

REFERAT |KRS| Formannskapet (2007-2011) d. 07-11-2007

Mødedato Onsdag d. 07. november 2007 kl. 09:00

Mødested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Oversendelsesforslag vedr. kombinert piggdekkavgift og piggdekkpant.....	3
Svar på oversendelsesforslag fra SV vedr. CO2 - nøytralt drivstoff på kommunale kjøretøyer.....	6
ØKT SATSING PÅ KULTURMINNEFORVALTINGEN I KOMMUNEN - VIDERFØRING AV F	9
Felles energiplan for Agder - høring.....	15
Areal- og transportprosjektet - Handlingsprogram 2008 - 2009 - Høring.....	19
Søknad om fritak for eiendomsskatt - Vigørhallen.....	30
Skatt på gevinst ved salg av aksjer i Agder Energi as - søksmål.....	32

Punkt 89/07: Oversendelseforslag vedr. kombineret piggdekkavgift og piggdekkpant



Dato: 18.10.07
Saksnr.: 200705551-3
Arkivkode E: K21
Saksbehandler: Øystein Holvik

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
07.11.2007

Oversendelsesforslag vedr. kombinert piggdekkavgift og piggdekkpant

Oversendelsesforslag fra V vedtatt av bystyret 13.6.07:

"Bystyret ber administrasjonen vurdere en ordning med kombinert piggdekkavgift og piggdekkpant der inntekt på avgiften finansierer panteordningen."

Søknad om å innføre piggdekkavgift må godkjennes av Samferdselsdepartementet. Nettoinntekten fra piggdekkavgiften kan brukes fritt. De kommunene som har avgift i dag har også panteordning. I tillegg bruker de en stor del av inntekten på økt vintervedlikehold på kommunale veger for å øke fremkommeligheten og redusere spredning av svevestøv.

Dersom luftforurensningen overstiger vedtatte grenseverdier i nasjonal forskrift med hjemmel i Forurensningsloven skal forurensningsmyndigheten pålegge tiltak for å redusere luftforurensningen. Kristiansand kommune er forurensningsmyndighet når det gjelder luftforurensning i Kristiansand.

Pr. i dag ligger luftforurensningen i Kristiansand normalt under tillatte grenseverdier. Men i 2010 skjerpes grenseverdiene. Vi vil da trolig normalt få flere overskridelser av grenseverdiene enn tillatt. Det må iverksettes tiltak for å unngå dette.

Piggdekkavgift kombinert med piggdekkpant er det mest effektive tiltaket for å redusere svevestøvsforurensningen. 53% av bilistene i Kristiansand brukte piggfrie vinterdekk i desember 2006, mens 43% brukte piggdekk. I byene som har piggdekkavgift bruker ca 80% av bilistene piggfrie vinterdekk.

Det er også aktuelt å ta i bruk andre virkemidler for å redusere luftforurensningen, bl.a. å etablere miljøsoner, hvor biler med høyt utslipp ikke får kjøre inn. Når ny kontrakt for bussdriften i Kristiansand gjøres gjeldende i 2011 bør det stilles strenge utslippskrav.

Administrasjonen vil starte en vurdering av aktuelle tiltak med sikte på gjennomføring senest vinteren 2009/2010. Vi kommer tilbake med en sak hvor ulike alternativer er nærmere belyst.

[Forslag til vedtak:](#)

[1. Teknisk direktørs innstilling av 18.10.07 tas til orientering](#)

Ragnar Evensen

Øystein Holvik

Ingen vedlegg

Punkt 90/07: Svar på oversendelsesforslag fra SV vedr. CO2 - nøytralt drivstoff på kommunale kjøretøyer



Dato: 18.10.07
Saksnr.: 200705551-1
Arkivkode E: K21
Saksbehandler: Øystein Holvik

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
07.11.2007

Svar på oversendelsesforslag fra SV vedr. CO₂ - nøytralt drivstoff på kommunale kjøretøyer

Oversendelsesforslag fra SV vedtatt av bystyret 13.6.07:

Administrasjonen bes vurdere å ta i bruk CO₂ – nøytralt drivstoff i kommunens eide eller leasede kjøretøyer

Med såkalt CO₂ – nøytralt drivstoff tenkes det vanligvis på biodrivstoff (biodiesel eller bioetanol), samt elektrisitet og hydrogen produsert uten utslipp av CO₂. Elektrisiteten i Norge er hovedsakelig produsert av vannkraft uten CO₂ utslipp, men andelen som produseres i olje-, kull eller gasskraftverk med utslipp av CO₂ er økende.

Biodrivstoff leveres i stor grad med en viss innblanding av fossilt brensel (bioetanol 15% fossilt bensin, B30 30% biodiesel og 70 % fossilt diesel). Biodrivstoff er da ikke helt klimanøytralt.

Foreløpig tilbys det i Norge hovedsaklig såkalt 1. generasjons biodrivstoff, som er produsert av produkter som kunne ha vært mat, eller på arealer som kunne ha vært benyttet til matproduksjon. Dette er negativt fordi det reduserer matproduksjonen, og øker matvareprisen. 2. generasjons biodrivstoff som er produsert fra bl.a. skogsavfall vil snart komme på markedet. En skal være oppmerksom på at produksjon av biodrivstoff normalt medfører klimautslipp, slik at biodrivstoff ikke er helt klimanøytralt.

Foreløpig selges biodrivstoff bare på et begrenset antall stasjoner i Norge. I Kristiansand er det åpnet en stasjon som selger biodiesel, og ytterligere en slik stasjon åpnes i nær fremtid.

På dieslbiler med partikkelfilter kan det foreløpig bare benyttes en lav innblanding av biodiesel. Dieslbiler uten partikkelfilter gir betydelige partikkelutslipp, og helseskader som følge av dette. Dette gjelder i noen grad også biodieslbiler. Men nye undersøkelser viser at partikkelutslipp fra biodiesel er langt mindre helseskadelig enn utslipp fra vanlig diesel.

Kommunen har en rammeavtale med Statoil om levering av drivstoff. Avtalen går ut våren 2008. Rådmannen foreslår at en innen den tid går gjennom kommunens eksisterende bilpark, og at biler som kan gå på biodrivstoff (bl.a. en del tyngre dieserbiler) går over til dette i løpet av 2008.

Når det gjelder innkjøp og leasing av nye biler måtte dessverre konkurransen på miljøbiler som ble gjennomført på forsommeren 2007 avlyses pga mangelfulle og få tilbud. For ikke å stå uten biler bl.a. i hjemmesykepleien måtte det derfor bestilles ordinære biler. Rådmannen beklager dette.

Det er nå sendt ut ny anbudskonkurranse på miljøbiler i 4 klasser:

1. EL – biler med kort rekkevidde – min. rekkevidde 50km
2. EL – biler med lang rekkevidde – min. rekkevidde 100km
3. Miljøbiler – maks CO – utslipp 120g/km
4. Miljøbiler – biodrivstoff – min. 30% innblanding av biodrivstoff

Når det gjelder gruppe 4 er både biler som går på bioetanol og biodiesel aktuelle, sammen med biler som går på innblanding av disse drivstofftypene. Foreløpig er det et begrenset tilbud på slike biler, men tilbudet er økende.

Når det gjelder nye personbiler vil rådmannen anmode sektorene om å velge miljøbiler fra det tidspunkt disse kan leveres, trolig årskiftet 07/08. Biler som går på biodrivstoff, elektrisitet eller har lavt utslipp av CO₂, vil bli benyttet der de er egnet. Også når det gjelder nye tyngre kjøretøyer vil biodrivstoff bli tatt i bruk i størst mulig grad.

Forslag til vedtak:

1. Rådmannens innstilling av 18.10.07 tas til orientering.

Tor Sommerseth

Ragnar Evensen

Trykte vedlegg: Ingen

Utrykte vedlegg: Ingen

**Punkt 91/07: ØKT SATSING PÅ KULTURMINNEFORVALTINGEN I
KOMMUNEN - VIDERFØRING AV FORSØKET**



Dato: 26.10.2007
Saksnr.: 200705818-2
Arkivkode E: C52
Saksbehandler: Helge Solli

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
07.11.2007

ØKT SATSING PÅ KULTURMINNEFORVALTINGEN I KOMMUNEN – EVALUERING AV FORSØKET

Sammendrag:

I en 4 års prøveperiode (2004 – 2007) er Kristiansand kommune gitt delegert myndighet etter kulturminneloven. Kommunen har overtatt deler av fylkeskommunens oppgaver, med unntak av innsigelsesretten. I tillegg er ansvaret for å fordele tilskudd til private eiere av fredete bygg og anlegg overtatt fra riksantikvaren

Bakgrunnen for forsøket kan ses i lys av kommunens engasjement og interesse for å forenkle organiseringen, samt oppnå en sterkere lokal forankring av kulturminnepolitikken, både faglig og politisk. Prøveordningen vurderes som vellykket fram til nå, men bør søkes videreført fram til regjeringens bebudete forvaltningsreform i 2010.

Forslag til vedtak:

1. Kristiansand har så langt gode erfaringer med delegert myndighet etter kulturminneloven. Prøveordningen bør videreføres til 2010 og ses i sammenheng med regjeringens bebudete forvaltningsreform.

