konflikter mot andre interesser). Samtidig har disse to alternativene meget god måloppnåelse. Vegvesenet anbefaler alternativ C6D og vurderer alternativ C5D som akseptabelt. Til de andre alternativene varsles det innsigelse med begrunnelse i at disse er

vesentlige dårligere når det gjelder prissatte konsekvenser og netto nytte for samfunnet, uten å være vesentlig bedre for ikke-prissatte konsekvenser.

PLANPROSESSEN

Formannskapet behandlet sak om forslag til planprogram og oppstart av kommunedelplan for RV41/RV451 – ny veg til Kjevik – i møte 6.mars 2013. Planprogrammet ble vedtatt sendt på høring og var utlagt til offentlig ettersyn i perioden 15.mars til 3.mai 2013. Det kom inn 22 merknader til planarbeidet. Ingen myndigheter varslet innsigelse. Planprogrammet ble justert på flere områder som følge av innkomne merknader. Sammendrag av innkomne merknader til forslag til planprogram med kommentarer fra Statens vegvesen fulgte som vedlegg ved behandling av planprogrammet. Bystyret fastsatte planprogrammet i møte 19.juni 2014.

Statens vegvesen har undervegs hatt møter med eksterne samarbeidsgruppe bestående av representanter fra kommunen, fylkesmannen og fylkeskommunen. Det er også avholdt møter med Avinor, forsvarsbygg og Hamrevann AS. NVE, fiskeridirektoratet og Norsk Maritimt Museum er tilskrevet spesielt med hensyn til fylling i sjø. Det er holdt åpne møter under vegs i prosessen. Statens vegvesen har så langt i prosessen utarbeidet tre *nærinfo* som er sendt til husstander i planområdet. Planarbeidet er koordinert med arbeidet med kommunedelplan for Hamrevannområdet.

Gjeldende planer

Nasjonal transportplan

I nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023, er prosjektet foreslått tildelt 240 mill kr i statlige midler og forutsatt finansiert med 740 mill kr i annen finansiering i siste seksårs periode for planen.

Konseptvalgutredning, KVVU, for Samferdselspakke for Kristiansandregionen.

I 2011 ble det utarbeidet en konseptvalgutredning, KVVU, for Samferdselspakke for Kristiansandregionen. Ny veg til Kjevik er en del av det anbefalte konseptet, men omtalt som en av de siste vegene som skal bygges i pakken.

Regional plan for Kristiansandregionen

Planen skal legge til rette for bærekraftig utvikling og balansert vekst i hele Knutepunkt Sørlandet regionen. Effektivisering av arealforbruk og transportarbeid i regionen er viktige mål i planen. Ett av premissene for planarbeidet er at «Kjevik lufthavn skal styrkes ved utbygging av lufthavnen og ny veg fra E18».

Kommuneplan for Kristiansand 2011- 2022

Gjeldende arealdel til kommuneplanen for Kristiansand viser to alternative traséer for ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik. Et alternativ over Hamrevannområdet og et alternativ som er i samsvar med gjeldende regulering. Deler av traséen langs forsvarrets arealer på Kjevik er visst med hensynssone/ båndleggingssone. Det er knyttet slik bestemmelse til Båndleggingssone Kjevik (pbl § 11-8 nr. d) □

Trasé for adkomst til Kristiansand lufthavn Kjevik og Forsvarets tiliggende arealer skal fastsettes i reguleringsplan. En planprosess for dette området vil kunne medføre andre løsninger for veitrasé og adkomst til Forsvarets områder, og må derfor sees i sammenheng med reguleringsplan for Kristiansand lufthavn, Kjevik og Forsvarets tiliggende areal.

Kommuneplanen omtaler for øvrig vegen slik:

Ny atkomstvei til Kjevik er av stor betydning for utvikling av flyplassen. Avklaring av trasé for atkomstvegen haster. Tidligere planlagt trasé er basert på tunnel under Moneheia, ny bro over elva og vei rundt sydenden av rullebanen inn til terminalen. Det diskuteres et alternativ til dette innlemmet i utbyggingen av nytt utbyggingsfelt ved Hamrevann. Det er store forskjeller mellom alternativene knyttet til bl.a. kostnader, kjørelengde, frigjøring av strandområder og bussbetjening av Kjevik. Dette bør utredes før det treffes et valg.

Hamrevannområdet (utmarka mellom E18 og Topdalsfjorden) er avsatt til utbyggingsformål

Reguleringsplan for Kristiansand lufthavn Kjevik

Reguleringsplanen legger til rette for å tilfredsstille gjeldende sikkerhetssoner og for etablering av ny taksebane og en utvidelse av rullebanen. Planen gir også rom for utvidelse av terminalbygget, nytt tårn, nytt terminalområde, parkeringsanlegg, hotell og utbygging til næringsformål. Det er knyttet rekkefølgekrav til etablering av sammenhengende gang- og sykkelveg langs Rv 41 fra kryss med 451 (nord) til E18 for deler av utbyggingen på Kjevik. For å bygge ny parallell taksebane på Kjevik flyplass må Rv 451 enten forskyves nordvestover eller erstattes av ny adkomstveg fra sør. Planen viser to adkomstveger til flyplassen og avklaringer av vegspørsmålet er forutsatt løst gjennom en ny planprosess. Innsigelse til reguleringsplanen forutsetter at uenigheten mellom Forsvarsbygg og Avinor vedrørende trasé løses gjennom reguleringsplan.

