

# **REFERAT |KRS| Formannskapet (2015-2019) d. 04-11-2015**

**Mødedato** Onsdag d. 04. november 2015 kl. 09:00

**Mødested** Formannskapssalen

## **Indholdsfortegnelse**

Godkjenning av formannskapets protokoll 21.10.15.....	3
Tilbakemelding på presentasjon av status for Bymiljøavtalen.....	5
Knutepunkt Sørlandet - Handlingsplan 2016 - 2019 og budsjett 2016.....	16

## **Punkt 118/15: Godkjenning av formannskapets protokoll 21.10.15**

### **Bilag**

Protokoll Formannskapet 21.10.2015



Dato 27. oktober 2015  
Saksnr.: 201500008-97  
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
04.11.2015

### **Godkjenning av formannskapets protokoll 21.10.15**

Forslag til vedtak

[Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 21,10.15.](#)

Tor Sommerseth  
Rådmann

Anne Lise Holand Aabø  
Formannskapssekretær

Vedlegg:  
Protokoll fra formannskapets møte 21.10.15

## **Punkt 119/15: Tilbakemelding på presentasjon av status for Bymiljøavtalen**

### **Bilag**

Bymiljøavtale - Informasjon til Kristiansand kommune 110415.pdf

Vedtak FORMAN, 21102015, Sak 116/15, Tilbakemelding på presentasjon av status for Bymiljøavtalen



Dato 26. oktober 2015  
Saksnr.: 201510690-3  
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
04.11.2015

### **Videre arbeid med Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen – Byens prioriteringer**

Arbeidet med søknad om Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen ble formelt startet ved vedtak i ATP-utvalget om etablering av en styringsgruppe den 11.05.2012. Styringsgruppen ledes av ordfører i Kristiansand, med følgende medlemmer: Fylkesordfører i Vest-Agder, Leder av Knutepunktet, Ordfører i en av øvrige ATP-kommunene og assisterende Vegdirektør. Leder av det administrative arbeidet med Bymiljøavtalen er sekretær for Styringsgruppen. ATP-utvalget er referansegruppe for Styringsgruppen.

03.06.2015 presenterte Leder Bymiljøavtalen (Jo Viljam Drivdal) status for arbeidet med Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen. Tilsvarende presentasjon har blitt holdt i de øvrige knutepunktkommunene, Vest Agder fylkeskommune og Aust Agder fylkeskommune. Presentasjonen omhandlet organiseringen og de viktigste utfordringene, hovedprioriteringene og tiltakene arbeidet med Bymiljøavtale har identifisert. Ved behandling av saken 04.11.2015 vil Leder Bymiljøavtalen holde en ny presentasjon, jf. vedlagte presentasjon.

Kristiansandsregionen står overfor utfordringer knyttet til trafikkutvikling som følge av forventet befolkningsutvikling. Samtidig er regionen i sterk konkurranse med andre byregioner for å være en fremtidsrettet byregion som kan være attraktiv for fremtidens næringsliv og arbeidstakere. Et viktig element i løsningen på Kristiansandsregionens utfordringer er en rasjonell utnyttelse av de transport- og arealpolitiske virkemidlene i et kommunalt, fylkeskommunalt og statlig samspill. En god Bymiljøavtale kan være et viktig og kraftfullt virkemiddel for å utvikle Kristiansandsregionen i tråd med fremtidens behov.

En avgjørende premiss for bymiljøavtalene er at veksten i persontransporten skal foregå med kollektivtransport, gange og sykkel. Selv om det fra Regjeringen er sagt at det er opp til byområdene å bestemme innsatsen på de ulike områdene er det grunn til å mene at søknadene om bymiljøavtale vil bli vurdert ut fra hvor godt de svarer på målet om nullvekst for personbiltrafikken.

Tabellen under gir en samlet oversikt over foreløpig forslag til tiltakspakke, for flere detaljer vises det til vedlagte presentasjon til møtet 04.11.2015.

Prosjekt / tiltak	Total
Bomstasjoner, planlegging mv.	150
Kollektiv drift	5044
Div. portefølje GS - TS - Kollektiv	4923
<i>Kollektiv - infrastruktur</i>	<i>3210</i>
<i>Sykkeltiltak</i>	<i>1174</i>
<i>Gangetiltak</i>	<i>539</i>
Kryss, Hånes	122
Kryss, Kjosbukta	113
Kryss, Rona (ligger inne i kollektiv infrastruktur)	0
Ny bro - Eg (ligger inne i kollektiv infrastruktur)	0
Ny Havnegate	330
Gartnerløkka	3400
<i>E39 Gartnerløkka - Kolsdalen</i>	<i>2700</i>
<i>E39 Kolsdalen - Meieriet</i>	<i>470</i>
<i>E39 Meieriet - Breimyrkrysset</i>	<i>230</i>
RV9 Ledningedalen	1000
FV 456 Vågsbygdveien, Lumber - Kjosbukta	1100
Planlegging - neste periode, etter 2033	200
	<u>16382</u>

Rådmannen mener det foreliggende materialet har en god tilnærming når det gjelder å møte Kristiansandsregionens utfordringer. I det følgende kommenteres enkelte forhold administrasjonen mener er særlig viktige for Kristiansand kommune eller regionen som helhet.

