

# REFERAT |KRS| Formannskapet (2011-2015) d. 19-02-2014

**Møtedato** Onsdag d. 19. februar 2014 kl. 09:00

**Møtested** Formannskapssalen

## Indholdsfortegnelse

|                                                                                                       |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Godkjenning av protokoll fra formannskapetets møte 29.01.14.....                                      | 3  |
| Innstilling til ansettelse av helse- og sosialdirektør.....                                           | 5  |
| Høringsuttalelse - Forslag til endringer i privatskoleloven - Innføring av midlertidig dispensasjonsb | 7  |
| Høring - rapport fra arbeidsgruppe som har vurdert brann- og redningsvesenets organisering og res     | 11 |
| Utredning av alternativer til tidsdifferensierte bompenger.....                                       | 22 |

## **Sak 22/14: Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 29.01.14**

### **Vedlegg**

Protokoll Formannskapet 05.02.2014

Protokoll Formannskapet 29.01.2014



Dato 24. januar 2014  
Saksnr.: 201400008-11  
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
19.02.2014

**Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 29.01.14 og 05.02.14**

Forslag til vedtak

1. Formannskapet godkjenner protokoll fra møte 29.01.14.
2. Formannskapet godkjenner protokoll fra møte 05.02.14

Tor Sommerseth  
Rådmann

Anne Lise Holand Aabø  
Formannskapssekretær

Vedlegg:  
Protokoll fra møte 29.01.14  
Protokoll fra møte 05.02.14

## **Sak 23/14: Innstilling til ansettelse av helse- og sosialdirektør**

### **Vedlegg**

Vedtak HELSOS, 12022014, Sak 6/14, Innstilling til ansettelse av helse- og sosialdirektør

Advert\_PrintPdf HS-dir.pdf

Innstilling helse- og sosialdirektør.doc

Utvidet søkerliste HS-dir 2.pdf



6. februar 2014  
201309977-3  
Arvid Håkonsen

**Saksgang**

Helse- og sosialstyret  
Formannskapet

**Møtedato**

12.02.2014  
19.02.2014

ADM.SAK

**Innstilling til ansettelse av helse- og sosialdirektør**

Stillingen som helse- og sosialdirektør ble utlyst med søknadsfrist 08.11.2013 (stillingsannonсен vedlegges). Søknadsfristen ble senere forlenget til 15.12.2013.

Det gjenstår syv søkere til stillingen etter at fire søkere har trukket seg (i innstillingen står det at tre søkere har trukket seg).

Innstillingsutvalget har bestått av helse- og sosialstyrets leder Tor Utsogn, rådmann Tor Sommerseth og HTV Fagforbundet Therese Løvseth. Personalsjef Steinar Harbo har bistått utvalget.

Forslag til vedtak:

Etter en samlet vurdering av utdanning, arbeidserfaring, intervju og referanser, foreslår innstillingsutvalget følgende innstilling:

- Nr.1 Wenche Pedersen Dehli
- Nr.2 Berit Grønning Nielsen
- Nr.3 Svein Ove Ueland

Tor Sommerseth  
Rådmann

Steinar Harbo  
Personalsjef

Vedlegg:

Stillingsannonse

Ansettelse av helse- og sosialdirektør – innstillingsutvalgets vurdering (Unntatt offentlighet i hht offentlighetsloven §25)

Utvidet søkerliste (Unntatt offentlighet i hht offentlighetsloven §25)

## **Sak 24/14: Høringsuttalelse - Forslag til endringer i privatskoleloven - Innføring av midlertidig dispensasjonsbestemmelse**

### **Vedlegg**

Hoeringsnotat\_endringer\_privatskoleloven\_midlertidig\_dispensasjonsbestemmelse.pdf

Hoeringsbrev\_hoeringsinstanser\_endringer\_privatskoleloven\_midlertidig\_dispensasjonsbestemmelse.pdf

Dato 29. januar 2014  
Saksnr.: 201400895-1  
Saksbehandler Elin Rekve

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
19.02.2014

## **Høringsuttalelse - Forslag til endringer i privatskoleloven - Innføring av midlertidig dispensasjonsbestemmelse**

### **Sammendrag**

Regjeringen vil arbeide for en ny friskolelov med rett til godkjenning for søkere som oppfyller kravene til innhold og kvalitet.

Departementet tar sikte på å sende forslag til mer omfattende og permanente lovendringer på høring høsten 2014 og legge disse frem for Stortinget våren 2015.

For å kunne muliggjør godkjenning av enkelt skoler inntil ny lov er på plass, legger departementet frem forslag om at det innføres en bestemmelse om at det i særlige tilfeller kan gis godkjenning til private skoler som ikke oppfyller kravet om grunnlag i privatskoleloven § 2-1 annet ledd.

Søknader om godkjenning etter den foreslåtte bestemmelsen vil bli gitt etter en helhetlig vurdering, hvor departementet særlig vil legge vekt på om dispensasjon vil ha negative konsekvenser for den offentlige skolestrukturen eller for allerede etablerte private skoler i området. Departementet legger til grunn at dispensasjon kun vil bli gitt hvor den omsøkte skolen har et pedagogisk tilbud eller en organisering som er nyskapende i forhold til eksisterende offentlige og private skoler. Loven trer i kraft straks. Frist for høringsuttalelse er 21.februar 2014.

### **Forslag til vedtak**

[Formannskapet gir sin tilslutning til høringsuttalelse fra Kristiansand kommune vedrørende forslag til endringer i privatskoleloven – Innføring av midlertidig dispensasjonsbestemmelse.](#)

Tor Sommerseth  
Rådmann

Arild Rekve  
Oppvekstdirektør

Vedlegg:  
Høringsbrev  
Høringsnotat



## **Bakgrunn for saken**

Kunnskapsdepartementet (KUD) har sendt ut på høring forslag til endringer i privatskoleloven – innføring av midlertidig dispensasjonsbestemmelse. Det foreslås å innføre en midlertidig dispensasjonsbestemmelse i privatskoleloven om at det i særlige tilfeller kan gis godkjenning til private skoler som ikke oppfyller kravet til grunnlag i privatskolelovens § 2-1 annet ledd.