Tor Sommerseth
Rådmann

Øystein Holvik
Miljøvernsjef

Trykte vedlegg:

Utrykte vedlegg: Godkjenning og kunngjøring av vedtekter for forsøk med kommunal oppgavedifferensiering, brev fra Kommunal- og regionaldepartementet av 16.12.2003, vedlagt vedtektene for forsøket

Bystyrets sak 124/03 - Økt satsing på kulturminneforvaltningen i
Kommunesektoren

Bystyrets sak 130/07 - Gjennomgang av organiseringen av
kulturminneforvaltningen i Kristiansand

Bakgrunn for saken :

I en 4 års prøveperiode er Kristiansand kommune gitt delegert myndighet etter kulturminneloven.

Den delegert myndigheten er hjemlet i forsøksloven og ble godkjent av Kommunal- og regionaldepartementet høsten 2003. I tillegg til Kristiansand deltar Stavanger og Bergen i forsøket.

Forsøket går i hovedsak ut på av kommunen har overtatt deler av fylkeskommunens oppgaver etter kulturminneloven, med unntak av innsigelsesretten. I tillegg er ansvaret for å fordele tilskudd til private eiere av fredete bygg og anlegg overtatt fra riksantikvaren

Bakgrunnen for forsøket kan ses i lys av kommunens engasjement og interesse for å forenkle organiseringen, samt oppnå en sterkere lokal forankring av kulturminnepolitikken, både faglig og politisk.

Forsøk etter forsøksloven er et virkemiddel i arbeidet med forvaltningsutvikling og gjøres gjeldende en begrenset periode. Forsøket skal evalueres av både kommunen og statlige myndigheter. Miljøverndepartementet har engasjert firmaet AGENDA Utredning & Utvikling AS som konsulent for sin evaluering. Denne slutføres i disse dager.

Hovedtrekkene i organisering og myndighetsfordeling etter kulturminneloven har ligget fast siden 1990, da en del myndighet ble overført fra staten til fylkeskommunene. Før dette lå all myndighet på statlig nivå, med riksantikvaren som sentral instans.

Kristiansand har hatt byantikvar siden 1987, fra starten av en del av byarkitekt-funksjonene i teknisk sektor (Byarkitekt-kontoret). Kommunens ansvar er først og fremst knyttet til plan- og bygningsloven, men allerede i 1991 fikk Kristiansand delegert begrenset myndighet etter kulturminneloven gjennom det såkalte MIK-programmet (Miljøvern i kommunene), forvaltet av byantikvaren og parksjefen.

I 2001 oppfordret Miljøverndepartementet storbyene til å gi innspill til hvilke oppgaver og myndighet innen kulturminnevernet som kommunene bør ha i framtiden. Samme år besluttet Stortinget at det skal delegeres myndighet og overføres oppgaver til kommunene på miljøfeltet, og en offentlig utredning (NOU 2002:1, Fortid former fremtid) skisserte siktemål med tanke på å styrke kommunenes mulighet til å utøve et helhetlig og sektorovergripende miljøansvar.

I 2002 ga formannskapet uttrykk for positiv innstilling til ytterligere overføring av ansvar og myndighet, under forutsetning av tilføring av ressurser. Samtidig nedsatte rådmannen en gruppe som fikk til oppgave å utrede framtidig organisering av kulturminnevernet i Kristiansand, "sett på bakgrunn av de betydelige overføringer av oppgaver og myndighet til kommunen innen miljøvern som er bebudet, og som kulturminnevernet er del av."

Arbeidsgruppa la fram sine konklusjoner i oktober 2002 og dagens organisasjonsmodell ble besluttet. Som følge av nødvendigheten av å skille verne- og utbyggingsinteresser ble byantikvaren skilt ut fra byarkitekt-funksjonene og plassert i den nye miljøvernheten i teknisk sektor.

Våren 2003 ble Miljøverndepartementet orientert om kommunens organisering, og det ble søkt om å ta del i et forsøk med å overta fylkeskommunale og statlige oppgaver for en periode. St.prp.nr. 66/2002-2003 (Kommuneproposisjonen) godkjenner Kristiansand sin søknad. Enkelt sagt ble ansvar for fredete hus og anlegg, med tilhørende tilskudds-behandling overtatt, ikke fornminnene

Kommunens organisering av kulturminneforvaltningen ble behandlet på nytt av bystyret i møtet 26.09.07, sak 130/07.

Ressursbruk

Det er opprettet en ny stilling hos byantikvaren som følge av nye oppgaver og 50% av denne stillingen er knyttet til kulturminneloven, resten til plan- og bygningsloven. Parksjefens oppgaver er ikke endret. Drift og vedlikehold av kommunens fredete eiendommer er ikke tillagt byantikvaren. Kommunen, som eier av fredete bygninger og anlegg, behandles av byantikvaren på lik linje med private eiere.

Byantikvaren har prioritert to oppgaver i forhold til kulturminneloven:

Det er gjennomført en systematisk tilstandsregistrering av fredete bygg. Dette har gitt oss god oversikt over hvilke vedlikeholdsoppgaver som bør gjennomføres og hvor tilskuddsmidlene skal prioriteres. Generelt kan sies at eiere av fredete bygg i Kristiansand holder sine praktfulle eiendommer i meget god stand, men vi oppdaget også enkeltskader som straks må utbedres.

Riksantikvaren har definert, som et nasjonalt mål, at alle fredete bygninger skal ha et såkalt ordinært vedlikeholds nivå i 2020. Merknader som følge av at huset er fredet er beregnet til å tilsvare et tilskudd i gjennomsnitt ca kr 220.000 pr. bygg. Kristiansand vil kunne nå dette målet i løpet av 3-4 år hvis ordningen med tilskuddsfordeling videreføres.

Det er også, i samarbeid med fylkeskommunen, foretatt en ny gjennomgang av de eldste fredete eiendommene. Dette arbeidet er ikke slutført, og handler blant annet om at de eldste fredningene ofte er uklare hva angår omfang, formål og hvilke muligheter og begrensninger fredningen medfører for eierne. Eierne har rett på å få avklart situasjonen, samtidig som en gjennomgang og presisering av vedtakene vil gi bedre grunnlag for den videre forvaltningen. Arbeidet vil munne ut i et "presiseringsdokument" for den enkelte eiendom, etter samme mal en i dag benytter ved nye fredninger.

Neste prioriterte oppgave er å foreta en gjennomgang av fredningslisten for Kristiansand og vurdere om det er kulturminner som mangler ut fra lovens formål om å sikre et representativt utvalg for ettertiden. Her er det nærliggende å nevne at vi ikke har fredet kulturminner knyttet til reiseliv, ferie og fritid og kun et fåtall fra forrige århundre. Til gjengjeld er vi meget godt representert når det gjelder lystgårder reist utenfor bykjernen i tiårene rundt 1800. Hele 5 av 11 private fredete eiendommer er lystgårder. I etterkant av gjennomgangen vil det være naturlig å starte opp nye fredningssaker.

Gevinsten med at kulturminneloven forvaltes av kommunen er nærheten til fredete eiendommer og deres eiere. På kort tid stiller byantikvaren opp på eiendommen f.eks. i forbindelse med spørsmål om reparasjon/-vedlikehold – tilskudd mv.

Det har ikke oppstått konfliktsaker mellom byantikvaren og eiere av fredete eiendommer i forsøksperioden. Vanligvis aksepteres ikke endringer i et fredet hus. Selv små justeringer skal behandles som dispensasjon, og bygningsdeler som vinduer og dører, kledning mv skal repareres framfor å skiftes. At vi kan bidra med tilskudd til vedlikehold fører selvfølgelig til positiv dialog, og det har ikke vært nødvendig å benytte kulturminnelovens sanksjonsbestemmelser.

Økt myndighet og engasjement førte til at fylkeskommunen ba oss overta en større del av saksbehandlingen knyttet til plan- og bygningsloven. Byantikvaren kan tidlig signalisere kulturminneverninteresser ved oppstart av reguleringsplaner og står for tematiske delutredninger ved overordnet planlegging (eks. "Kulturminnevernregistrering Bydel Lund"). Saksbehandlingstiden ved byggesaker er kortet ned da uttalelser fra byantikvaren kan gis raskt som følge av felles saksbehandlingssystem og samlokalisering i teknisk sektor. Det samme gjelder i forhold til parkvesenet ved kulturlandskaps vurderinger og ordninger som faller inn under den kommunale landbruksforvaltningen.

At kommunen har overtatt oppgaver som tidligere ble saksbehandlet av fylkeskonservatoren har ført til tidsbesparelse overfor søkere i Kristiansand og indirekte til økt prioritering av

kulturminnevernet i Vest-Agder siden kommunens økte kapasitet kommer som et tillegg. Kompetanse som følge av kommunens overtakelse av oppgaver etter kulturminneloven vurderes også som nyttig i forhold til plan- og bygningsloven, spesielt når det gjelder istandsetting mv. av bygninger.

Konklusjoner

Flere statlige utredninger har kulturminneforvaltning som tema. Kulturminneutvalget (NOU 2002:1) og planlovutvalget (NOU 2003:14) drøftet hvordan kommunene gjennom lokal samordning og bedre planprosesser kunne bidra til at kulturminnehensynet ivaretas bedre.

I kulturminnemeldingen, St.meld.nr.16 (2004-2005) *Leve med kulturminner* varsles det at endringer i myndighetsfordelingen vil bli vurdert i valgperioden 2005-2009, blant annet i lys av erfaringene med forsøkene i de tre storbykommunene og den varslede evalueringen av fylkeskommunene som selvstendig forvaltningsnivå.