Detaljreguleringsplan Rv 41 Timenes - Hamre.

Planen regulerer ny gang- og sykkelveg på strekningen fra Timeneskrysset til Hamresanden senter. Vegen skal bygges om på strekningen fra Grovika til Hamresanden senter, men strandarealene skal ikke berøres. Det er lagt til rette for økt vegstandard ved at avkjørsler stenges, det bygges nye bussholdeplasser, og det skapes tryggere kryssingsmuligheter for myke trafikanter. Ved Hamresanden senter er det planlagt et nytt kryss utformet som rundkjøring, som skal kunne betjene det nye trafikkmønsteret på lokalvegnettet når ny veg til Kjevik er på plass.

VURDERING AV PLANFORSLAGET

Konsekvensutredningen er utarbeidet i samsvar med fastsatt planprogram og vegvesenets håndbok 140 (nå V712). Utredningen er svært grundig og bygger på mange fagrapporter. Det er blant annet gjort egne utredninger på konsekvenser på maritimt naturmiljøet som følge av at traséen legges rundt enden av rullebanen i sør. Rapporten konkluderer med at de negative konsekvensene for maritimt naturmiljø vil være små dersom de foreslåtte tiltakene gjennomføres, dvs at tiltak unngås i perioder av året som er sårbar for torsken og undervannsenger. Dette må følges opp når det skal utarbeides reguleringsplan.

SVV har også utreda om det er teknisk og økonomisk mulig å anlegge tunnel under rullebanen uten å måtte stenge trafikken på flyplassen. Utredningen viser at dette er svært utfordrende, men kan være teknisk gjennomførbart. Dette forutsetter bruk av TBM (tunnelboremaskin) og at man ikke treffer på lommer av kvikkleire eller oppstikkende fjell. Sannsynligheten for at man treffer på enten/eller både kvikkleire og fjell er vurdert som relativt stor. Forutsatt at man likevel ikke treffer på slike soner vil kostnadene, men en slik trase være så store, at alternativet uansett vurderes som utelukket. (1.3 mrd kr ekstra kostnad ift. anbefalt alternativ).

Konklusjonen i konsekvensutredningen er entydig og viser at det er store forskjeller på de ulike alternativene. I vurderingen av prissatte konsekvenser kommer det frem at seks av alternativene har positiv netto nytte (NN) pr budsjettkrone og at C6D og C5D kommer best ut med hhv 0,52 og 0,47 som verdier. C-korridoren gir høyest netto nytte og alternativene med daglinje sør for flyplassområdet er bedre enn de tilsvarende kulvert-variantene. B-korridoren over Hamrevann, som ligger som et alternativ i kommuneplanen, kommer dårligst ut med negativ netto nytte. B-korridoren er også vurdert til samlet sett å komme dårligst ut blant ikke-prissatte temaer. Alle alternativene med kulvert ved sørenden av flyplassen kommer noe bedre ut enn tilsvarende alternativ med daglinje. Forskjellen mellom C5 og C6 er liten og de to kulvertalternativene C5K og C6K kommer litt bedre ut enn C5D og C6D med daglinje. Lengden på ny veg og reisetiden fra E18 til terminalen på Kjevik varierer i de ulike alternativene. Traséen fra E18 ved Skjøringsmyrkrysset over Hamrevann er lengst og varierer fra 5008 til 6100 meter. Disse alternativene har også lengst reisetid. Lengde på F-alternativene varierer fra 4210 – 5380 meter Lengde på C-alternativene varierer fra 4940 til 5420 meter fra Timeneskrysset og. For C og F alternativene gjelder at alternativene med kulvert er de korteste. For reisende fra vest, som utgjør den største andelen, må en i tillegg

beregne reiselengde og kjøretid fra Timeneskrysset til Skjøringsmyrkrysset. C-korridoren gir kortest reisetid til flyplassen for de største trafikkstrømmene.

Alle alternativ bygger opp om målene for tiltaket, ved at de gir god tilknytning til flyplassen og bygger opp om Kjevik som flyplass. Også målet om avlastning av områdene ved Hamresanden oppnås med alle alternativene, men i vesentlig mindre grad ved valg av F-korridoren enn for de andre alternativene.