§ 2-1 andre ledd lyder:

«Skolane skal drive verksemda si på følgjande grunnlag:

- a) religiøst
- b) anerkjend pedagogisk retning
- c) internasjonalt
- d) særskilt tilrettelagd vidaregåande opplæring i kombinasjon med toppidrett
- e) norsk grunnskoleopplæring i utlandet
- f) særskilt tilrettelagd opplæring for funksjonshemma
- g) vidaregåande opplæring i små og verneverdige handverksfag.»

Regjeringen vil arbeide for en ny friskolelov med rett til godkjenning for søkere som oppfyller kravene til innhold og kvalitet med mindre dette etter en helhetsvurdering vil gi negative konsekvenser for det offentlige skoletilbudet.

Et av formålene med forslaget om en dispensasjonsadgang er å vinne erfaringer med søknader om nye skoler som er nyskapende i forhold til eksisterende offentlige og private skoler.

Departementet tar sikte på å sende forslag til mer omfattende og permanente lovendringer på høring høsten 2014 og legge disse frem for Stortinget våren 2015.

## **Departementets forslag**

Departementet foreslår at det i § 2-1 nytt tredje ledd fastsettes at departementet i særlige tilfeller kan godkjenne private skoler som ikke oppfyller kravet om grunnlag i annet ledd.

I lov 4.juli 2003 nr. 84 om private skoler med rett til statstilskot (privatskolelova) gjøres følgende endringer:

§ 2-1 nytt tredje ledd skal lyde:

*Departementet kan i særskilde tilfelle gi godkjenning til private skolar som ikkje fyller kravet om grunnlag i andre leddet.*

## **Økonomiske og administrative konsekvenser**

Departementet viser til at fordi staten gir tilskudd til drift av private skoler, får kommunen lavere kostnader knyttet til elevene som går på slike skoler. I forbindelse med statsbudsjettet foretas det derfor en justering i kommunens samlede inntektsramme ut fra endret elevtall i private og statlige skoler. Hensikten med justeringen er at kommunene samlet ikke skal tjene eller tape som følge av endret antall elever i slike skoler (trekkordningen).

I forbindelse med det varslede lovarbeidet vil Kunnskapsdepartementet i løpet av 2014 også foreta en gjennomgang av dagens trekk – og korreksjonsordning.

Kommunen er ansvarlig for skyss av elever ved private skoler på lik linje med elever i offentlig skole. Kommunen kan få økte skyssutgifter når elever velger å gå i privatskoler som ligger så langt unna hjemstedet at de har krav på skyss.

Forlaget antas ikke å ha vesentlige administrative følger sammenlignet med gjeldende ordning etter privatskoleloven.

Oppvekstdirektøren støtter endringsforslaget slik det er beskrevet i høringsbrevet. En midlertidig dispensasjonsbestemmelse vil kunne gi erfaringer med søknader om nye skoler som vil være nyttige under arbeidet med sikte på helhetlige lovendringer.

## **Sak 25/14: Høring - rapport fra arbeidsgruppe som har vurdert brann- og redningsvesenets organisering og ressursbruk**

### **Vedlegg**

Brannstudien\_desember-2013.pdf

Dato 10. februar 2014  
Saksnr.: 201401345-2  
Saksbehandler Harald Karlsen

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
19.02.2014

## **Høring - rapport fra arbeidsgruppe som har vurdert brann- og redningsvesenets organisering og ressursbruk**

### **Sammendrag**

Justis- og beredskapsdepartementet har gitt Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap i oppgave å lede en arbeidsgruppe som skal se på brann- og redningsvesenets organisering og ressursutnyttelse.

Rapporten konkluderer med at oppgavene framtidens brann og redningstjeneste må løse er:

- Analysere og lære
- Forebygge uønskede hendelser
- Forberede og håndtere uønskede hendelser

Rapporten har vektlagt nærhetsprinsippet og fortsatt kommunalt eierskap. Lokal tilstedeværelse og innsatstider er forutsatt videreført på samme nivå som i dag.

Rapporten har tatt for seg tre alternative modeller. Alle har i seg at brannvesenets ledelse må bestå av heltidsansatte. Stikkordsmessig kan modellen settes opp slik:

1. Fylkesbrannvesen, brann- og redningsetater som følger fylkesgrensene
2. 100 000 innbyggere, brann- og redningsetater som dekker minimum 100 000 innbyggere innenfor en region.
3. 20 000 innbyggere, brann- og redningsetater som dekker minimum 20 000 innbyggere innenfor en region.

Rapporten anbefaler at modell 1 legges til grunn.

Det er en erkjennelse at brann- og redningstjenesten i Norge må forberede seg for fremtiden. Brannstudien er viktig og et nødvendig første skritt i retning av større og mer robuste enheter. Hovedkategoriene som rapporten påpeker er forhold av betydning når fremtidens brann- og redningsetat skal utvikles.

Den største svakheten i rapporten og valg av modell 1 knyttes til at fylkesgrensene ikke speiler naturlige risiko- og sårbarhetsgrenser. Fylkesmodellen vil kunne gi unaturlige grenser i beredskapssammenheng, noe som er en vesentlig faktor som må tas i betraktning når fremtidens brann- og redningsetater skal utformes.

Kristiansandsregionen vurderes per i dag å være rettet inn mot fremtiden, samtidig som man ser at enkelte "naboer" ikke har tilstrekkelig robusthet slik studien påpeker.

Fremtidens «Brann- og redning på Agder» bør kunne deles inn i tre brann- og redningsetater. Naturlig inndeling knyttes til naturlige geografiske skiller, som er sammenfallende med risiko og sårbarhet, og beredskapsakser.

Anbefalingen er at man legger til grunn en tilpasset modell 2, med faglig forankring av hva som er «robust nok» i et fremtidsperspektiv.

Dette bør være overførbart til andre deler av landet, slik at dagens 295 brann- og redningsvesen kan reduseres til 35 – 40 brann- og redningsetater.

Dette vil på en bedre måte kunne ivareta en viss forankring mot kommunalt eierskap, der demokrati, styring og kontroll kan ivaretas.