I forbindelse med regjeringsskiftet i 2005 ble evalueringen av fylkeskommunen avlyst, og regjeringen Stoltenberg II lanserte året etter forslag til en regionform i St.meld.nr.12 (2006-2007) *Regionale fortrinn – regional framtid*. I denne meldingen omtales ikke mulige endringer i forholdet mellom regional og lokal kulturminneforvaltning, men det åpnes generelt for å vurdere differensiert oppgavefordeling i begrenset utstrekning, ved at for eksempel større bykommuner kan få ansvar og myndighet andre kommuner ikke har. Prøveordningen som Kristiansand tar del i kan være et eksempel på en differensiert oppgavefordeling.

Prøveordningen har så langt har ført til økt oppmerksomhet og økt lokalt engasjement. I Kristiansand finnes kulturminner både av nasjonal verdi (fredningsverdige) og regional/lokal verdi. Å samle de to lovene forvaltningsmessig har ført til at kulturminnehensyn og –verdier innarbeides og signaliseres tidlig og kan enklere defineres og begrunnes som en premiss og ressurs i samfunnsutviklingen. Forvaltning av fredete kulturminner ses gjerne i et langt "evighetens" perspektiv, samtidig som de er sterkt fysisk til sted i kommunen. Det er kanskje for tidlig å konkludere på om alle sidene ved forsøket fungerer, konflikter oppstått som følge av delegert forvaltning har vi ikke enda erfart.

Regjeringen Stoltenberg II har bebudet en forvaltningsreform fra 2010 som oppfølging av stortingsmeldingen nevnt over. Forsøket i Kristiansand bør ses i sammenheng med denne og derfor søkes videreført til 2010.

Punkt 92/07: Felles energiplan for Agder - høring



Dato: 26.10.07
Saksnr.: 200710466-2
Arkivkode E: S00
Saksbehandler: Øystein Holvik

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
07.11.2007

Felles energiplan for Agder - høring

Sammendrag

Vest – Agder fylkeskommune har i brev av 21.6.07 (utrykt vedlegg) bedt om høringsuttale til forslag til Felles energiplan for Agder datert 25.5.2007. Planarbeidet har vært styrt av en politisk styringsgruppen med 3 representanter fra hver fylkeskommunen, inklusiv de to fylkesordførerne.

Planforslaget

Forslag til tiltak er gjengitt i saksfremstillingen. Hele planforslaget følger som utrykt vedlegg (kan hentes fra www.vaf.no/næring/prosjekter). Foreslåtte mål er følgende:

”Hovedmål: For å sikre en bærekraftig utvikling av vår landsdel, har energipolitikken som overordnet mål å sikre regionen et godt, bærekraftig og sikkert energisystem. Dette innebærer

- En bred energimiks
- En god og robust infrastruktur
- Forutsigbare rammebetingelser
- Økt miljøvennlig energiproduksjon

For å bygge opp under hovedmål for energipolitikken og de klima- og miljøforpliktelser som gjør seg gjeldende, har en formulert følgende sju mål for Agder:

1. Agder skal ha 20 prosent mer effektiv energibruk i 2020.
2. Innen 2020 skal det produseres ytterligere 2TWh fornybar kraft- og varmeproduksjon på Agder.
3. Minst 60 prosent av oppvarmingsbehovet på Agder skal i 2020 kunne dekkes av andre energibærere enn elektrisitet og fossilt brensel.
4. Utslippene av klimagasser fra transportsektoren skal reduseres med 20 prosent innen 2020.
5. Agder skal ha en sterk, sikker og fleksibel regional energiinfrastruktur som tilfredstiller det 21. århundre sine krav til forbruk, distribusjon og produksjon av energi.
6. Agder skal profileres som en bærekraftig region, der hensynene til energi og miljø vektlegges i den regionale politikken på Agder.
7. Sikre en bærekraftig utvikling av industrien på Agder.”

Rådmannens merknader

Rådmannen har følgende merknader til planforslaget:

- 1 Rådmannen ser positivt på at det er utarbeidet en felles energiplan for Agder. Kommunene har vært lite involvert i utarbeidelsen av planforslaget. Rådmannen oppfordrer til et nærmere samarbeid med kommunene i gjennomføringen av planen. Det vises til at Kristiansand har en vedtatt klima- og energiplan. En klimaplan for Knutepunkt Sørlandet er under utarbeidelse.
- 2 Det er lite dokumentasjon i planen på om de foreslåtte tiltakene er tilstrekkelige til å nå målene i planen. Rådmannen er i tvil om dette er tilfellet.
- 3 Det er noe uklart hvordan planen skal følges opp. Det anbefales at de tiltakene fylkeskommunene har ansvaret for følges opp gjennom fylkeskommunenes handlingsprogram.
- 4 Konkrete og tidfestede målsettinger for reduksjon av energiforbruk og overgang til fornybare energibærere i eksisterende fylkeskommunale bygg etterlyses.
- 5 Energimålsettinger for nye fylkeskommunale bygg ut over nasjonale minimumsstandarder etterlyses.
- 6 Flere konkrete forpliktende tiltak når det gjelder fylkeskommunenes egen drift etterlyses, bl.a. miljøsertifisering av alle fylkeskommunale virksomheter og miljøkrav ved alle fylkeskommunale innkjøp.
- 7 Tiltak for å begrense bilkjøring og stimulere til miljøvennlig transport blant fylkeskommunale ansatte etterlyses, bl.a. begrensning av gratis parkering for ansatte på fylkeskommunale arbeidsplasser i Kvadraturen.
- 8 Virkemidler rettet mot bilister for å dempe bilbruken generelt etterlyses.

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet ser positivt på at det er utarbeidet forslag til felles energiplan for Agder.
2. Merknader og forslag som fremgår at pkt 1 – 8 i innstillingen anbefales fulgt opp i forbindelse ved ferdigstilling og gjennomføringen av planen.

Ragnar Evensen

Øystein Holvik

Trykte vedlegg: Ingen

Utrykte vedlegg: Energiplan for Agder datert 25.5.2007.

Bakgrunn for saken :

Forslag til tiltak i planen

”Tiltak som kan gjennomføres ved vedtak i de to fylkeskommunene:

- 1.1 Opprette et felles regionalt ”energi- og klimasekretariat”
- 1.2 Sette krav til lavutslippsdrivstoff ved anbud om offentlig kollektivtransport
- 1.3 Bytte ut olje/eller el- fyringsanlegg i egne bygg med andre energibærere
- 1.4 Gjennomføre tiltak rettet mot energisertifisering av egne bygg
- 1.5 Vedta krav om at alle nye fylkeskommunale bygg over 500m² skal ha vannbåren vame

Tiltak i samarbeid med kommunene

- 2.1 Stimulere til at alle kommuner på Agder lager og gjennomfører egne kommunale energi- og klimaplaner.
- 2.2 Stimulere til at det blir utarbeidet areal- og transportplaner for alle regioner på Agder for å redusere det motoriserte transportarbeidet
- 2.3 Anbefale kommunene å sikre at nasjonale krav knyttet til energieffektivitet og alternative oppvarmingskilder blir ivaretatt ved nybygg.

Tiltak i samarbeid med næringslivet, academia og andre regioner/land

- 3.1 Bidra til at det utvikles et bedre og mer velfungerende biobrenselmarked i regionen, gjennom etablering av samarbeidsprosjekt eller-fora med kommuner og næringsliv.
- 3.2 Søke deltakelse i internasjonale prosjekter som går på kompetanseoverføring i forhold til å etablere slike markeder.
- 3.3 Bidra til å bygge ut infrastruktur for flytende naturgass, LNG, og stimulere til bruk av naturgass der dette er fordelaktiv. Et sentralt prosjekt vil være å stimulere til bruk av LNG som drivstoff i nasjonal og internasjonal skipstrafikk.
- 3.4 Arbeide i ”Agder Gassforum” for økt bruk av LNG i industrien og i transportsektoren på Agder.
- 3.5 Arbeide i ”Jernbaneforum Sør” med å få etablert ”Sørvestbanen”.
- 3.6 Arbeide, gjennom ulike samarbeidskonstellasjoner og partnerskap, for at Høgskolen får en mer sentral plass i energiklyngen på Agder.
- 3.7 Vektlegge viktigheten av å få etablert fornybar energiproduksjon på Agder innenfor bio, avfall, vann og vind.
- 3.8 Arbeide for at det etableres systemer og rammeverk som sikrer tilstrekkelig investeringer i utbygginger og vedlikehold av elektrisitetsnettet, og utbygginger av infrastruktur for fjernvarme.
- 3.9 Legge til rette for introduksjon av klima- og miljøvennlig drivstoff på Agder, som biodiesel, LNG, hytan, hydrogen og etc.
- 3.10 Videreføre fellesprosjektet ”Grønn Energi Agder”.
- 3.11 Arbeide med grenseoverskridende areal- og transportplaner
- 3.12 Styrke det kollektive trafikktilbudet på Agder for å redusere klimautslippene og utslippene av NO_x fra veitrafikken.”

Punkt 93/07: Areal- og transportprosjektet - Handlingsprogram 2008 - 2009 - Høring

Bilag

ATP Handlingsprogram - høringsforslag



Dato: 22.10.07
Saksnr.: 200710067-1
Arkivkode E: L42
Saksbehandler: Hilde Gulbrandsen

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
07.11.2007

Areal- og transportprosjektet - Handlingsprogram 2008 - 2009 - Høring

Sammendrag:

ATP-prosjektet er et areal- og transportforvaltningsforsøk igangsatt etter initiativ fra Samferdselsdepartementet. Prosjektperioden er utvidet til å omfatte perioden fram til 2010 og handlingsprogram for denne perioden er nå ute på høring.