Rådmannen støtter vegvesenets anbefaling, men mener med bakgrunn i tidligere erfaringer knyttet til regulering av veg på fylling rundt flyplassen at alle de utreda planforslagene sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Marit Eik, 17.september 2014

Sak 103/14: Kommunereformen og bærekraftig utvikling av Kristiansand

Vedlegg

Vedtak BYSTYR, 29102014, Sak 159/14, Kommunereformen og bærekraftig utvikling av Kristiansand

159-14.mp3



Dato 18. september 2014
Saksnr.: 201405256-11
Saksbehandler Grete Sjøholt

Saksgang
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
15.10.2014
29.10.2014

Kommunereformen og bærekraftig utvikling av Kristiansandsregionen

Sammendrag

Regjeringen har satt i gang et arbeid med kommunereform. Her presenteres et utdrag fra regjeringens rapporter og signaler i Prop. 95 S - Kommuneproposisjonen 2015, samt en oversikt over lokale initiativ og vedtak som er gjort av formannskap og Knutepunkt Sørlandet så langt. Dette som et grunnlag for en god og aktiv offensiv prosess som bidrag til den regionale diskusjonen om en framtidig kommunestruktur. En god regional prosess vil best sikre at vi har den nødvendige oppmerksomhet rettet mot funksjonelle samfunnsutviklingsområder, økt lokal handlefrihet og robuste kommuner som grunnlag for en fortsatt sterk byregion. Det er etter rådmannens vurdering avgjørende når en går inn i denne diskusjonen at det er et mål å sikre en fortsatt robust og konkurransekraftig region. Rådmannen mener derfor at det må legges til rette for at alle kommunene i regionen samarbeider om en god videre prosess.

Forslag til vedtak

[Bystyret tar saken til orientering og ber om å bli holdt jevnlig orientert om fremdriften i prosjektet.](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Tone Iglebæk
Fungerende Teknisk direktør

Utrykt vedlegg:
Formannskapssak 68/4 og sak 96/14

Bakgrunn for saken

Rådmannen legger med dette fram orientering om kommunereformen og de initiativ og vedtak som er tatt lokalt så langt for bystyret.

Formannskapet har tidligere i sak 68/4 fått informasjon og oversikt over regjeringens føringer for arbeidet med fremtidig kommunereform og ekspertutvalgets første delrapport. I saken ga formannskapet tilslutning til et forslag til lokal prosess i samarbeid med kommunene i Knutepunkt Sørlandet i arbeidet med fremtidig kommunereform.

Formålet med saken er å gi et samlet grunnlag for å legge til rette for en god og aktiv offensiv prosess som bidrag til den regionale diskusjonen om framtidig kommunestruktur. Saken skal tjene som et diskusjonsunderlag for hvordan Kristiansand kommune skal arbeide med de muligheter som ligger i regjeringens varslede kommunestrukturreform.

Den videre prosessen må legge til rette for en regional diskusjon og Kristiansands rolle i denne prosessen må drøftes og avklares. Saken baseres på regjeringens rapporter og signaler i Prop. 95 S - Kommuneproposisjonen 2015 samt Knutepunkt Sørlandet og formannskapets tidligere drøftinger og behandlinger av elementer i saken. Mer informasjon finnes også på departementets sider www.kommunereform.no og fylkesmannens sider www.fylkesmannen.no/Vest-Agder/

Hva er status?

Regjeringens føringer

Fra Sundvolden-erklæringen heter det «*Det gjennomføres en kommunereform, hvor det sørges for at nødvendige vedtak blir fattet i periodene. (...) Regjeringen vil foreta en gjennomgang av oppgavene til fylkeskommunene, fylkesmennene og staten med sikte på å gi mer makt og myndighet til mer robuste kommuner.*»

Regjeringen omtaler i Prop 95 S - [Kommuneproposisjonen 2015 meldingsdel, kap. 4](#) hvordan arbeidet med reformen er tenkt lagt opp og ønsker å legge til rette for en god lokal forankring og inviterer til bredt politisk samarbeid om reformen. Meldingsdelen omhandler fremdriftsplan for reformen med viktige milepæler og et slutt punkt for reformen. Videre presenteres plan for organisering av prosess både lokalt og regionalt som skal sikre forutsigbarhet, fremdrift og dialog samt økonomiske virkemidler i reformen. Arbeidet med nye oppgaver til større og mer robuste kommuner gis også en kort beskrivelse i kommuneproposisjonen 2015.

Regjeringens mål for en ny kommunereform sammenfattes i følgende punkter:

- Styrke lokaldemokratiet og gi større kommuner flere oppgaver.
- Gode og likeverdige tjenester til innbyggerne
- Bærekraftige og økonomisk robuste kommuner
- Helhetlig og samordnet samfunnsutvikling

Reformbehov

De siste femti årene har kommunene fått stadig flere oppgaver og økt ansvar. Kommunene er i dag helt sentrale aktører for å løse viktig samfunnsutfordringer, og dette stiller store krav til kommunene. Videre må kommunene være i stand til å håndtere nye velferdsreformer i framtiden. Regjeringen framholder følgende hovedbegrunnelser for reformbehovet:

1. Befolkningsutviklingen
2. Sentralisering
3. Manglende samsvar mellom administrative og funksjonelle inndelinger
4. Mange og viktig oppgaver stiller økte krav til kommunene
5. Økt krav til kapasitet og kompetanse
6. Utfordringer for lokaldemokratiet

Befolkningsveksten har vært betydelig siden 1970. Det er store forskjeller hvor befolkningsveksten kommer, og det er en klar tendens til betydelig økning i folketallet i de store kommunene. Alderssammensetningen varierer også. I 2013 hadde andelen eldre økt i alle kommunegrupper bortsett fra i de fem største kommunene. Fram mot 2040 vil antall eldre over 67 fordobles.