Full effekt av strukturendring innenfor brann- og redningsområdet oppnås først når dette sees i sammenheng med, og koordineres med andre pågående prosesser innenfor beredskaps-Norge.

#### Forslag til vedtak

1. Formannskapet gir tilslutning til vedlagte saksfremlegg med anbefaling av modell 2.
2. Brev sammen med saksframlegg oversendes Justis- og beredskapsdepartementet.

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Harald Karlsen  
Seniorrådgiver

Vedlegg:  
Brannstudien

Bakgrunn for saken

## **HØRINGSUTTALELSE TIL RAPPORT FRA ARBEIDSGRUPPE SOM HAR VURDERT BRANN- OG REDNINGSVESENETS ORGANISERING OG RESSURSBRUK.**

Det vises til oversendt brev fra Justis- og beredskapsdepartementet, Rapport fra en arbeidsgruppe har vurdert brann- og redningsvesenets organisering og ressursbruk (Brannstudien). Kommunen er anmodet om å avgi en høringsuttalelse til den vedlagte rapporten.

### **Innledning**

Justis- og beredskapsdepartementet har gitt Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap i oppgave å lede en arbeidsgruppe som skal se på brann- og redningsvesenets organisering og ressursutnyttelse. Gruppen skal også se på hvordan dagens ressurser innenfor brann – og redningsvesenet på best mulig måte kan benyttes i samhandling med andre beredskapsaktører.

Fremtidige utfordringer og behov på brann- og redningsvesenet er tydelig forankret inn mot mandatet og er knyttet til de nasjonale målene som fremkommer av St.meld. nr. 35 om brannsikkerhet.

Målene i Stortingsmeldingen nr. 35 er angitt som følger:

- Færre omkomne i brann
- Unngå tap av uerstattelige kulturhistoriske verdier
- Unngå branner som lammer kritiske samfunnsfunksjoner
- Styrket beredskaps og håndteringsevne
- Mindre tap av materielle verdier

Målsetting for brannsikkerhetsarbeidet er en nullvisjon, noe som innebærer at ingen skal omkomme i brann.

I Norge er det i dag store forskjeller innenfor brann- og redningstjenesten mellom de store og små kommuner, og mellom distrikt og urbane strøk. Forskjellene vises og i etablert næringsstrukturer og risikobilde.

Mangfoldet av løsninger gir noen fordeler i form av fleksibilitet og lokalt manøvreringsrom, men generelt oppfattes dette som uheldig. Behovet for større faglig støtte, et mer operativt orientert DSB (Direktorat for Samfunnssikkerhet og Beredskap) og standardisering av utstyr og arbeidsprosesser er viktig for å møte framtidige utfordringer.

Samtidig har rammebetingelsene og forventningene til brann- og redningsvesenet endret seg. Spesielt gjelder det tjenestenes rolle i sikkerhets- og beredskapsarbeid.

For brann- og redningsvesenet betyr utviklingen et mer omfattende ansvarsområde, færre eksterne ressurser å trekke på, og at de må ivareta en ganske kompleks koordinerende rolle spesielt i større hendelser.

Det er gjennom flere studier påpekt behov for flere heltidsansatte innenfor brannvesenet, styrket kompetanse gjennom egen fagutdanning og bedre kompetanse blant deltidsansatte.

Brannstudien som nå presenteres underbygger behovet for endringer i den framtidige organisering av brann- og redningsvesenet, der blant annet ønske om større enheter foreslås for å møte dagens utfordringer og framtidige krav.

Kristiansand regionen Brann og Redning og Kristiansand kommunes uttalelse til Brannstudien baseres på de erfaringer regionen og kommunen har i forbindelse med etableringen av Kristiansandsregionen brann og redning IKS (KBR) i 2009. Dvs. 5 års drift av en interkommunal brann- og redningsetat innenfor et naturlig bo- og arbeidsmarked med ca. 130 000 innbyggere.

Erfaringene så langt er at samarbeidet har gitt gode ringvirkninger relatert til samfunnsoppdraget, samt god dynamikk mellom eierkommunene og KBR.

Situasjonen i Agder (Både Aust- og Vest-Agder) er preget av å være langt fremme mht. etablert samarbeid innenfor brann- og redningsarbeidet. Et arbeid som går på tvers av kommune- og fylkesgrenser. Av totalt 30 kommuner er det bare 3 kommuner innenfor Agderfylkene som ikke inngår i etablerte samarbeidsløsninger.

- Østre Agder brannvesen (7 kommuner)
- Kristiansandsregionen brann og redning IKS (6 kommuner, to fylker)
- Setesdalen brannvesen IKS (5 kommuner)
- Brannvesenet Sør IKS (9 kommuner)
- 3 mindre rene kommunale brannvesen (Grimstad, Flekkefjord og Sirdal)

Det er vanskelig å se Brannstudien isolert, uten at en kommer inn på de andre pågående diskusjoner mht. dimensjonering og grenser i beredskaps-Norge.

### **Brannstudiens innhold:**

Arbeidsgruppen har i sitt arbeid lagt til grunn at ny organisering og dimensjonering av brann- og redningstjenesten skal ha til formål å verne liv, helse og materielle verdier jfr. Stortingsmelding 35.

Studien og andre rapporter påpeker at utviklingen innenfor brann- og redningsvesenet går i retning av at en bruker en stor del av ressursene på andre hendelser enn brann.

Studien påpeker at et utvidet samarbeid mellom kommuner og andre beredskapsaktører er nødvendig for å ivareta behovet for kompetanse. Studien påpeker spesielt på behov for kompetanse innenfor ledelse av store og komplekse hendelser.

Arbeidsgruppen har i studien vurdert hvilke oppgaver en framtidig brann- og redningstjeneste bør håndtere, og hva som skal til for å løse.