Programmet inneholder en oversikt over resultatmål og måloppnåelse for perioden 2004 – 2007, et resymé av kunnskap om transportmiddelvalg, en enkel oversikt over, status og utviklingstrekk, hovedutfordringer og mål. Videre detaljeres dette i strategier, hovedtiltak og tiltaksplan. Handlingsplanen inneholder ikke budsjettforslag, men en tabellsammenstilling av forventede inntekter.

Rådmannen anbefaler at programmet vedtas, med de endringer som foreslås i saksfremstillingen.

Forslag til handlingsprogram følger saken som trykt vedlegg.

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet i Kristiansand gir sin tilslutning til forslag til handlingsprogram for ATP i perioden 2008 – 2009 med de endringer og merknader som framkommer nedenfor:
2. Kapitlene 3-6 bør utgå da deler av innholdet er upresist og overforenklet.
3. Følgende delmål for miljø legges inn: "Miljøkonsekvenser av transport og arealutvikling synliggjøres og vektlegges i kommuneplaner og kommunedelplaner."
4. Nytt delmål om miljø følges opp med resultatmål og tiltak, som omtalt i saksfremstillingen.
5. Resultatmål 3 om reisetid på bussmetroens grunnlinje kan ikke tolkes som en åpning for å flytte grunnlinja. En eventuell endring må baseres på samme grundige prosess som fastleggingen i sin tid var gjenstand for. Det vises til teknisk direktørs vurdering.
6. Første prikkpunkt om strategi for parkering (side 14) endres til "Andel arbeidsreiseparkering i Kvadraturen reduseres. Parkeringstilbudet dreies i retning kundeparkering."
7. Tiltakene i ViaNova-rapporten, omtalt på side 14 i forslag til handlingsprogram, må behandles lokalpolitisk i Kristiansand på vanlig måte. Formannskapet avventer samlet sak om trafikk i Kvadraturen før det tas stilling til enkelttiltak.
8. Avsnittet som omtaler trafikantbetaling (side 15) bør utgå da det ikke inneholder tiltak.

9. Formannskapet motsetter seg at det etableres bussmetroholdeplasser utenfor det vedtatte metrosystemet (grunnlinjen og ytterområder på metrolinjene). Tiltak 2.9 endres til ordinær holdeplass og tiltak 2.11 utgår.
10. Punkt 3.4 bør endres til "Etablere viktige sykkelforbindelser i Kristiansand. Hovedplan for gang- og sykkelveinett legges til grunn."

Thor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Trykte vedlegg:
Forslag til handlingsprogram

Utrykte vedlegg:
Ingen

Bakgrunn for saken :

Bakgrunn

ATP-prosjektet er et areal- og transportforvaltningsforsøk igangsatt etter initiativ fra Samferdselsdepartementet. Prosjektperioden er utvidet til å omfatte perioden fram til 2010 og handlingsprogram for 2008 - 2009 er nå ute på høring. Forslaget følger saken som trykt vedlegg.

Høringsfristen var opprinnelig 05.11.07. Utsatt frist er avtalt for å rekke en forsvarlig politisk behandling. Videre framdrift er etter planen at sekretariatet for prosjektet legger forslag til handlingsprogram fram for vedtak i ATP-utvalget 30.11.07.

Forslag til handlingsprogram

Første del av dokumentet inneholder en gjennomgang av prosjektets historie, organisering og mål fra starten i 2004. Deretter følger en statusgjennomgang i forhold til resultatmål og en kunnskapsoversikt.

Denne delen av dokumentet utgjør strengt tatt ikke en del av handlingsprogrammet, og bør etter Teknisk direktørs vurdering utgå. Dette skyldes både at innholdet i stor grad refererer til foregående periode og har karakter av rapportering og dessuten at innholdet har en forenklet og unøyaktig form. Det vil føre for langt å kommentere alle enkeltheter, men de tre eksemplene nedenfor synliggjør dette.

Parkeringsdekning: Teknisk direktør finner grunn til å påpeke at i Kristiansand har registreringen av parkeringsplasser vært svært grundig. Alle plasser, både offentlige og private, er regnet med. Det er rimelig å tro at sammenligningsgrunnlaget derfor blir skjevt.

Parkeringsavgifter:

Teknisk direktør kjenner heller ikke igjen påstanden om at parkeringsavgiftene i Kristiansand er lave. Administrasjonen vurderer at parkeringsavgiftene ligger på et gjennomsnittlig nivå for større norske byer.

Utbyggingsmønster:

På side 11 omtales utviklingstrekk som vil medføre økt lokal biltrafikk, og utbygging i Kvadraturen trekkes frem. Teknisk direktør mener utbygging i Kvadraturen og sentrumsnære områder er et viktig positivt bidrag til bedre kollektivbetjening og økt bussbruk, og generelt den minst trafikkgenererende utbyggingsstrategien for en rekke formål.

I kapittel 7 listes følgende punkter opp som hovedutfordringer:

- Sette inn tilstrekkelige effektive virkemidler som kan demme opp for økt biltrafikk.
- Føre en arealpolitikk som bidrar til å redusere bilbruk og støtte opp under bruk av miljøvennlig transport.
- Bedre bussens konkurransekraft i forhold til bilen, herunder redusere reisetiden for passasjerene.
- Finansiere og drive en langsiktig videreutvikling av kollektivtilbudet.
- Legge til rette for økt gang- sykkeltransport.
- Gjennomføre fysiske tiltak og adferdstiltak som bedrer trafiksikkerheten.

Mål for handlingsprogramperioden er å møte regionens transportutfordringer knyttet til bl.a. miljø og fremkommelighet på en mer helhetlig og effektiv måte. Dette er presisert i 8 delmål, som igjen er konkretisert i følgende resultatmål:

1. Veksten i biltrafikken i regionen skal dempes slik at den i 2010 ikke overstiger befolkningsveksten (ca. 1% pr. år).
2. Busstrafikken skal være 15% høyere i 2010 enn i 2003, og 30% høyere på bussmetro rutene.
3. Reisetiden på Bussmetroens grunnlinje skal være redusert med 5 min. på halvpendel og 10 min. på helpendel fra 2003 til 2010.
4. Sykkeltrafikken skal være 30% høyere i 2010 enn i 2003 på målepunkter inn mot Kristiansand sentrum.
5. Flere skal gå til skole og jobb i 2010 enn i 2003.
6. Antall drepte og hardt skadde i trafikken skal reduseres med minst 20% i perioden 2006 til 2009 sammenlignet med perioden 2002 - 2005.

Hovedmål og delmål er uendret i forhold til tidligere, bortsett fra ett nytt delmål: "Større rom for lokale prioriteringer". Ambisjonsnivået i resultatmålene er videreføring av resultat fra perioden 2004 – 2007. Resultatmål 3 er nytt, og resultatmål 6 er endret i samsvar med strategiplan for trafiksikkerhet for Agderfylkene 2006 – 2009.

Strategier og hovedtiltak er gruppert i parkering, økt trafikantbetaling, strategier og tiltak for økt gang- og sykkeltransport, strategier og tiltak for økt bussbruk og strategier for trafiksikkerhet. I tillegg følger en beskrivelse av ulike former for trafikantbetaling. Oversikt over enkeltstrategier finnes på side 14 i vedlagte forslag til handlingsprogram.

Teknisk direktør vurderer at strategiene er i samsvar med kommunedelplan for Kvadraturen når det gjelder parkering. Han vil likevel foreslå en omformulering av det første prikkpunktet. Programforslaget har formuleringen "Antall parkeringsplasser i Kvadraturen økes ikke". Denne bør endres til "Andel arbeidsreiseparkering i Kvadraturen reduseres. Parkeringstilbudet dreies i retning kundeparkering." På denne måten legges det til rette for en videre tett byutvikling med sin tilhørende aktivitet (handel, bolig, kontor) uten at gatenettet belastes med unødig trafikk.

Økt trafikantbetaling er en konsekvens av vedtak knyttet til utvidelse av bompengerperioden og punktet inneholder ingen nye tiltak.

Strategiene for økt gang- og sykkelbruk er gode, men teknisk direktør er kritisk til stort omfang av sykkelbaner. Erfaringer fra Marviksveien, der sykkelbaner ble etablert midt på 90-tallet viser at tiltaket ikke virker godt med tanke på trafiksikkerhet. Samspill med trafiksikkerhet og folkehelse bør vektlegges i videre arbeid.

Når det gjelder strategier for økt bussbruk, foreslår teknisk direktør en presisering av at flere av tiltakene nevnt i den omtalte ViaNova-rapporten krever normal politisk behandling. Enkelte av forslagene i rapporten har konsekvenser som ikke er utredet, blant annet i forhold til et eventuelt parkeringshus under øvre torv og stengning av Kirkegata over torvet. Flere tiltak har dessuten et slikt omfang at høring er påkrevd. Administrasjonen forbereder en samlet sak om parkering og trafikk i Kvadraturen i forkant av revisjon av kommunedelplan for Kvadraturen og ønsker å ta de tyngre tiltakene opp i denne saken.