Den utvikling i retning av sentralisering som har skjedd de siste 30 årene, forventes å fortsette. Det er de 5 storbyregionene som vokser mest i antall innbyggere, sysselsettingsandel og verdiskapning i Norge. Oslo-, Kristiansand-, Stavanger-, Bergen- og Trondheimsregionen rommer til sammen rundt halvparten av landets innbyggere, og i tiåret 2000-2010 kom 97 % av en samlet netto nasjonal folketallsvekst på drøyt 310.000, i disse regionene. (NIBR-rapport 2013:9 Europeiske perspektiv på regioner og regional utvikling i Norge – i lys av ESPON). Dersom denne sterke urbaniseringstrenden fortsetter, forventes det at «mesteparten av framtidig befolkningsvekst [vil] komme i området rundt Oslofjorden. Det betyr at triangelet som defineres av Kristiansand, Lillehammer og Halden i 2030 vil huse et sted mellom 700 og 800 000 flere innbyggere enn i dag» (DAMVAD (2013): Flere tette bysentra gir mer effektive norske byregioner). Dette vil gi store utfordringer med hensyn til bolig, forbedret transportinfrastruktur og utvidet omfang av tjenester (barnehager, skoler mv).

Utviklingen i kunnskapssamfunnet er en del av drivkreftene bak sentraliseringen. Utdanningsnivået har steget markant siden 1970 og fortsetter å øke. Utbygging av digital infrastruktur og bruk av digital kommunikasjon vil føre til betydelige endringer i arbeidsmåter og samhandling i lokal sektor. 99,9 prosent av alle hushold har bredbånd. Grunnlaget for å kommunisere digitalt med egen kommune er tilstede i hele landet. Parallelt med sentraliseringen har det vært en omfattende utbygging av transportinfrastrukturen over hele landet med nye veisamband og høyere standard. Økt pendling har gitt sterkere integrasjon mellom kommuner i allerede eksisterende bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Kommunene er i stadig større grad involvert i oppgaveløsningen av nasjonale og globale samfunnsutfordringer. Bærekraftig samfunnsutvikling handler om å møte klima- og miljøutfordringene, sikre gode levekår og sosial inkludering samt bidra til et konkurransedyktig næringsliv og. På alle disse områdene har kommunen i dag viktige oppgaver. Befolknings- og kommunikasjonsutviklingen har endret de funksjonelle samfunnsutviklingsområdene og dekker i dag flere kommuner. Særlig i byområdene er mulighetene store for å sikre en mer helhetlig og bærekraftig utvikling i areal-, transport og boligplanlegging med større og mer robuste kommuner.

De siste 50 årene har kommunenes oppgaver blitt utvidet på en rekke områder. Utvidelse av barnehagetilbudet, tidligere skolestart (kunnskapsløftet, krav til skoleeier, PPT), utvidelse av helse og omsorgstilbudet (ansvar for sykehjem og psykisk utviklingshemmede (HVPU – reform), samhandlingsreform), krav til kommuneplanlegging er blitt mer omfattende, og handler i dag ikke bare om arealplanlegging. Økende krav til kommunenes myndighetsutøvelse krever også relevant og tilstrekkelig kompetanse i kommunene. Økt oppgaveomfang og flere spesialiserte oppgaver sammen med økte krav til kvalitet i tjenestene og økte forventninger fra innbyggerne, stiller store krav til kommunene om kapasitet og kompetanse for å gi innbyggerne et godt og likeverdig tilbud uavhengig av hvor de bor i landet. I tillegg har den statlige sektorstyringen, og spesielt regelstyringen, blitt mer detaljert.

En stadig større andel av den kommunale aktiviteten ivaretas i ulike kommunesamarbeid. De siste tiårene har styringen fra staten økt. Den detaljerte styringen reduserer kommunenes mulighet til å tilpasse tjenestene til lokale forhold i kommunen.

Ekspertutvalgets rapport

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) satte 3. januar 2014 ned et ekspertutvalg som skal foreslå kriterier som har betydning for oppgaveløsningen i kommunene. «Ekspertutvalget skal på fritt faglig grunnlag gjennomgå og foreslå prinsipper

og kriterier for en ny kommuneinndeling. Kriteriene skal i sum ivareta kommunenes fire funksjoner som demokratisk arena, tjenesteyter, samfunnsutvikler og myndighetsutøver. Kriteriene skal benyttes på lokalt, regionalt og sentralt nivå som et grunnlag for å vurdere kommunesammenslåing og en ny kommunestruktur. Ekspertutvalget skal levere to rapporter: En delrapport er levert 31. mars 2014, og en sluttrapport i 1. desember 2014. I delrapport 1 tar utvalget utgangspunkt i dagens oppgaver i kommunene.

Som et generelt prinsipp legges det til grunn at alle kommuner skal løse sine lovpålagte oppgaver selv. Utvalget har ut fra dette angitt kriterier kommunene bør oppfylle for å ivareta dagens oppgaver, samt prinsipper og kriterier for en robust kommuneinndeling som gir en enhetlig og oversiktlig forvaltning i kommunen.»