Mangfoldet av løsninger innenfor brann- og redningsvesenet peker rapporten på som stor og som en utfordring. Små fagmiljøer gir utfordringer i forhold til kompetanse. Behov for kompetanseoppbygging innenfor det brannforebyggende området med analyse, forvaltning og brannforløpsvurderinger er påpekt som viktig å sikre og utvikle og ivareta på en tilfredsstillende måte

Oppgavene som skal løses er dermed knyttet til følgende hovedkategorier:

- Analyse og lære
- Forebygge uønskede hendelser
- Forberede og håndtere uønskede hendelser

For å kunne håndtere hovedkategoriene mener arbeidsgruppen at en må tilrettelegge for risikoforståelse, mer kompetanse innenfor sentrale områder og mer robuste og større enheter.

I tillegg mener arbeidsgruppen at det er avgjørende å være raskt på hendelsesstedet med tilstrekkelig mannskap og utstyr i en førsteinnsats. Mer komplekse hendelser gir behov for effektiv ledelse, der samhandling med statlige beredskapsressurser og gode teknologiske løsninger for samband er nødvendig for å håndtere alle typer hendelser.

Innenfor analyse og lære har arbeidsgruppen vektlagt at det må tilrettelegges for gode fagmiljø med kompetanse innenfor utarbeidelse av risiko- og sårbarhetsanalyser og beredskapsplaner. Det er videre vektlagt at enheter må sikres mulighet for læring og fakta og kunnskapsutveksling på tvers.

Arbeidsgruppen vektlegger og at enheten må ha et stort nok befolkningsgrunnlag for å sikre tilstrekkelig læring og kunnskapsutveksling.

Innenfor forebygging har arbeidsgruppen vektlagt at en ny organisering skal tilrettelegge for gode og robuste fagmiljøer, lokalkunnskap eller tilstedeværelse og nødvendig deltakelse i kommunale prosesser. En valgt modell må kunne ivareta et samarbeide med andre aktører på det forebyggende området. Valgt modell må og kunne tilrettelegge for nasjonal samordning når dette er nødvendig.

Forberedelse og håndtering. Her har arbeidsgruppen vektlagt at valgt organisering må kunne ivareta og opprettholde den lokale beredskapen. Dette innebærer at en førsteinnsats fortsatt skal og bør være lokalisert spredt utover landet slik at krav til responstid ivaretas.

Det påpekes at det må legges til rette for lokalkunnskap og utvikling av kompetanse hos mannskapene.

## **Demokrati, styring og kontroll**

Brann og redningstjenesten er i dag en kommunal tjeneste. En sentral begrunnelse for at kommunen har ansvar for denne og andre tjenester er nærhetsprinsippet.

I følge arbeidsgruppen berører dette grunnleggende demokratiske verdier som lokalbefolkningen gis mulighet for innflytelse på i saker som primært berører dem selv. Prinsippet er og viktig i forhold til de prioriteringer som gjøres og som kan tilpasses lokale og regionale behov. Arbeidsgruppen mener at det er en styrke ved dagens organisering at brann- og redningstjenesten er kommunal.

## **Kriterier for valg av modell**

Modellen som velges må sikre tilgang på tilstrekkelig utstyr og robuste kompetansemiljøer for å kunne håndtere komplekse og store hendelser. Det må videre tilrettelegges for enhetlig og effektiv ledelse av hendelser og mest mulig grunnlag for samhandling/samarbeid med andre beredskapsaktører

Nød alarmtjenesten er en sentral del av håndteringen av hendelser. Det er derfor viktig at det tilrettelegges for gode og robuste fagmiljøer i sentralene, og at ny modell gir grunnlag for å samarbeide mellom nød alarmering og brannberedskapen.

I den modellen som velges er det viktig at det er klare roller, ansvar og styringslinjer i organisasjonen. Det fremheves som viktig at kompetansemiljøer som etableres skal trekke i samme retning, slik at gevinstene ved å tilhøre samme organisasjon utnyttes på en best mulig måte. Samlet risikoforståelse slik at ressurser kan nyttes effektivt påpekes derfor som viktig.



Valgt modell må tilrettelegge for ledelse på heltid. Dette omfatter alle ledelsesfunksjoner innenfor forebygging og beredskap. Heltids ledelse gir grunnlag for å utvikle både lederrolle og tjenesteområdet.

Det er videre vektlagt at forslag til modell som velges skal være innenfor de samlede ressursene som kommunene i dag benytter til brann- og redningstjeneste.

Rapporten har vektlagt nærhetsprinsippet og fortsatt kommunalt eierskap. Lokal tilstedeværelse og innsatstider er forutsatt videreført på samme nivå som i dag.

### **Modeller vurdert i studien:**

Studien har tatt for seg tre alternative modeller som alle har i seg at brannvesenets ledelse må bestå av heltidsansatte. Stikkordsmessig kan modellen settes opp slik:

4. Fylkesbrannvesen, brann- og redningsetater som følger fylkesgrensene
5. 100 000 innbyggere, brann- og redningsetater som dekker minimum 100 000 innbyggere innenfor en region.
6. 20 000 innbyggere, brann- og redningsetater som dekker minimum 20 000 innbyggere innenfor en region.

Modell 1 følger fylkesgrensene – Modellen er valgt ut fra at denne gir en organisering som er betraktelig større enn dagens organisering, og ut fra at denne i følge arbeidsgruppen følger allerede etablerte administrative / naturlige grenser.

Modell 2 følger et dimensjoneringskriterium på minimum 100 000 innbyggere. Den vil kunne ivareta en god del av dagens etablerte administrative grenser. Modellen vil kunne være lik nr. 1, men vil ha noe større grad av fleksibilitet.

Modell 3 dimensjoneringskriterium er 20 000 innbyggere. Grensene bør ikke være i strid med allerede etablerte avgrensinger.

Felles for alle modellene er at nød alarmeringssentralene (110 sentralene) skal dekke et større geografisk område og flere innbyggere enn i dag. På bakgrunn av dette mener arbeidsgruppen at kriterier for 110 sentralene bør ha et minimum på 400.000 innbyggere.

Analysene som er utarbeidet viser og at alle tre modellene ligger innenfor dagens kostnadsramme. Arbeidsgruppen mener at de alternative modellene for valgt organisering av brann- og redningsvesenet og forslaget til organisering av 110 sentralene innebærer et betydelig potensiale for effektivisering.