### **Satsing på busstilbud og tilrettelegging for gående og syklende**

En avgjørende premisse for bymiljøavtalene er at veksten i persontransporten skal foregå med kollektivtransport, gange og sykkel. Administrasjonen mener forslaget til driftsopplegg for bussen vil være et stort løft både med hensyn til kapasitet og kvalitet. Det er viktig at satsingen på rutetilbud prioriteres høyt og at ved behov for kutt bør det først ses på de infrastrukturtiltakene som har minst effekt for fremkommeligheten. Kristiansandsregionen har vært gode på tilrettelegging for sykling i mange år. Selv om kvaliteten varierer er det nå etablert et tilnærmet sammenhengende sykkel-/gangvegnett i hele kommunen. Med de siste års gjennombrudd for elsykkel virker det som mange års satsning virkelig gir avkastning.

Tiltakspakken for gående er basert på en svært grundig gjennomgang, kanskje metodisk i fronten i nasjonal sammenheng. Tiltakene er rettet mot transport behov i nærområdet og gangtilgjengelighet til busstilbudet. Administrasjonen mener forslaget til gangetiltak gir et godt grunnlag for å få flere til å gå både gjennom økt kvalitet og ved et stort antall snarvegtiltak.

Forslaget til tiltakspakke gjenspeiler den situasjonen regionen er i. Viktige tiltak for kollektivtilbud, syklende og gående er:

- Nytt Kjoskryss
- Sykkelekspressveg

- Sikre god fremkommelighet for bussen inn/ut av og gjennom Kvadraturen.

### **E18/E39 Gartnerløkka til Breimyr**

Reguleringsplan for E18/E39 Gartnerløkka-Breimyr ble vedtatt 18.02.2015. Tiltaket er det største enkelttiltaket i det foreliggende utkastet til portefølje. På grunn av størrelsen på tiltaket er det delt opp i tre delprosjekt, der første del Gartnerløkka-Kolsdalen startes først i Fase 1, deretter indikeres Kolsdalen-Meieriet og Meieriet-Breimyr i Fase 2. Tiltaket vil ha viktige konsekvenser for byen og regionen ut over de rent kapasitetsmessige. Særlig gjelder dette del 1 Gartnerløkka-Kolsdalen, men også til en viss grad Kolsdalen-Meieriet:

- Ferjeterminalen får mulighet for to lastespor for direkte omlasting mellom ferja og jernbanen. Dette vil gi en tilnærmet sømløs forbindelse til ferje og jernbanesporet i Hirtshals.
- Adkomst til ferjeterminalen og havnegata mot Kvadraturen blir skilt. Dette vil gi bedre trafikkavvikling fra ferja samtidig som mulighetene for byutvikling og bytilpassede trafikkløsninger langs Havnegata og Vestre strandgate øker betydelig.
- Forholdene for syklende og gående forbedres betraktelig fra Kvadraturen og vestover.
- Selve vegsystemet får en langt mindre dominerende utforming enn i dag, særlig nær Gartnerløkka.

Administrasjonen mener gjennomføring av Gartnerløkka-Breimyr bør ha topp prioritet. Det er fortsatt knyttet usikkerhet til finansieringsgrunnlaget for Bymiljøavtalen, både mht pompenginntekter og ulike statlige bidrag. I tillegg vil en tidlig oppstart av Ytre ringveg påvirke finansieringssituasjonen. En tidlig bygging av Ytre ringveg kan bety at Gartnerløkka-Breimyr ikke kan finansieres som ett sammenhengende byggeprosjekt, men at Gartnerløkka-Kolsdalen prioriteres. En oppstykket bygging av Gartnerløkka-Breimyr vil isolert sett øke byggekostnaden med om lag 200 mill. kr.

Planleggingen av Ytre ringveg henger sammen med E39 fra Volleberg og vestover. Det er dokumentert at gevinstene for næringsliv og befolkning vestover fra Kristiansand mot Stavanger er store. Basert på foreliggende informasjon fra gjennomførte KVVU-er, kommunedelplaner og andre utredninger synes behovet for og gevinstene av å bygge E39 fra Breimyr og vestover størst.

### **Bro til Eg**

I forslag til prioriteringer er bro til Eg listet under kollektivtiltak. Broen vil også være godt tilrettelagt for syklende og gående. En bro over Otra til Eg vil:

- Gi en ekstra adkomst for ambulanser og vil sikre beredskapsbehov knyttet til Sykehuset.
- Åpne opp en helt ny mulighet for bussbetjening, dette er implementert i driftskonseptet for BMA.
- Gi en helt ny mulighet for gående og syklende mellom Eg og Universitetet og bydeler og arbeidsplasser øst for Otra. Det kan nevnes at en reisevane undersøkelse fra 2014 i fob med sykehusplanen var sykkelandel blant sykehus ansatte 25%, selv med dagens adkomst.