Ekspertutvalgets delrapport: Kriterier for god kommunestruktur

Delrapport 1 fra ekspertutvalget fra mars 2014 har oppsummert følgende 3 anbefalinger for god kommunestruktur:

1. Kommunene bør ha minst 15 000–20 000 innbyggere for å sikre en god oppgaveløsning.
2. Kommunestrukturen bør i større grad nærme seg funksjonelle samfunnsutviklingsområder.
3. Staten bør redusere detaljstyringen og ordninger for politisk deltakelse bør videreutvikles for å sikre gode og slagkraftige demokratiske arenaer.

Utvalget anbefaler ti kriterier som er rettet mot kommunene og to kriterier som er rettet mot staten. Kriteriene angir hva som skal til for at en kommune på en god måte skal kunne ivareta sine fire roller og oppgaveløsning knyttet til disse.

Kriterier for kommunene:

1. Tilstrekkelig kapasitet
2. Relevant kompetanse
3. Tilstrekkelig kompetanse
4. Effektiv tjenesteproduksjon
5. Økonomisk soliditet
6. Valgfrihet
7. Funksjonelle samfunnsutviklingsområder
8. Høy politisk deltakelse
9. Lokal politisk styring
10. Lokal identitet

Kriterier for staten:

11. Bred oppgaveportefølje
12. Statlig rammestyring

Kommunal og moderniseringsdepartementet mener at utvalgets første rapport gir et solid faglig grunnlag for det videre arbeidet med kommunereformen og mener videre at dette vil være et godt utgangspunkt både i de lokale prosessene og senere når staten skal vurderer hva som er en god nasjonal kommunestruktur. Regjeringen vektlegger at kommunesektoren skal bli i bedre stand til å løse nasjonale oppgaver. Kommunereformen skal sikre et sterkt lokaldemokrati som kan ivareta velferd og sikre verdiskaping og trivsel, og regjeringen ønsker at kommunestrukturen i større grad bør nærme seg funksjonelle samfunnsutviklingsoppgaver. Departementet vil sørge for at det utvikles et faktagrunnlag for de lokale diskusjonene og kriteriene vil være en del av dette.

Stortingets behandling - Prop 95 S og regionalt nivå (fylkeskommunen)

Kommunal- og forvaltningskomiteen la den 12. juni fram sin innstilling om kommuneproposisjonen herunder meldingsdel om kommunereformen. Saken ble behandlet i Stortinget den 18. juni. Stortinget ba regjeringen om å gjennomgå oppgavene til et regionalt

nivå. Departementet har lyst ut oppdraget som består i å sammenstille og vurdere eksisterende utredninger, slik at regjering og Storting får et godt faglig beslutningsgrunnlag. Utredningen av et regionalt nivå vil skje parallelt med arbeidet med en stortingsmelding om nye oppgaver til større og mer robuste kommuner. Dato for sluttrapporten for oppgaver til regionalt nivå er satt til 17. november 2014.

Det er et utgangspunkt for arbeidet med kommunereformen at inntil det foreligger en robust kommuneinndeling og kommunene har fått tilført nye oppgaver, vil fylkeskommunen bestå. Regjeringen har så langt lagt til grunn at vurdering av det regionale folkevalgte nivå eventuelt bør tas etter at kommunereformen er gjennomført.

Arbeidet med nye oppgaver til større og mer robuste kommuner

I Sundvolden-erklæringene heter det at «Regjeringen vil foreta en gjennomgang av oppgavene til fylkeskommunene, fylkesmennene og staten med sikte på å gi mer makt og myndighet til robuste kommuner.» Regjeringen tar sikte på å legge fram et samlet forslag om hvilke oppgaver som kan overføres til større og mer robuste kommuner i en melding til Stortinget våren 2015, og videre en lovproposisjon om nye oppgaver våren 2017. Departementet vil i arbeidet legge til rette for dialog med KS gjennom konsultasjonsordningen.

Ekspertutvalget skal i det videre arbeidet vurdere kriterier kommunene bør oppfylle for å ivareta mulige nye oppgaver. Dette er konkretisert i et tilleggsmandat, hvor det framgår at ekspertutvalget skal ta utgangspunkt i kriteriene fra første delrapport og vurdere om det er tilleggs-kriterier/sektorkriterier, eventuelt justering av kriterier fra delrapporten, for å kunne overføre nye oppgaver til kommunene. Utvalget skal vurdere eksempler på oppgaver innen tjenesteproduksjon, myndighetsutøvelse og samfunnsutvikling. Sluttrapporten skal leveres departementet innen desember 2014.

Organisering av reformprosessen

Regjeringen legger opp til at reformperioden strekker seg fram til nasjonale vedtak er fattet innen 1. januar 2018.

Regionale prosesser – fylkesmennene og KS's rolle

Alle landets kommuner har fått brev med invitasjon til å delta i prosesser med sikte på å vurdere og å avklare om det er aktuelt å slå seg sammen med nabokommuner. Fylkesmannen har fått ansvar for å igangsette disse prosessene og det er ønsket at de regionale prosessene gjennomføres i samarbeid med KS regionalt. Regjeringen er tydelig på at utfordringen vil være forskjellig i ulike deler av landet og sier at i sentrale strøk med befolkningsvekst og økende regional integrasjon med utvidelse av tettsteder på tvers av kommunegrenser, vil de viktigste utfordringene særlig knytte seg til areal og transportløsninger. Et viktig mål med reformen vil være å få til en mer helhetlig og samordnet samfunnsutvikling.