Studien peker på det faktum at fysiske avstander vil gi utslag i kostnadsbildet, dvs. økt avstand vil gi økte kostnader på enkelte områder. Geografiske avstander vil gi utfordringer med økte avstander mellom brannsjef og ansatt (lokalt), samt avstand til publikum, spesifikt opp mot tjenester som regionaliseres. Dette ansees imidlertid som løsbart

Alle modellene gir grunnlag for ledelse på heltid, dvs. brannsjef, leder beredskap og leder forebyggende. Ledelse på heltid forventes å gi en tydeligere rolleavklaring i organisasjonen mht. ansvar og styringslinjer

Ivaretagelse av demokrati, styring og kontroll er ikke uttømmende vurdert, og det pekes på at dette er et område med utfordringer sett i lys av antall kommuner på landsbasis.

Studien påpeker og at kommunal forankring avviker fra øvrig organisering av redningstjenesten (Fylkesmann, Sivilforsvar, Politi og Helse). Dette vil medføre utfordringer ved større hendelser der en er avhengig av "statlig medvirkning" ref. Og siste tiders hendelser.

Et annet utfordrende område er de formelle strukturene mellom kommunen som eier og brann- og redningsetaten utfordres

De ulike modellene påpekes å ha styrker og svakheter: Rapporten oppsummerer dette slik:

**Fordeler modell 1:**

- Gir helt klart de tyngste fagmiljøene med påfølgende økt kvalitet på tjenesten
- Gir størst økonomisk rom for utvikling av fagmiljø (innenfor samme økonomiske rammer som dagens nivå), og omdisponering mellom prioriterte formål
- Kjent geografisk inndeling
- Lik geografisk inndeling som andre beredskapsorganisasjoner (Fylkesmann, sivilforsvar)
- Kan tilføre spesialkompetanse til brann og redningsetatene

**Ulemper modell 1:**

- Øker avstanden mellom administrativt nivå i brann- og redningsetaten og administrativ/politisk ledelse i kommunene som fremdeles har det juridiske ansvaret
- Øker avstand mellom administrativ ledelse og lokal beredskap, krever sannsynligvis mer administrative ressurser og større avstand mellom "brannsjef og brannkonstabel"
- Ivaretar lokalkunnskap/kjennskap dårligst

**Fordeler modell 2:**

- Gir større lokal fleksibilitet mht. utforming av grenser
- Gir i stor grad mange av de samme fordelene som modell 1

**Ulemper Modell 2:**

- Gir i stor grad mange av de samme ulempene som modell 1,

**Fordeler modell 3:**

- Ivaretar sannsynligvis lokalkunnskap og tilstedeværelse best
- Gir kommunene større påvirkningskraft enn de andre modellene

**Ulemper modell 3:**

- Blir likevel for små til å sikre gode og robuste kompetansemiljøer
- Det kan ikke av økonomiske årsaker forsvares å ha egne ansatte som jobber med kunnskapsutvikling, læring og analyse
- Gir mindre effektiviseringspotensial enn de andre modellene

Samarbeidsgruppen anbefaler at modell 1 velges.

## **Forhold som ikke er tilstrekkelig vurdert – kommunens vurdering**

Arbeidsgruppens rapport er et solid håndverk og speiler beredskaps-Norge på en god og detaljert måte. Rapporten oppfattes allikevel som ufullstendig på enkelte områder.

Hovedinntrykket er at gruppa har gjennomført et solid stykke arbeid. Mandatet er å utrede hvordan de samlede ressursene innenfor dagens brann- og redningsetat kan utnyttes på en best mulig måte i samhandling med andre beredskapsaktører. Rapporten gir og en god innsikt i samfunnssikkerhetsbildet, og hvordan dagens organisering og dimensjonering av brann- og redningsetatene er bygd opp, med de styrker og svakheter dette har sett i dagens målestokk.

Samfunnet er i endring på flere områder noe rapporten beskriver på en god måte. Dette påvirker allerede i dag den etablerte brann- og redningstjenesten, og vil fortsette med det inn i fremtiden.

Rapporten peker på hvilke oppgaver som bør vektlegges i samfunnsoppdraget, og som vil være førende for fremtidig organisering og dimensjonering av brann- og redningsetaten. (Analyse og lære Forebygge uønskede hendelser Forberede og håndtere uønskede hendelser)

Disse er rettet mot egen organisasjon, men og mot kommunene og andre samarbeidspartnere.

Opgavene som skal løses setter krav til at fremtidig ledelse er resultatorientert, omstillingsdyktig og fremtidsrettet. Dette oppnås gjennom samspill som stimulerer til selvstendighet og ansvar, og ikke minst ledelse på heltid.

Studien har imidlertid få / lite begrunnelse for valg av nivå rundt modellene. Heltids ledelse med innslag på 20 000 innbyggere for modell 3 underbygger kun dagens dimensjoneringsgrunnlag. Sammenfallende grenser med fylkesmann/Sivilforsvar i modell 1 syntes meget (litt enkelt) vektlagt uten nærmere avveining.

Rapporten avslutter med å peke på spesifikke områder identifisert gjennom studien med behov for endring/utredning. Dette knyttes bl.a. til at beredskaps-Norge fremstår som både forvaltningsmessig og faglig fragmentert. Koordinert styring av de endringer/utredninger som må foretas er av stor betydning for å få ut effekter av det skisserte endringsbehovet for brann- og redningsetaten. Det er av den grunn svært viktig at dette får et påtrykk i det videre arbeid for å følge opp studiens intensjoner.

### **Risiko og sårbarhet**

Den største svakheten i rapporten og valg av modell 1 knyttes til at fylkesgrensene ikke speiler naturlige risiko- og sårbarhetsgrenser i samfunnet. Naturlige bo- og arbeidsmarked skilles ikke i dag av fylkesgrenser. Det samme gjelder naturlige beredskaps-akser. Fylkesmodellen vil kunne gi unaturlige grenser i beredskapssammenheng, noe som er en vesentlig faktor som må tas i betraktning når fremtidens brann- og redningsetater skal utformes.