Rådmannen er enig i handlingsplanens formulering om at reduksjon av møteulykker, utforkjøringsulykker og fotgjengerulykker prioriteres.

Avsnittene om trafikantbetaling kan utgå da de ikke følges av forslag til handling.

Tiltaksplanen

Tiltaksplanen består av tabellverk der det skilles mellom drift og investeringer for områdene trafikkdpende tiltak, kollektivtrafikktiltak, gang- og sykkeltiltak, trafiksikkerhetstiltak og miljøtiltak.

I innledningen står det at driftstiltak forutsettes finansiert av den som har gjennomføringsansvar. Med dette som utgangspunkt vil Kristiansand kommune ha ansvar for alle trafikkdpende tiltak i planen med unntak av lyskryss og kollektivfelt, der ansvaret tilligger Statens vegvesen og anbefalte parkeringsvedtekter for tettsteder og sentra, som ATP-sekretariatet vil utforme.

Hovedansvaret for drift av kollektivtrafikken ligger hos det nye driftsselskapet AKT. Her ligger en rekke viktige tiltak, blant annet nytt billetteringssystem, effektivisering av rutestrukturen og kollektivdekning til store arbeidsplasskonsentrasjoner. Det samme gjør utredning av fremtidige kollektivtraséer i Sørlandsparken. Sistnevnte må skje i nært samarbeid med kommunen som planmyndighet.

På investeringssiden er kommunen gitt en ansvar for

- tilrettelegging for kollektivtrafikk i nye boligområder
- etablering av snuplass i Kjos haveby ved Auglandslia
- utvidelse av fortau og gateterminal i Henrik Wergelandsgate
- gateterminal i Tollbodgata flyttes 1 kvartal mot Markens gate
- etablere viktige vedtatte sykkelforbindelser i sykkelplan for Kristiansand (Tordenskjolds gate, Lovisenlund allé, Vige)

Teknisk direktør velger å tolke dette som at kommunen har et ansvar for å behandle planer for de aktuelle tiltakene, men at finansiering ligger til ATP-prosjektet. Også en rekke av tiltakene med et annet ansvarlig organ enn kommunen må sannsynligvis behandles som plan- eller byggesak. Dette vil beslaglegge deler av plan- og bygningsetatens kapasitet.

Den komplette tiltaksplanen finnes som kapittel 10 i vedlagte tiltaksplan. I det etterfølgende finnes en sammenstilling av tiltak i Kristiansand kommune.

Trafikk-dempende tiltak	Virkemiddel	Ansvar	Tidspunkt
Drift	Redusere bilbruk		
1.1.	<i>Utrede og gjennomføre forsøk med tjenestebilpool. Opprette bildelingsordning for kommunale tjenestebiler med tilbud til etatene. Gulrot for etatene ved innsparing som er større enn medlemsavgiften i ordningen.</i>	Kristiansand kommune som pilot	2008
1.2	<i>Gjennomføre forsøk med bilpool med miljøvennlige biler. Opprette bildelingsordning for beboere i Kvadraturen for å redusere bilhold i regi av offentlig organ – for eksempel Parkeringsselskapet. Pilotprosjekt med tanke på å redusere parkeringskrav på sikt.</i>	Kristiansand kommune	2008
1.1	Redusere gratis parkering for ansatte i offentlige etater. Opprette bilpool med miljøvennlige biler. Stimulere miljøvennlig transport til jobb. Ansatte kan kompenseres for bortfallet av parkeringsplasser.	Kommunene Fylkeskom. Staten	2008
1.3	Innføre tidsbegrenset stans forbudt i kollektivtraséene i Kvadraturen i henhold til ViaNova rapport 12.04.07.	Statens vegvesen og Kristiansand kommune	2008
1.4	<i>Øke kundeparkering på bekostning av arbeidsreise-parkering</i>		
1.4.1	Revisjon av parkeringsvedtektene for Kvadraturen fullføres. Prinsippsak fremmes i høsten 2007.	Kristiansand kommune	2008
1.4.2	<i>Innføre maksimumskrav for parkering i næringsbygg.</i>	Kristiansand kommune	2008
1.4.3	<i>Parkeringskrav for arbeidsplasser reduseres og makskrav innføres for kontor og forretninger.</i>	Kristiansand kommune	2008
1.4.4	<i>Parkering ved forretninger skal sikre kundeparkering.</i>	Kristiansand kommune	2008
1.4.5	<i>Parkeringskjeller på Meieritomta (nybygg for NAV) sikres som offentlig parkeringshus.</i>	Kristiansand kommune	2008
1.5	Kommunale parkeringsanlegg i nye utbyggingsprosjekter i sentrum og langs Busstrommetrosaksen vurderes.	Kristiansand kommune	2009
1.6	Gjennomføre "Jeg kjører grønt" – prosjektet for å redusere bilbruk til jobb.	ATP/kommunene	2008 og 2009
1.7	Ved utbygging av boligområder, arbeidsplasser og handelssentra skal prinsipper for å tilrettelegge for miljøvennlig transport og dempe privatbiltrafikken følges i henhold til kommuneplanene.	Kommunene	Fra 2008

1.8	Legge til rette for myke trafikanter på bekostning av areal for parkering og kjørebaneer. <i>Krav om sykkelparkering ved nybygg (boliger, kontor og forretning):</i>	Kr.sand kommune	2008
1.8.1	- Alle beboere sikret plass på egen grunn.		
1.8.2	- Kontor sikret 1 plass pr 100m2 gulvflate på egen grunn.		
1.8.3	- Forretning sikret 1 plass pr 100 m2 gulvplass nær inngang.		
1.9	<i>Følge opp Kvadraturplanen ved:</i> - Reduksjon av gateparkering med 600 plasser. Følgende er aktuelle <ul style="list-style-type: none"> o Tordenskjoldsgate fra Festningsgata til Markensgate; etablering av sykkelfelt o Fritz Jensens gate o Nygata o Kongens gate (kulturkvartalet) o Elvegata ved Kaserna 		2008/09
1.10	- Utvidelse av gågatenettet <ul style="list-style-type: none"> o Prøveordning med sammenhengende torv. Kirkegata stenges over torvet. o På bakgrunn av erfaringer vurderes utvidelse av ordningen. 		2008
1.11	- <i>Totalt antall parkeringsplasser i Kvadraturen økes ikke (vedtatt i Strategiplan for bærekraftig utvikling i Kristiansand 2008 – 11).</i>	Kr.sand	2008
Investeringer			
1.12	Optimalisering av alle faseplaner for lyskryss i kollektivtraséer. <ul style="list-style-type: none"> • Utredning (konsulentoppdrag) • Gjennomføring <ul style="list-style-type: none"> o Kryss Dronningens gate/Elvegt. o Kryss Henrik Wergelandsgt/Festningsgt o Kryss Vestre Strandgate/Tollbodgt o Kryss Vestre Strandgt/Rådhusgt o Kryss Vestre Strandgt/Gyldenløves gt o Kryss Vestre Strandgt/Skippergt o Kryss Vestre Strandgt/Henrik Wergelands gt 	ATP Vegvesenet	2008 2009 2009 2010 2010 2010 2010
1.13	Kollektivfelt i Festningsgt. fra HW gt. til Skippergt./Tollbodgt. I henhold til rapport.	Vegvesenet	2008
1.14	Kollektivfelt Elvegt. (Tollbodgt. - Dronningensgt)	Vegvesenet	2008
1.15	Parkering, trafikktiltak og fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken m.m. på Artillerivollen	Kr.sand Kom.	2008
1.16	Kollektivfelt Tollbodgt. (Festningsgt. - Kirkegt.) <ul style="list-style-type: none"> • detaljutredes. Det må finnes løsninger på varelevering og adkomst til eiendommer, samt oversikt over konsekvenser sett i lys av stengning av Kirkegt over torvet. • Gjennomføres etappevis når løsninger for adkomst er funnet 	Vegvesenet	2008 2009/2010
1.17	Trafikkrestriksjoner bussring	Vegvesenet/ Kr.sand	2009

1.18	Sanering av utkjørsler H.W gt. Detaljutredes og ses i sammenheng med utbyggingsaktivitet i området. Oppgaven er krevende og vil måtte gjennomføres etappevis.	Kr.sand Kom.	2009/2010
1.19	Utkjøringsfelt Tollbodgt. til V.Strandgt.	Vegvesenet	2010
1.20	Det gis en anbefaling til parkeringsvedtekter i tettsteder og sentrum i regionen.	ATP	2009