Departementet har sendt et eget oppdragsbrev til fylkesmennene som beskriver som tydeliggjør Regjeringens forventning til fylkesmennenes rolle i gjennomføringen av vedtaket. Vest- Agder har tilsatt Dag Petter Sødal i denne stillingen. Han møter i bystyrets møte 29.oktober for å orientere mer om fylkesmannens oppdrag og rolle.

Etter anmodning fra KS ga formannskapet 17.september (sak 96/14) tilslutning til at KS Agder deltar som faglig tilrettelegger og koordinator for lokale/regionale prosesser i reformarbeidet forutsatt god samordning av rollen i forhold til prosess i regi av Knutepunkt Sørlandet og rollene fylkesmennene i begge Agderfylkene har fått i reformarbeidet.

Verktøy i prosessene

Fastsetting og endring av kommunegrensene reguleres av lov av 15. juni 2001 nr. 70, inndelingslova. Fylkesmannen er det sentrale bindeleddet mellom staten og kommunene i alle saker som følger av inndelingslova jfr. rundskriv H-01/07.

De lokale/regionale prosessene anbefales å ta utgangspunkt i målene for reformen. Sammen med ekspertutvalgets kriterier for en god kommunestruktur og utvalgets anbefalinger bør dette etter KMD' s oppfatning gi et grunnlag for gode og grundige diskusjoner, vurderinger og vedtak lokalt. Departementet tar sikte på å utarbeide standardiserte faktooppsett med utgangspunkt i kriteriene som er utarbeidet av ekspertutvalget og annen relevant tilgjengelig informasjon.

Lov om godkjenning av låneopptak

For å sikre sammenslåtte kommuner etter kommunereformen best mulige vilkår for driften og utviklingen videre, kan det være behov for å styrke den statlige kontrollen i forkant av reformen. Dette er bakgrunnen for et lovforslag som er sendt på høring og som innebærer at kommunens låneopptak og langsiktige leieavtaler må godkjennes av fylkesmannen for å være gyldige. Forslaget var på høring med høringsfrist 25. juni. 2014. Etter høringsrunden har regjeringen trukket forslaget.

Fremdriftsplan og milepæler – to løp

Det legges opp til at de regionale prosessene starter opp høsten 2014 og avsluttes ved utgangen av 2016. Departementet tar som utgangspunkt at kommunene vil ha behov for om lag et år på å drøfte utfordrings- og mulighetsrommet før det fattes vedtak om hvilke kommuner som eventuelt vil slå seg sammen.

Regjeringen tar sikte på å legge fram en melding til Stortinget våren 2015 med forslag til nye oppgaver til robuste kommuner. Stortinget vil da ha behandlet forslaget før kommunene oppsummerer sine prosesser og gjør vedtak om eventuell sammenslåing.

Departementet legger opp til to ulike løp i reformperioden. For de kommunene som vedtar sammenslåing senest høsten 2015 vil departementet legge til rette for at vedtak på nasjonalt nivå kan gjøres ved kongelig resolusjon i 2016. I reformen legges det opp til at kommunene fatter vedtak innen sommeren 2016.

De kommunale vedtak skal meldes inn til departementet via fylkesmannen, som bistår med å oppsummere tilbakemeldingene fra hvert enkelt fylke. Fylkesmannen vil også bli bedt om å gjøre en vurdering på selvstendig grunnlag av de samlede tilbakemeldingene. Regjeringen vil legge fram en samlet proposisjon til Stortinget om en ny kommunestruktur våren 2017. Departementet legger til grunn at sammenslåingene som et utgangspunkt vil iverksettes senest fra 1.januar 2020. Kommunestyrevalget høsten 2019 blir valg til de nye kommunestyrene.

Kommunereformen ikke bare en sammenslåingsreform – forholdet til fylkesgrensen

I utarbeidelsen av beslutningsgrunnlaget for Stortinget vil det bli lagt til grunn at enkeltkommuner ikke skal kunne stanse endringer som er ønsket og hensiktsmessig ut fra regionale og nasjonale hensyn. Regjeringen skriver også at «*Fylkesgrensen skal ikke være til hinder for å slå sammen kommuner. Det vil derfor være avgjørende for en god gjennomføring av prosessene at det er kontakt og samarbeid mellom fylkesmennene på tvers av nabofylkene.*»

Departementet har understreket at kommunereformen ikke bare er en sammenslåingsreform, men at det bør legges til rette for at lokale saker som har oppstått på grunn av uhenktsmessige og utdaterte kommune- og fylkesgrenser blir løst, og at «*i slike saker vil det kunne oppstå behov for å veie nasjonale hensyn mot lokale ønsker.*»

Inndelingsloven legger føringer på prosessen knyttet til kommunesammenslutning på tvers av fylkesgrenser. Dersom mer enn en kommune ønsker sammenslåing med en kommune på andre siden av fylkesgrensen, vil det i så fall, medføre at en må forholde seg til en lengre prosess, omtalt som løp to ovenfor.