Kristiansandsregionen er et tydelig eksempel på samarbeidsordninger som knyttes til helt andre relasjoner enn fylkesgrensa. Fundamentet for etableringen av KBR i 2009 er spesifikt knyttet til erkjennelsen om et felles bo- og arbeidsmarked, samt sammenfallende risiko- og sårbarhetsfellesskap innenfor regionen.

### **Robust enhet**

Ser man på modellene som er vurdert vil det for mange av dagens fylker være sammenfall mellom modell 1. og 2, noe studien også bemerker. Ut fra dette kan man si at studien kun har vurdert to ulike modeller, og at det er et uforholdsmessig stort gap mellom disse modellene.

Gjennom studien burde man helt klart foretatt en grundig vurdering av hva en "robust nok enhet" er. Rapporten peker og på at modell 3 i mange sammenhenger ikke kan anses som robust nok.

Forskjellene som fremkommer når man ser landet under ett gir vesentlige utfordringer relatert til fysisk avstand mellom eierkommunene og brann- og redningsetatens ledelse, og mellom brann- og redningsetatens ledelse og lokal beredskap. Dette gir administrative utfordringer med store variasjoner sett ut fra dagens fylkesgrenser.

Brukes erfaringene fra Agder gir det et godt grunnlag for å si noe om robusthet mht. å møte fremtidens utfordringer på brann og redningsområdet. Fleksibilitet og samarbeid på tvers av etablerte beredskapsgrenser er en faktor som er av vesentlig betydning mht. robusthet. Erfaringer fra etablert samarbeid, risiko og sårbarhetsvurderinger og fysiske avstander gir grunnlag for å si at brann- og rednings-Agder bør kunne rettes inn mot en tredelt struktur.

Det bør derfor gjennomføres en faglig vurdering/analyse relatert til begrepet "robust nok", som eierne (kommunene) kan ta stilling til når fremtidig struktur skal vedtas. I dette ligger det at en modell 2 med noe fleksibilitet, vil kunne gi de beste løsningene sett opp mot fortsatt demokrati, styring og kontroll(ivaretagelse av nærhetsprinsipp), og i lys av naturlige avgrensninger beskrevet under punktet Risiko og sårbarhet.

### **Demokrati, styring og kontroll.**

Dagens kommuner har et bredt samarbeid på mange områder, ofte knyttet opp mot et felles bo- og arbeidsmarked. Dette er ofte sammenfallende med et risiko- og sårbarhetsfellesskap. Slike faktorer er viktige når fremtidig struktur på brann- og redningsområdet skal forankres for ivaretagelse av lokal forankring /nærhetsprinsipp.

Langt på vei antyder Brannstudien at demokrati, styring og kontroll innforstått med "fortsatt kommunal oppgave" kan bli tapt på veien hvis man legger til grunn at størst er best, ikke minst sett i lys av antall kommuner på landsbasis.

Dette gjør det nærliggende å trekke frem spørsmålet på om dette fortsatt skal eller bør være en kommunal oppgave. Anbefalt modell 1 "kan medvirke til å tvinge" kommuner til samarbeid som i utgangspunktet ikke syntes naturlig.

### **Pilotprosjekt**

Arbeidsgruppen i Brannstudien anbefaler at modell 1 prøves ut gjennom et pilotprosjekt. Behovet for et pilotprosjekt syntes ikke å være til stede. Dette signaliseres fra flere ledere innenfor fagområdet. Dette begrunnes ut fra de siste års erfaringer fra etableringer av interkommunale brann- og redningsetater.

Det ansees som viktigere at det settes av tid til å se organiseringen av brann og redningsetaten i et større perspektiv og ikke minst opp mot andre pågående prosesser i det nasjonale beredskapsbildet. Både politi, statlige forsterkningsressurser, helse og nødnummerdebatten er eksempler på prosesser som sammenfaller med brann- og redningsstudien. Dette sammen med områdene som brannstudien selv påpeker med behov for endring/utredning vil klart kunne gi synergier og forsterket effekt på endelig resultat.

### **Konklusjon:**

Det er en erkjennelse at brann- og redningstjenesten i Norge må forberede seg for fremtiden. Brannstudien er et viktig og nødvendig første skritt i retning av større og mer robuste enheter. Hovedkategoriene som rapporten påpeker er forhold av betydning når fremtidens brann- og redningsetat skal utvikles.

Kristiansandsregionen vurderes per i dag å være dimensjoneringsmessig rettet inn mot fremtiden, samtidig som man ser at enkelte "naboer" ikke har tilstrekkelig robusthet slik studien påpeker.

Fremtidens «Brann- og redning på Agder» bør med bakgrunn i beskrevne forhold kunne deles inn i tre brann- og redningsetater. Naturlig inndeling knyttes til naturlige geografiske skiller, som er sammenfallende med risiko og sårbarhet, og beredskapsakser.

Dvs. at man anbefaler å legge til grunn en tilpasset modell 2, med faglig forankring av hva som er «robust nok» i et fremtidsperspektiv. Dette bør være overførbart til andre deler av

landet, slik at dagens 295 brann- og redningsvesen kan reduseres til 35 – 40 brann- og redningsetater.

Dette vil og på en bedre måte kunne ivareta en viss forankring mot kommunalt eierskap, der demokrati, styring og kontroll kan ivaretas. Det gir og en gevinst i å se risiko og sårbarhet i et regionalt perspektiv. Full effekt av strukturendring innenfor brann- og redningsområdet oppnås først når dette sees i sammenheng med, og koordineres med andre pågående prosesser innenfor beredskaps-Norge.