Kollektiv- trafikktiltak	Virkemiddel	Ansvar	Tidspunkt
Drift			
2.1	Driftstilskudd for å opprettholde et økt driftsnivå. Bidrag til ekstra markedsføring.	ATP/AKT	2008 og 2009
2.2	Effektivisering av rutestrukturen fase 2	AKT	2009
2.3	Bedre samordning av rutetilbud/takster på tvers av fylkesgrensen.	AKT/AAF	2008
2.4	Kollektivkampanjer på bedrifter.	ATP/AKT	2008 og 2009
2.5	Kampanje for å få flere nye reisende i forbindelse med endring av bompengesatser.	ATP/AKT	Høst 2008
2.6	Oppfølging av nyinnflyttede med for eksempel gratis busskort, ruteplan osv. utdelt ved flytting	ATP	Fra 2008
2.7	Utredning om fremtidige kollektivtraseer i Sørlandsparken	ATP/AKT	2008
2.8	Vurdere kollektivdekningen til større arbeidsplasskonsentrasjoner.	AKT	2009
2.9	Innføre nytt elektronisk billetteringssystem i Vest-Agder.	AKT	2008
Investering			
2.8	Tilrettelegging for kollektivtrafikk i nye boligområder	Kommunene	Fra 2008
2.9	Busmetro holdeplass Bjørndalssletta østgående v/tunnelen.	Vegvesenet	2008
2.10	Snuplass HIA v/ Spicheren	Vegvesenet	2008
2.11	Busmetro holdeplass oppgradering Festningsgt. – Oddernesbroa.	Vegvesenet	2008
2.13	Snuplass Kjos Haveby v/Auglandslia	Kr.sand	2008
2.15	Vurdere innfartsparkering i Kr.sand med sykkelparkering	ATP	2008
2.16	Holdeplass på Torridalsveien med gangforbindelser til Skaugo og Kokleheia.	Vegvesenet	2009
2.17	Utvidelse av fortau/gateterminal H.W gt.	Kr.sand	2009
2.18	Gateterminal Tollbodgt. flyttes et kvartal til kvartal ned mellom Kirkegt. – Markensgt.	Kr.sand	2009
2.20	Etablere permanent park&ride på Rona. Nye holdeplasser	Vegvesenet	2009
2.21	Snuplass Tømmerstø/Kongshavn	Vegvesenet	2010
2.22	Etablere park&ride på Flekkerøy	Vegvesenet	2010
2.24	Oppgradering av holdeplasser	Vegholdere AKT	Årlig
2.25	Utredning av kollektivfremkommelighet på E39 og Rv456.	ATP Vegvesenet	2008
2.27	Park & Ride Krossen	Vegvesenet	2009

Gang- og sykkeltiltak	Virkemiddel	Ansvar	Tidspunkt
--------------------------	-------------	--------	-----------

Drift			
3.1	Utgi årlig Sykkelmagasinet til husstander i regionen.	ATP	Årlig
3.2	Gjennomføre "Tusenstråkk" aksjonen årlig.	ATP	Årlig
3.3	Arrangere "European Mobility Week" i september hvert år.	ATP	Årlig
Investering			
3.4	Etablere viktige vedtatte sykkelforbindelser i sykkelplanen for Kr.sand (Tordenskjoldsgt. fra Markensgt. til Festningsgt., Lovisenlund alle, Vige).	ATP/Kr.sand	Fra 2008

Trafikk-sikkerhets-tiltak	Virkemiddel	Ansvar	Tidspunkt
Drift			
4.2	Videreføring av 18+ prosjektet	Kr.sand	2008
4.3	Prosjekt for å få flere barn til å gå til skolen, og færre foreldre til å kjøre dem.	Kommunene	2008
Investering			
4.10	Krysningspunkter i Kristiansand	Vegvesenet	2009

Miljøtiltak		Ansvar	Tidspunkt
Drift			
5.1	Bidrag til drift av luftmålestasjon i Kristiansand	ATP/ Vegvesenet	2008 og 2009
5.2	Kampanje for piggfrie dekk	ATP/ Vegvesenet	2008 og 2009
5.3	Utredning av tiltak for å redusere støy- og miljøulemper langs hovedveger.	ATP/ Vegvesenet	2009

Økonomi

Handlingsprogrammet inneholder en oversikt over forventede inntekter, men siden tildeling av belønningsmidler er usikker finnes ikke et tradisjonelt budsjett i handlingsprogrammet. Investeringsmidler vil i perioden 2008 – 09 inngå som en del av Samferdselspakken. Belønningsmidler og lignende kan bli brukt som tilskudd til investeringstiltak.

Inntekter (tusen. kr.)	Totalt	2008	2009
Riksveimidler Aust-Agder	4 000	2 000	2 000
Riksveimidler Vest-Agder	30 000	15 000	15 000
<i>Bidrag fra fylkeskommuner</i>			
Vest-Agder fylkeskommune	12 000	6 000	6 000
Aust – Agder fylkeskommune	2 000	1 000	1 000
<i>Bidrag fra kommuner (30 kr/innb.)</i>			
Kristiansand kommune	4 640	2 320	2 320
Søgne kommune	576	288	288
Songdalen kommune	338	169	169
Vennesla kommune	750	375	375
Lillesand kommune	542	271	271
Birkenes kommune	264	132	132
<i>Andre inntekter</i>			
Belønningsmidler 2)	30 000	15 000	15 000
SUM	85 110	25 555	25 555

Utgifter (tusen.kr)	Totalt	2008	2009
Kollektivtransport drift 1)	12 000	8 000	4 000
Kollektivtransport markedsføring	3 000	1 500	1 500
Kollektivtransport infrastruktur tiltak	24 000	10 000	14 000
Sykkel og gå kampanjer/info	4 000	2 000	2 000
TS-tiltak, kampanjer/info	3 000	1 500	1 500
Miljø, kampanjer/info	2 110	1 055	1 055
Prosjektadministrasjon	3 000	1 500	1 500
Investeringsmidler, overføres Samf.pakke 3)	34 000	17 000	17 000
SUM	85 110	25 555	25 555

Marginalliste	2008	2009
1. Kollektivtransport infrastruktur tiltak	10 000	14 000
2. Miljø, kampanjer/info	500	500
3. Kollektivtransport markedsføring	500	500
4. Sykkel og gå kampanjer/info	1 000	0
5. Kollektivtransport drift	3 000	0
TOTALT	15 000	15 000

1) Forutsettes trappet ned og erstattet av bidrag fra eierne av AKT minst slik at driftsnivå pr. 2007 kan opprettholdes.

2) Belønningsmidler utover 15 mill. kr. benyttes til å styrke posten "Kollektivtransport infrastruktur tiltak"

3) Dersom samf. Pakke ikke ivrettes i perioden disponeres beløpet til investeringsprosjekter prioritert av ATP-utvalget.

I tabellen finnes en summeringsfeil: I kolonne for 2008 og 2009 er ikke riksveimidlene til Aust-Agder og Vest-Agder kommet med i summen. Dette gjelder både når det gjelder inntektssiden og utgiftssiden. Summene skal være 44,555 mill, og ikke 25,555 mill (slik det fremstår nå). I totalkolonnen stemmer summene.

Teknisk direktørs vurdering

Teknisk direktør vil anbefale formannskapet å gi sin tilslutning til forslag til handlingsprogram, men med de endringsforslag og kommentarer som følger nedenfor.

Handlingsprogrammet bør inneholde hensikt, resultatmål, tiltak og budsjett/finansieringsplan.

Kapitlene 3 – 6 bør derfor utgå. Kapittel 7 med hovedutfordringer for å nå målsettinger kan oppfattes som en erfaringsoverføring fra første til andre handlingsprogram og bør inngå i en revidert innledning.

Det er ikke samsvar mellom resultatmål og tiltak under overskriften miljø. Følgende delmål for miljø legges inn: "Miljøkonsekvenser av transport og arealutvikling synliggjøres og vektlegges i kommuneplaner og kommunedelplaner." Aktuelle tiltak vil være plandisiplin og vektlegging av miljøkonsekvenser, spesielt lokal forurensing fra biltrafikk, i kommune- og kommunedelplaner. Andre aktuelle tiltak kan være utredning av tungtrafikkrestriksjoner og bilpool med miljøvennlige biler (tiltak 1.2).

Teknisk direktør anbefaler en justering av strategi om parkering i Kvadraturen. Programforslaget har formuleringen "Antall parkeringsplasser i Kvadraturen økes ikke". Denne bør endres til "Andel arbeidsreiseparkering i Kvadraturen reduseres. Parkeringstilbudet dreies i retning kundeparkering." På denne måten legges det til rette for en videre tett byutvikling med sin tilhørende aktivitet (handel, bolig, kontor) uten at gatenettet belastes med unødig trafikk.

Teknisk direktør er enig i et mål om redusert reisetid på bussmetroen. Han vil likevel understreke at resultatmål 3 om reisetid på bussmetroens grunnlinje kan ikke tolkes som en åpning for å flytte grunnlinja. En eventuell endring må baseres på samme grundige prosess som fastleggningen i sin tid var gjenstand for. Prinsippene som lå bak valget var å både treffe viktige målpunkter som skoler og arbeidsplasser og etablere et system som er enkelt og samlet. Teknisk direktør vil føre en restriktiv linje med hensyn til etablering av installasjoner og tiltak som svekker grunnlinjas posisjon i systemet.

Rådmannen er kritisk til tiltak 2.9, bussmetroholdeplass ved tunnelen på Bjørndalssletta og 2.11, metroholdeplass Festningsgata/Oddernesbroa. Disse holdeplassene ligger ikke langs bussmetroens grunnlinje og bør ikke framstå som en del av denne grunnlinja. Det lå en lang og komplisert prosess forut for fastlegging av metroens grunnlinje.

Festningsgata har behov for en helhetlig plan, og ytterligere tiltak bør skje etter en samlet plan som ivaretar alle de funksjoner gata skal ivareta. Tiltaket 2.9 bør utgå.

På Bjørndalssletta er det gode argumenter for etablering av en holdeplass, blant annet for langdistansebussene og deres passasjerer som skal til og fra universitetet. Tiltaket bør omformuleres til holdeplass, ikke metroholdeplass.