Økonomiske virkemidler i reformperioden

Regjeringen legger til rette for positive økonomiske virkemiddel. Departementet vil dekke nødvendige engangskostnader ved sammenslåing etter en standardisert modell, samt kommuner som slår seg sammen vil kunne få reformstøtte for å lette overgangen til ny kommune. Dagens ordning med inndelingstilskuddet videreføres. Virkemidlene gjøres gjeldene for kommuner som slår seg sammen i reformperioden, og hvor det er nasjonale vedtak innen 1.1.2018.

Kommunikasjon og dialog

Departementet legger kommuneproposisjonen opp til effektiv prosess, men sier at også innbyggerne høres. Det er viktig at innbyggerne, nærings- og organisasjonsliv, andre viktige interessegrupper og ansatte blir involvert slik at utredningsprosessen ikke bare blir en administrativ eller toptung politisk prosess.

En fortsatt sterk byregion

Kommunereformen skal legge til rette for fortsatt økonomisk vekst, bedre tjenester og et reelt lokaldemokrati. Regjeringen understreker ekspertutvalgets vektlegging av at byområder med flere kommuner- kommunegrenser i liten grad sammenfaller med områder det er nødvendig å se i sammenheng. I byområder skaper kommunestrukturen særskilte utfordringer som gir grunnlag for å anbefale kommunesammenslåinger, selv med kommuner som oppfyller en minstestørrelse på 15 000 – 20 000 innbyggere.

Flerkommunale byområder skaper utfordringer for ivaretagelse av alle kommunens fire roller. I ekspertutvalgets rapport er særlig utfordringer for ivaretagelse av samfunnsutviklingsrollen gjennom helhetlige areal- og transportløsninger fremhevet. Det foregår et utstrakt samarbeid i mange byområder, men erfaringene viser at fordeling av kostnader og gevinster ved befolknings- og næringsutvikling skaper konkurranse og uenighet mellom kommunene. Dette fører til lange prosesser med forsinkede og dårlige løsninger.

Dette understrekes av J. Rattsø (Dagens næringsliv 11. april 2014) som sier at «*dagens oppsplitting på mange kommuner hindrer utvikling av tjenester og utbyggingsmønster som kan forsterke økonomisk vekst.*» [I SØF-rapport nr. 02/14](#) (Næringsutvikling, utdanningsvekst og urbanisering: Utfordringer for kommunereform J. Rattsø) skrevet på oppdrag fra NHO og Akademikerne diskuteres hvordan kommunereformen kan bedre storbyregionens utfordringer relatert til:

- *samfunnsbygging*: samlet ansvar for utbyggingsmønster og transport i et sammenhengende bo- og arbeidsmarkedsregioner
- *tjenestetilbud*: konsentrasjon om sterke fagmiljøer i kommuner som kan ta større oppgaver, spesielt samlet ansvar for utdanningsløpet fra barnehage gjennom videregående skole, og ytterligere desentralisering i helse og sosialpolitikk
- *lokaldemokrati og myndighetsutøvelse*: politisk og administrativ kapasitet i kommunene som har handlekraft til å prege lokal økonomisk utvikling og gi mer reelt lokaldemokrati, herunder økonomisk selvstendige kommuner i større grad basert på egne skatteinntekter og mindre overføringsavhengige

KS Storbynettverket har etablert en administrativ arbeidsgruppe i regi av KS storbynettverk, ledet av Stavanger. Oppmerksomheten er rettet mot regionstruktur og oppgavefordeling fra staten, robuste kommuner rundt byene og tilrettelegging for samfunnsutviklerrollen. Befolknings- og kommunikasjonsutviklingen har endret bo- og arbeidsområdene i byområdene. Byområdene utgjør økonomiske, faglige og samfunnsmessige kraftsentra i sin region. Det meste av befolkningsveksten har skjedd og vil skje rundt de største byene. Arbeidsmarkedet følger ikke kommunegrensene og de fleste funksjonelle samfunnsutviklingsområdene rundt de største byene dekker i dag flere kommuner og sammenfaller i liten grad med administrative grenser.

Storbynettverket er opptatt av at ny kommunestruktur må ivareta regionens samlede slagkraft og tilpasses naturlige bo- og arbeidsmarkedsregioner og vil konsentrere seg om å se på oppgaver som kan tilføres store robuste kommuner samtidig som en må få tydeliggjort hva som kreves for at byregionene styrkes. Oppgaver som byene ønsker ansvar for kan være barnevern, rusarbeid, arbeidsmarkedstiltak, sikkerhet og beredskap.

Kristiansandsregionen - felles prosess i regi av Knutepunkt Sørlandet

Kristiansandsregionen favner flere kommuner, der innbyggere og næringsliv lever sine daglige liv og opererer på tvers av kommunegrenser. De syv kommunene utgjør et felles bo- og arbeidsmarked med stor grad av pendling og interaksjon mellom kommunene. Samlet sett har disse kommunene på ca. 134 000 innbyggere til sammen en befolkningsvekst med stor betydning for utvikling på Agder. Stor grad av innpendling skaper press som må dimensjoneres for at byen benyttes av langt flere personer enn de som bor og betaler skatt til kommunen. Dette gjør at kommunens administrative grenser i liten grad sammenfaller med det funksjonelle området det er nødvendig å se i sammenheng.