Jan Røilid  
brannsjef  
KBR

Harald Karlsen  
rådgiver  
Kristiansand kommune

## **Sak 26/14: Utredning av alternativer til tidsdifferensierte bompenger**

Dato 26. januar 2014  
Saksnr.: 201211465-8  
Saksbehandler Øystein Holvik

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
19.02.2014

## Utredning av alternativer til tidsdifferensierte bompenger

### Sammendrag

Ved behandlingen av handlingsprogrammet for 2014 – 2017 fattet bystyret 18.12.2013 følgende vedtak (33/20) etter forslag fra H/KRF/FRP/PP:

«Administrasjonen bes vurdere en sak om mulighetsrom og potensielle tiltak for å avvikle rushtidsavgiften i Kristiansand»

*Mulighetsrommet* er bestemt av følgende forhold:

1. *Belønningsavtale* med Samferdselsdepartementet 2013 – 2016, som stiller krav om nullvekst i personbiltrafikken. Det stilles ikke krav om reduksjon av rushtrafikken som i den forrige belønningsavtalen. Men dersom det ligger an til at målene ikke vil bli nådd må virkemiddelbruken justeres. Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen, som sannsynligvis vil avløse belønningsavtalen i 2017, vil trolig også stille krav om nullvekst.
2. *Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1*, som fastlegger bompengenivået til og med 2017. Stortinget vedtok i 2013 å endre bompengetakstene til tidsdifferensierte satser (rushtidsavgift). Dersom disse skal avvikles må dette vedtas lokalt basert på en konsekvensutredning, hvorpå det må fremme ny proposisjon til Stortinget.
3. *Andre statlige finansieringsmuligheter*. I 2014 vil det sannsynligvis ikke bli tilgang til statlige midler av betydning til å gjennomføre kostnadskreven transportpolitiske tiltak utover midlene i Belønningsavtalen og Samferdselspakke 1. Mot slutten av belønningsperioden kan en kanskje få tilgang til noe slike midler dersom oppstart av bymiljøavtalen forseres og/eller det komme økte bevilgninger i statsbudsjettet.

I første halvår 2013 ble personbiltrafikken noe dempet, trolig pga av anleggsarbeider på Vågsbygdveien og E39. Da rushtidsavgiften ble innført i september 2013 ble trafikken redusert, særlig i rush, og bilkøene avtok.

Mot slutten av året økte total biltrafikk noe igjen, trolig pga økt vegkapasitet (Vågsbygdporten, nytt felt på høybrua over Gartnerløkka og ny rundkjøring på Rosseland), åpningen av nye Sørlandssenteret, og fordi føreforholdene var bedre enn på slutten av 2012.

I hele 2013 sank personbiltrafikken i Kristiansand med 3,7% i rush, og 0.7% totalt. Det må trolig iverksettes nye tiltak for å unngå en økning i total biltrafikk i 2014.

Bompengetakstene har ikke vært justert for generell prisstigning på flere år, og må trolig justeres i 2014 for å følge opp bompengeproposisjonens krav om justering av takstene for generell prisstigning.

Dersom en ikke vektlegger å redusere bilkøene i rushtiden, kan rushtidsavgiften trolig avvikles dersom det vedtas lokalt og i Stortinget basert på en konsekvensutredning. Bompengeivået må da trolig økes noe utover generell prisstigning for å gi tilsvarende effekt på totaltrafikken som i dag.

Rådmannen fraråder å igangsette utredninger av alternativer til rushtidsavgift parallelt med utredningene for bymiljøavtalen. Tidsmessig vil det være lite eller ingenting å vinne på det, utredningene for bymiljøavtalen vil foreligge tidlig i 2015. Parallelle utredninger vil være lite effektivt bruk av både penger og administrative ressurser. Det er viktig å konsentrere innsatsen på bymiljøarbeidet, slik fremdriften for dette holdes, og en får tilgang til bymiljømidlene.

Dersom formannskapet likevel ønsker at det settes i gang parallelle utredninger må dette tas opp med ATP – utvalget og Vest-Agder fylkeskommune. Videre må Statens vegvesen prioritere ressurser til å følge opp og kvalitetssikre en slik utredning.

Uavhengig av om rushtidsavgiften avvikles eller ikke må det trolig iverksettes nye tiltak for å unngå økning i totaltrafikken i 2014. Kostnadskrevenne tiltak (forbedret kollektiv- og sykkeltilbud) utover det som allerede er vedtatt er lite aktuelle, fordi de neppe lar seg finansiere. Aktuelle tiltak kan være:

- Parkeringsrestriksjoner på offentlige arealer utenom sentrum, f.eks på Gimle og i områdene ved Vågsbygd senter hvor kollektivtilbudet er bra. Økt parkeringsavgift i sentrum vurderes som lite aktuelt fordi det trolig vil svekke sentrum ytterligere.
- Prioritere kollektivtransport og eventuelt også næringstransport og personbiler med flere i bilen fremfor generell personbiltransport på strekninger med fremkommelighetsproblemer (bl.a. E39, E18, Barstøveien, Lundbrua, Henrik Wergelandsgate)
- Arealplanlegging som i større grad vektlegger å begrense transportbehovet (langsiktig)
- Bomstasjonsplassering som begrenser unødvendig biltrafikk (trolig først aktuelt i ny bompengepakke)

Andre tiltak som innfartsparkering og kameratkjøring er mindre aktuelle fordi de har begrenset effekt, og mer er å betrakte som supplerende tiltak.

Forslag til vedtak

1. Formannskapet ber om at alternativer til rushtidsavgiften utredes som ledd i arbeidet frem mot en bymiljøavtale med staten.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Vedlegg:  
Ingen



## Saksfremstilling

### Bakgrunn

I belønningsavtalen med Samferdselsdepartementet for 2013 – 2016 datert 13.9.2013 er det stilt krav om at det skal være «nullvekst i personbiltrafikken målt ved passering gjennom eksisterende bomstasjoner.»

I avtalen er det lagt til grunn at «målsettingene for trafikkutviklingen skal nås gjennom restriktive tiltak for personbiltrafikk, arealpolitiske virkemidler og kollektivfremmende tiltak (evt også tiltak for sykkel og gange).

Den nye regjeringen har signalisert at kravet om nullvekst for å få belønningsmidler ligger fast, men at det er opp til lokale myndigheter å bestemme hvilke virkemidler som skal benyttes, så lenge kravet oppfylles.

Regjeringen vil innarbeide belønningsordningen i de nye bymiljøavtalene, senest når gjeldende belønningsavtaler går ut. Indikatorer for styring og oppfølging av bymiljøavtalene er nå ute på høring. Resultatkravet i bymiljøavtalene vil høyst sannsynlig bli tilnærmet det samme som i belønningsavtalen.