Når det gjelder strategier for økt bussbruk, foreslår teknisk direktør en presisering av at flere av tiltakene nevnt i den omtalte ViaNova-rapporten krever normal politisk behandling. Enkelte av forslagene i rapporten har konsekvenser som ikke er utredet, blant annet i forhold til et eventuelt parkeringshus under øvre torv og stengning av Kirkegata over torvet. Flere tiltak har dessuten et slikt omfang at høring er påkrevd. Administrasjonen forbereder en samlet sak om parkering og trafikk i Kvadraturen i forkant av revisjon av kommunedelplan for Kvadraturen og ønsker å ta de tyngre tiltakene opp i denne saken.

Hovedplan for gang- og sykkelveinett er vedtatt av byutviklingsstyret i mars 2007. Det er denne planen som i forslag til handlingsprogram omtales som sykkelplan for Kristiansand. Hovedplanen har vært ute på høring, men mange av de omtalte tiltakene må reguleres før bygging. Spesielle utfordringer er knyttet til to av de tre eksemplene nevnt i programforslaget: Lovisenlund allé og Vige.

Bystyret har tidligere sagt nei til g/s-vei i Lovisenlund allé. Dette skjedde i forbindelse med reguleringsplan for E18. Byutviklingsstyret har nå åpnet for en ny vurdering av denne, men teknisk direktør påregner en krevende planprosess før denne parsellen eventuelt kan klargjøres for bygging.

Stekningen langs nytt havneavsnitt i Kongsgård/Vige er viktig for sykkeltrafikk mellom Kvadraturen/Lund og bydelene øst for Varoddbroa. Det synes imidlertid urealistisk å realisere denne strekningen innen 2010. Teknisk direktør foreslår derfor at eksemplene tas ut fra punkt 3.4 i handlingsprogrammet.

Punkt 94/07: Søknad om fritak for eiendomsskatt - Vigørhallen

Bilag

Saksprotokoll

Saksprotokoll



Dato: 09.10.2007
Saksnr.: 200707243-2
Arkivkode E: 204
Saksbehandler: Anita Nilsen

Saksgang
Kommunalutvalget
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
23.10.2007
07.11.2007
05.12.2007

Søknad om fritak for eiendomsskatt - Vigørhallen

Det søkes om fritak for eiendomsskatt for eiendom Gullveien 25, gnr. 151, bnr. 1821, skattetakst. 3.369.800.

Vigørhallen har vært fritatt for eiendomsskatt men søkte ikke pånytt i 2003 da Kristiansand kommune hadde en gjennomgang av alle eiendommer som tidligere etter søknad har fått innvilget fritak for eiendomsskatt.

Søknaden er kurant å innvilge utfra den praksis bystyret har fulgt hittil i slike saker.

Forslag til vedtak:

1. Gullveien 25 fritas inntil videre for eiendomsskatt fra søketidspunkt.

Tor Sommerseth
Rådmann

Kristin Tofte Andresen
Administrasjonsdirektør

Trykte vedlegg:
Utrykte vedlegg: Søknad fra fotballklubben Vigør.

Punkt 95/07: Skatt på gevinst ved salg av aksjer i Agder Energi as - søksmål



Dato: 23.10.2007
Saksnr.: 200710093-2
Arkivkode E: 200 &03
Saksbehandler: Solveig Løhaugen

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
07.11.2007

Skatt på gevinst ved salg av aksjer i Agder Energi as - søksmål

Sammendrag:

I forbindelse med kommunenes salg av aksjer i Agder Energi AS til Statkraft ble salgssummen oppgjort i 3 deler, ett hovedoppgjør og 2 tilleggsvederlag. Hovedoppgjøret skjedde 4/12-02. Første tilleggsvederlag ble oppgjort i november 2003 (Eurostorm), mens 2. tilleggsvederlag (frafall av krav fra konkurransemyndighetene) ble oppgjort november 2004.

Foreliggende sak dreier seg om kommunene skal godta ligningsmyndighetenes avgjørelse for så vidt gjelder beskatning av 2. tilleggsvederlag hvor det er lagt til grunn en forståelse av skatteloven som medfører at kommunene er skattepliktige både for tilleggsvederlaget på samlet ca. kr. 130 mill., og rentene på kr. 21.6 mill. Den aktuelle tvisten dreier seg om forståelse av en endring i skatteloven som trådte i kraft 26.mars 2004. Ligningsmyndigheten har lagt til grunn at det siste tilleggsvederlaget ble innvunnet på det tidspunkt aksjene ble solgt til Statkraft i 2002, og derfor skattepliktige.

Kommunenes standpunkt er at endring av skattelovens § 2-38 som gir skattefritak for inntekt på aksjer som er innvunnet etter 26.mars 2004 (det tidspunkt endringsloven trådte i kraft) vil gjelde for tilleggsvederlaget idet tilleggsvederlaget i skattelovens forstand først ble innvunnet når konkurransetilsynet frafalt sine tyngende vilkår høsten 2004.

Konsekvensen av ligningsmyndighetens forståelse av loven innebærer en samlet skatt for kommunene på ca. 42 mill. kr., mens kommunenes standpunkt medfører at det ikke skal betales skatt.

Adv. firma Selmer DA v/ adv. Harald Johannessen har anbefalt at kommunene prøver saken for retten. Deres tilråding er begrunnet med at det rettslig sett er gode grunner for å hevde at ligningsmyndighetene tar feil, og at det prosessøkonomisk er liten risiko knyttet til søksmålet,

jfr. at de samlede prosesskostnader vil kunne bli i størrelsesorden kr.200.000/ rettsinstans, dvs. kr. 600.000 hvis saken går til Høyesterett.

Vinner kommunene frem med sin sak vil innbetalt skatt bli tilbakebetalt m/ renter. Her er som anført foran det totale beløpet i underkant av kr. 43. mill.

Fellesmøte i Kristiansand 29/8-07 var entydige i å anbefale at kommunene tok ut søksmål mot staten. Fra flere ble det uttalt at kommunene burde stå samlet bak et eventuelt søksmål. Selv om det er hver enkelt kommunen som må gå til sak, er det forutsatt at sakene kan forenes i en sak (prosessfelleskap etter tvistemålslovens § 68).

Det anbefales at alle kommunene inntar samme standpunkt og vedtar å gå til sak.

Kommunene har opptrådt samlet så langt, og en samlet opptreden styrker saken. Denne saken fremmes derfor nå selv om alle kommunen ikke har fått varsel fordi Arendal har søksmålsfrist i desember og ønsker å vite om andre kommuner også vil gå til sak før de selv inngir stevning.

Saksfremstillingen er utarbeidet av administrasjonen i Arendal og fremmes i alle kommunene.

Forslag til vedtak:

1. Såfremt ligningskontorets avgjørelse opprettholdes av ligningsnemnda vedtar Kristiansand kommune å gå til sak mot staten for å få omgjort ligningsmyndighetens avgjørelse.
2. Adv. firma Selmer DA engasjeres som kommunens prosessfullmektig.

Tor Sommerseth
Rådmann

Solveig Løhaugen
Ass. rådmann

Trykte vedlegg:

Oversikt over den enkelte kommunes andel av tilleggsvederlaget/ rentene og innbetalt skatt.

Notat fra adv. Harald Johannessen datert 2.oktober 2007.

Bakgrunn for saken

Innledning:

I forbindelse med kommunenes salg av aksjer i Agder Energi AS til Statkraft ble salgssummen oppgjort i 3 deler, ett hovedoppgjør og 2 tilleggsvederlag. Hovedoppgjøret skjedde 4/12-02. Første tilleggsvederlag ble oppgjort i november 2003 (Eurostorm) , mens 2.tilleggsvederlag (frafall av krav fra konkurransemyndighetene) ble oppgjort november 2004.

Foreliggende sak dreier seg om kommunene skal godta ligningsmyndighetenes avgjørelse på ettersommeren 2007 for så vidt gjelder beskatning av 2. tilleggsvederlag hvor det er lagt til grunn en forståelse av skatteloven som medfører at kommunene er skattepliktige både for tilleggsvederlaget på samlet ca. kr. 130 mill., og rentene på kr. 21.6 mill. Samlet har kommunene betalt kr.42,2 mill. i skatt.

Hvorvidt ligningsmyndighetene har tolket og brukt loven riktig må eventuelt avgjøres av domstolen.

Innledningsvis gis en kortfattet oversikt over de ulike faser i salgsprosessen (punkt 1) og de skattemessige konsekvenser for det enkelte år (punkt 2).

I punkt 3 redegjøres nærmere for beskatning i 2004av tilleggsvederlaget.

I punkt 4 gis en kort oversikt over den administrative behandling og oppfølging av skattespørsmålet

I punkt 5 gis en vurdering av saken samt tilråding til vedtak

1. Kort orientering om de ulike faser i salgsprosessen.

I forbindelse med kommunens salg av aksjer i Agder Energi AS til Statkraft i 2001/2002 kan det gis slik oversikt over de ulike faser knyttet til salgsprosessen og oppjøret:

Juni –juli 2001:

Partene forhandlet om pris og øvrige vesentlige avtalevilkår. Første tilbudsbrev fra Statkraft er datert 2.juli 2001.

August 2001:

Statkrafts endelig tilbudsbrev om kjøp av aksjer.

26. september 2001:

Avtaleverk undertegnes med frist for gjennomføring 31. mars 2002 (Hovedavtale, Aksjekjøpsavtale, Aksjonæravtale, Samarbeidsavtale mellom selskapene, Samordningsavtale mellom kommunene.)