Styret i Knutepunkt Sørlandet ønsker at en felles del av kommunereformen gjennomføres i regi av Knutepunkt Sørlandet for å unngå suboptimalisering. Innenfor et geografisk sett, kompakte bo- og arbeidsmarked, vil det være flere ulike alternativ til kommunesammenslutninger som tilfredsstillter ekspertutvalgets kriterier. Utfordringen i fremtiden er om både kommunene og regionen blir robust nok.

Formannskapet gav tilslutning til en felles lokal prosess i sak 68/14. I saken er det lagt føringer for at mandatet må ta høyde for at det blir utredet flere modeller som dekker kommunene i Knutepunktets ulike utfordringer og behov. På den ene siden den enkelte kommunens ansvar for tjenesteytingen og samfunnsaktør for sine innbyggere. På den andre siden må en se på modeller som ivaretar kommunenes rolle som felles bo-, arbeids- og serviceregion og som også vurderes robust nok som en sterk motor for utvikling på Agder i fremtiden.

Arbeidet har startet opp i regi av felles formannskapsmøte 3. september. På møtet ble det uttalt forventninger fra nabokommunene at Kristiansand tok en aktiv og tydelig rolle i videre reformprosess. Fylkesmannen i Vest-Agder understreket i sitt innlegg to viktige momenter for Agder; kampen om kompetansen og areal-, ressurs- og samfunnsplanleggingen samt viktigheten av at kommunene på Agder tenkte på Kristiansands rolle som landsdelssenter i videre arbeid. Flere anbefalte at videre arbeid ble tydelig organisert med avklarte roller.

Styret i Knutepunktet har evaluert oppstartsmøtet og sett behovet for at kommunereformprosessen i Knutepunkt Sørlandet klargjøres snarest mulig og forankres i kommunene. Rådmannsutvalget i Knutepunktet er bedt om å utforme et forslag til mandat som fremmes for behandling i neste styremøte 17. oktober. Ordfører Gro Anita Mykjåland, ordfører Johnny Greibesland og ordfører/varaordfører i Kristiansand, bistår daglig leder i forberedelsene og gjennomføring av neste felles formannskapsmøte den 13.11.14.

Videre prosess

Basert på tidligere sak og oppstartet lokal prosess i regi av Knutepunkt Sørlandet mener rådmannen at det innledede samarbeidet med de omkringliggende kommuner blir den viktigste arenaen for videre arbeid med det siktemål å kartlegge hvordan vi sammen kan legge til rette for funksjonelle samfunnsutviklingsområder. Her bør Kristiansand ta en tydelig rolle. Det er viktig at en får til en god og samordnet prosess med tydelige rolleavklaringer i videre arbeid. Det er avgjørende å avklare spillereglene for hvordan beslutningen om sammenslutning skal tas. Det er også avgjørende at en er enig hva som skal utredes med tydelige føringer for hensikten med utredning, herunder et omforent bilde av felles mål, tema for utredningen, utredningens status som beslutningsgrunnlag, og kommunikasjon av innholdet i utredningene.

Gode regionale prosesser vil best sikre nødvendig oppmerksomhet rettet mot funksjonelle samfunnsutviklingsområder, økt lokal handlefrihet og robuste kommuner som grunnlag for fortsatt sterke byregioner.

Regjeringen understreker at kommunene har en omfattende informasjons- og forankringsjobb overfor egne innbyggere. Det blir derfor viktig å utvikle en strategi for kommunikasjon og dialog med innbyggere, en åpen debatt som bør handle om tema som er tett på innbyggernes egen situasjon og som de identifiserer seg med. Før valg av beslutningsform bør en også diskutere de ulike alternative høringsmåtene, formålet med høringen og politikernes ansvar i spørsmålet.

Videre må det tilrettelegges en prosess i nært samarbeid med KS regionalt og KS storbynettverk, som ser på hvilke oppgaver som det vil være naturlig legges til større og mer robuste kommuner, som grunnlag for en større lokal handlefrihet og slagkraftige demokratiske arenaer – som grunnlag for en fortsatt sterk byregion. Fylkesmennene har fått i oppgave å tilrettelegge for gode regionale prosesser. Storbyene mener det er viktig at fylkesmennene bidrar til at reformens intensjoner innfris og at prosessene legger til rette for godt samarbeid mellom storbyene og omlandskommunene. Det er viktig at fylkesmannen bidrar både som prosessveileder og kunnskapsformidler.

Utfordringene i reformarbeidet er også ytterligere forsterket ved at det kombinert med kommunereformarbeidet gjennomføres oppstart av ny helse- og sykehusplan, samt plan for primærhelsetjenesten. Ingen av de pågående planene er koordinert med hverandre formelt. Det er sannsynlig at en rekke oppgaver vil bli overført fra stat til kommune. Rådmannen vurderer at dette må ses mer i sammenheng, også med pågående utredningsarbeid gjort i forbindelse med Utviklingsplan 2030 på sykehuset.

Rådmannen vil på bakgrunn av drøfting i bystyret, legge fram en sak til formannskapet vedrørende konkretiseringen av videre prosess og mandat for arbeidet i regi av Knutepunkt Sørlandet.