Kristiansandsregionen vil oppfylle kravene i belønningsavtalen for 2013. Innføring av tidsdifferensierte bompenger (rushtidsavgift) var en medvirkende årsak til at kravene ble oppfylt. Økning av vegkapasiteten mot slutten av 2013 oppveide trolig noe av effekten av rushtidsavgiften særlig når det gjelder totaltrafikken, og kan gi økning av totaltrafikken i 2014. Det må derfor høyst sannsynlig iverksettes nye tiltak i 2014 utover generell prisjustering av bompengetakstene for å unngå vekst i total biltrafikk.

### *Utredninger som ledd i arbeidet med bymiljøavtalen*

Som ledd i arbeidet med bymiljøavtale for Kristiansandsregionen er det startet opp utredning av ulike virkemidler for å nå forventede krav i bymiljøavtalen. Det vil der bli gjennomført omfattende utredninger av effekten av mange typer transportpolitiske virkemidler, herunder alternativer til rushtidsavgiften. Statens vegvesen er bestiller av de mest omfattende utredningene i samarbeid med Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune.

Utredningene skal følge opp anbefalingene som ligger i Konseptvalgutredningen for Kristiansandsregionen, tilfredsstille kravene som stilles til en ny bompengesøknad og beregne effekt av ulike virkemidler og kombinasjoner av disse. Utredningene vil bli ferdigstilt i løpet av ca ett år, slik at en bymiljøavtale/bompengepakke kan behandles i lokale politiske organer våren 2015.

### *Mulighetsrom og alternative tiltak som alternativ til rushtidsavgift*

| Tiltak                               | Effekt/vurdering                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Bompenger med «flat» takst        | Kan gi samme effekt som rushtidsavgift, men det totale avgiftsnivået må da settes noe høyere. Gjennomsnittlig belastning på bilistene blir da noe høyere, men inntektene blir også noe høyere.                                                                                                                    |
| 2. Mer restriktiv parkeringspolitikk | Begrenset effekt i Kristiansand fordi det offentlige bare kan avgiftsbelegge offentlige parkeringsplasser, og ikke f.eks parkeringsplassene i Sørlandsparken. Mer restriktiv parkeringspolitikk i Kvadraturen vil svekke Kvadraturen ytterligere, og neppe bidra til mindre biltrafikk. Avgiftsbelegging av flere |

|                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                        | offentlige parkeringsplasser bl.a. for ansatte kan gi en viss effekt.                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 3. Arealplanlegging og lokalisering som reduserer transportbehovet                                                     | Effektfullt virkemiddel, på sikt trolig det mest effektfulle. Men virkemiddelet er på kort sikt ikke tilstrekkelig alene, fordi det tar lang tid å endre bystrukturen slik at transportbehovet reduseres. Vedtatt kommuneplan må skjerpes på dette punktet dersom den skal bidra til å redusere transportbehovet.                                |
| 4. Forbedret kollektivtilbud                                                                                           | Busstilbudet må forbedres betydelig for å gi stor effekt på biltrafikken. Dette krever store bevilgninger langt ut over dagens rammer, noe som vurderes som urealistisk med dagens finansieringsordninger.                                                                                                                                       |
| 5. Sykkelsatsing                                                                                                       | Kristiansand har allerede kommet langt her, men det er mulig å få mange flere til å begynne å sykle. Blant annet kan sykkelekspressveg og elsykler bidra til det. Sykkelsatsing er langt rimeligere enn bussatsing, men effekten er størst i sommerhalvåret. Det er også noe usikkert hvor stor effekt som kan oppnås uten tiltak mot privatbil. |
| 6. Prioritering av buss og eventuelt næringstransport og biler med flere i bilen på bekostning av personbiler generelt | Kan ha en viss effekt, men er noe kontroversielt. Flerbruksfelt har vist seg vanskelig å gjennomføre pga trafiksikkerhetshensyn. Likevel aktuelt virkemiddel i Kristiansand.                                                                                                                                                                     |
| 7. Andre virkemidler                                                                                                   | Andre virkemidler som innfartsparkering og kamerat-kjøring har begrenset effekt, og er mer et supplement til tiltakene over.                                                                                                                                                                                                                     |

### Oppsummering

Oppsummert er det innen realistiske økonomiske rammer pr i dag trolig bare ett virkemiddel som alene vil gi samme effekt på totaltrafikken som rushtidsavgift i Kristiansand, nemlig bompenger med flat takst med et noe høyere gjennomsnittlig avgiftsnivå enn i dag.

For å unngå vekst i biltrafikken fremover må også andre tiltak gjennomføres. Aktuelle tiltak kan være arealplanlegging som reduserer transportbehovet, økt kollektivprioritering og avgiftsbelegging av offentlige parkeringsplasser utenom sentrum. Økt kollektiv- og sykkelsatsing er vanskelig å gjennomføre uten økte økonomiske rammer.

Virkemidler direkte rettet mot bil har stor effekt på biltrafikken, mens andre virkemidler har vesentlig mindre effekt på biltrafikken. Det har sammenheng med at hele 61% av alle daglige reiser i Kristiansand foregår med bil, mens bare 7% foregår med buss, 9% med sykkel og 21% til fots (Nasjonal reisevaneundersøkelse 2009). Tiltak rettet mot bil påvirker derfor store transportstrømmer. Transportstrømmene som går med buss og sykkel er relativt sett mye mindre, og må derfor økes svært mye for at biltrafikken skal påvirkes vesentlig.

Utredningene som er igangsatt som ledd i arbeidet med bymiljøavtalen vil avklare nærmere hvilken effekt ulike virkemidler vil ha i Kristiansand, herunder effekt av alternativer til rushtidsavgift. Arbeidet med bymiljøavtalen vil trolig også belyse endringer i økonomiske rammer etter belønningsavtalen er avsluttet. Den politiske behandlingen vil også avklare i hvilken grad det er politisk vilje til å gjennomføre effektfulle tiltak som arealplanlegging som begrenser transportbehovet og prioritering av kollektivtransport på bekostning av bil.