28. februar 2002:

Tilleggsavtale om forlengelse av frist for gjennomføring til 31. desember 2002

2002:

Prosess mot konkurransemyndighetene ad. tillatelse – innvilget av departementet på nærmere vilkår

4. desember 2002:

Avtaler om gjennomføring av justeringsoppgjør
Justeringsavtale
Tilleggsavtale om tilleggsbetaling ved forutsetningsavvik
Hovedoppgjør av kjøpesum MNOK 4410 og renter MNOK 456.
Statskraft overtar aksjene.

November 2003:

Forhandlinger og gjennomføring av 1. tilleggsoppgjør: "Eurostromavtalen", MNOK 31,3 i tillegg til kjøpesum samt MNOK 4,4 i renter beregnet fra 2001

Høsten 2004:

Konkurransetilsynet frafaller vilkår for Statkrafts erverv av aksjene

Oktober - november 2004:

Forhandlinger og gjennomføring av 2. tilleggsoppgjør: Kommunene mottar samlet MNOK 130 i tillegg til kjøpesum på grunn av Statkrafts reduserte vilkårskostnader samt MNOK 21,6 i renter

2. De skattemessige konsekvenser av salget

Nedenfor følger en kort redegjørelse om skattekonskvensene for kommunene knyttet til salget. I denne perioden (2001-2004) ble enkelte bestemmelser i skatteloven endret. Noen av endringene hadde dirkede betydning for kommunene.

Uenigheten mellom kommunene og staten v/ ligningsmyndighetene knytter seg til denne lovendringen, jfr. nærmere om dette i punkt 3 under.

For inntektsåret 2001 (spørsmål om gevinsten var innvunnet i 2001 og derved skattepliktig i dette året)

Kommunene sendte orienteringsbrev til ligningskontoret om avtalen mv. vinteren 2002 og påpekte at inntekten var usikker i 2001, og at det ikke var skatt med forfall før oppgjør ble mottatt fra Statkraft

1. Resultat: Ingen er lignet for inntekt i 2001

For inntektsåret 2002 (beskatning av gevinsten, samt spørsmål om rentene var skattepliktige)

Selvangivelse fra kommunene og detaljerte notater fra Selmer om hovedoppgjøret levert vinter 2003. Kommunenes anførsler var at gevinsten er skattepliktig, mens mottatte renter er skattefri finansinntekt for kommunene.

Resultat: *Alle kommuner er lignet etter påstand for 2002, dvs. skatt på gevinst, skattefritak for rentene. Fristen for å endre ligningen er løpt ut.*

For inntektsåret 2003 (beskatning av tilleggsvederlaget samt spørsmål om rentene var skattepliktige)

Selvangivelse fra kommunene og notat fra Selmer med redegjørelse for 1. tilleggsoppgjør (Eurostorm) levert 2004. Kommunene hevdet at rentene er skattefri finansinntekt for kommunene

Ligningskontorene varslet innen fristen at det ville bli vurdert endring av ligningen for fem kommuner. Dette kravet ble frafalt i august 2007 for alle.

Resultat: *Alle er lignet etter påstand ved ordinær ligning for 2003, dvs. at rentene ikke er beskattet*

For inntektsåret 2004 (beskatning av tilleggsvederlaget og om rentene er skattepliktige)

Kommunen v/ advokat Selmer sendte orienteringsbrev til likningskontorene om skattefrihet levert vinter 2005 og anførte at verken tilleggsvederlaget eller rentene var skattepliktige

Ved ordinær ligning for 2005 ble både tilleggsvederlaget og rentene beskattet. Kommunene har innbetalt beløpet.

Vedtaket om beskatning ble påklaget, og adv.firma Selmer har på vegne av alle kommunene inngitt nærmere begrunnelse for klagen. Etter anmodning fra adv.firma Selmer har Skattedirektoratet gjort en vurdering. Skattedirektoratet fastholdt ligningskontorenes standpunkt. Klagen ble deretter behandlet i ligningsnemndene sommeren 2007.

Alle kommunene har fått avslag på sine klager.

Resultat: *Både tilleggsvederlaget og rentene er beskattet. Vedtaket er endelig såfremt kommunene ikke går til søksmål innen 6 måneder fra vedtak er truffet, dvs. medio / ultimo desember 2007*

3. Nærmere om beskatning i 2004 av tilleggsvederlaget

Den aktuelle tvisten dreier seg om forståelse av en endring i skatteloven som trådte i kraft 26.mars 2004.

Ligningsmyndigheten har lagt til grunn at det siste tilleggsvederlaget ble innvunnet på det tidspunkt aksjene ble solgt til Statkraft i 2002, og derfor skattepliktige.

Kommunenes standpunkt er at endring av skattelovens § 2-38 som gir skattefritak for inntekt på aksjer som er innvunnet etter 26.mars 2004 (det tidspunkt endringsloven trådte i kraft) vil gjelde for tilleggsvederlaget idet tilleggsvederlaget i skattelovens forstand først ble innvunnet når konkurransetilsynet frafalt sine tyngende vilkår høsten 2004.

Konsekvensen av ligningsmyndighetens forståelse av loven innebærer som anført foran en samlet skatt for kommunene på ca. 42 mill. kr., mens kommunenes standpunkt medfører at det ikke skal betales skatt.

4. Den administrative behandling og oppfølging av skattespørsmålet.

I møte med kommunene 25.oktober 2005, hvor adv.firma Selmer redegjorde for kommunenes selvangivelsen for 2004 og mulig endring av ligningen for 2003, ble det nedsatt et koordineringsutvalg/ arbeidsutvalg på 4 personer som på vegne av samtlige kommuner skulle følge opp saken og ha nødvendig dialog med adv.firma Selmer.

Utvalget ble sammensatt slik:

Solveig Løhaugen, Kristiansand

Kristine Valborgland, Audnedal, senere erstattet av Rune Stokke, Åseral.

Jarle Bjørn Hanken, Tvedestrand

Trond S. Berg, Arendal.

Utvalget har hatt en rekke telefonmøter med adv. Harald Johannessen i Selmer. Når kommunene mottok vedtakene fra ligningsnemndene i august 2007 ble det besluttet å invitere kommunene til et orienteringsmøte.

Slikt møte fant sted i Kristiansand 29/8 2007. Av 19 inviterte kommuner møtte 17.

Følgende notat er utarbeidet etter møtet:

"Representanter fra kommunen var samlet på Quality Hotell den 29. august 2007 for å diskutere et evt. felles søksmål mot staten på bakgrunn av at vi i 2004 er beskattet for inntekter fra salg av aksjer i Agder Energi AS. Den samlede betalte skatten utgjør ca 43 mill.

Advokat Harald Johannessen orienterte om saken kjerne, historien, tvistens rettslige sider og økonomiske sider, mulig framdrift og Selmer sine anbefalinger. Presentasjonen følger vedlagt.

Oppsummering m.m.:

- *Det er knyttet usikkerhet til utfallet av en sak, men møtet anbefaler at det arbeides videre med sikte på å gå til sak mot staten for å få den betalte skatten tilbake. Prosesskostnadene bør bli relativt begrensede sett i forhold til den inntekten vi vil få dersom vi får medhold i domstolene.*
- *Den enkelte kommune må ta stilling til om den vil gå til søksmål.*
- *Adv. Harald Johannessen utarbeider notat om saken som kan legges ved i den politiske behandlinga av saken.*
- *Arendal utarbeider og distribuerer utkast til saksframlegg.*
- *Kommunene må orientere hverandre om utfallet av den politiske behandling. Av hensyn til søksmålsfristen må vedtakene foreligge **før utgangen av november (i år).***
- *Koordineringsutvalget (Løhaugen, Hanken, Berg, Stokke) fortsetter sitt arbeid. "*

5. Vurdering av saken og tilråding til vedtak.

Det foreligger ingen rettskraftige avgjørelse knyttet til forståelsen av "innvinningsbegrepet" slik dette er brukt i ikrafttredelsesloven av 26.mars 2004.

Adv. firma Selmer DA v/ adv. Harald Johannessen har anbefalt at kommunene prøver saken for retten. Deres tilråding er begrunnet med at det rettslig sett er gode grunner for å hevde at ligningsmyndighetene tar feil, og at det prosessøkonomisk er liten risiko knyttet til søksmålet, jfr. at de samlede prosesskostnader vil kunne bli i størrelsesorden kr.200.000/ rettsinstans, dvs. kr. 600.000 hvis saken går til Høyesterett.

Vinner kommunene frem med sin sak vil innbetalt skatt bli tilbakebetalt m/ renter. Her er som anført foran det totale beløpet i underkant av kr. 43. mill.

Fellesmøte i Kristiansand 29/8-07 var entydige i å anbefale at kommunene tok ut søksmål mot staten. Fra flere ble det uttalt at kommunene burde stå samlet bak et eventuelt søksmål. Selv om det er hver enkelt kommunen som må gå til sak, er det forutsatt at sakene kan forenes i en sak (prosessfelleskap etter tvistemålslovens § 68).

Det anbefales at alle kommunene inntar samme standpunkt og vedtar å gå til sak.

Kommunene har opptrådt samlet så langt, og en samlet opptreden styrker saken. Denne saken fremmes derfor nå selv om alle kommunen ikke har fått varsel fordi Arendal har søksmålsfrist i desember og ønsker å vite om andre kommuner også vil gå til sak før de selv inngir stevning.