Det er ønskelig at broen kan bygges så raskt som mulig, gjerne tidligere enn det som er angitt i BMA-prioriteringen.

### **Østre ringvei og Marviksletta**

Tiltak i Østre ringveg vil legge til rette for bedre busstilbud og bidra til lav bilandel blant beboerne på Marviksletta og tilhørende deler av Lund. Prosjektet er særlig av verdi for bussfremføringen. Tiltaket er avgjørende både for byfornyelsen av Marviksletta og for kvaliteten på busstilbudet.

## **Arealpolitikk og transporttiltak**

Staten har i økende grad understreket behovet for en aktiv arealpolitikk for å begrense trafikkveksten i de største byregionene. Nødvendigheten av å bygge tettere byer var hovedtema i Statsministerens tale under NHOs årskonferanse 2015. Arealbruk har fått tilsvarende oppmerksomhet i retningslinjene for helhetlige bymiljøavtaler og SVV har nylig utformet indikatorer for arealbruk og parkering som skal brukes i Bymiljøavtalene. En mer aktiv styring av arealbruken er et kontroversielt tema. Rådmannen mener temaet likevel er så viktig, både for å få en fordelaktig avtale med Staten og for å få en god utvikling for Kristiansandsregionen, at temaet bør ha en sentral plass i regionens diskusjoner om Bymiljøavtalen. Nettopp fordi arealbruk er kontroversielt er dette et område der regionen i sin søknad om Bymiljøavtale har stor mulighet for å skille seg positivt ut.

Rådmannen mener Kristiansand kommune bør ta initiativ til en diskusjon om hvordan arealpolitikken kan inngå i Bymiljøavtalen slik at:

- Nærings- og boliglokalisering bygger opp under transporttiltak (infrastruktur og busstilbud) som skal redusere bruken av privatbil.
- Prioritere transporttiltak som bidrar til å realisere nærings- og boliglokalisering som er i tråd med gode ATP-prinsipper.

I mangel av gode verktøy for denne typen rangeringer har administrasjonen laget en metode for hvordan de enkelte utbyggingsprosjektene kan rangeres i forhold til indikatorer for å minimere behovet for personbiltransport. Hvert utbyggingsprosjekt gis karakter/poeng ut fra indikatorer for transport, overordnet mål for kommune- og regionplan og størrelse og plassering. Metoden innebærer et visst faglig skjønn, men er samtidig åpen og forutsetter ingen stor teknisk innsikt. Metoden gir dermed et godt grunnlag for å diskutere de vurderingene som er gjort. For å gjøre en endelig politisk prioritering kan rangeringen ses i forhold til forslag til tiltak i Bymiljøavtalen og politiske vurderinger som ikke er omfattet av indikatorene. Metoden er testet på gjeldende oversikt over Kristiansands kjente utbyggingsprosjekter, jf vedlegg. Det understrekes at vedlagte tabell er en test av metoden og ikke administrasjonens endelige forslag til vurdering og rangering. Tilsvarende øvelse foreslås gjort i nabokommunene som et utgangspunkt for videre diskusjon og forslag til utforming av Bymiljøavtalen.

Metoden vil bli testet ut i praktisk bruk ved utarbeidelse av Boligprogrammet for 2017-2020. Dette vil så kunne inngå som deler av grunnlaget for forhandlinger om Bymiljøavtalen.

## **Kommunale og fylkeskommunale bevilgninger til infrastruktur**

Kommunen kan gjennom utbyggingsavtaler bidra med finansiering av enkelte infrastrukturtiltak i tiltakspakken, eksempler i Kristiansand er tiltak i Vågsbygd og Østre ringveg.

Administrasjonen mener det er viktig at også Fylkeskommunen opprettholder sitt engasjement i regionen. Tilskuddene til bussdrift må minst opprettholdes på dagens nivå sett i forhold til byregionens andel av passasjerer. Videre må ikke bymiljøavtalen medføre at bevilgninger til drift og investering i fylkeskommunal infrastruktur nedprioriteres.

Forslag til vedtak

1. Formannskapet tar presentasjonen av arbeidet med Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen til orientering.
2. Formannskapet mener det er særlig viktig at følgende infrastrukturtiltak har høy prioritet (uprioritert rekkefølge):
  - a. E18/E39 Gartnerløkka-Breimyr
  - b. Større tiltak på fylkeskommunalt vegnett, bl.a. Marviksletta og Kjoskrysset.
  - c. Bro over Otra til EG
  - d. Sikre fremkommelighet og driftsmidler for et godt og økt busstilbud
  - e. Sykkeleक्सpressveg

3. Formannskapet tar metodikken for rangering av utbyggingsområder til orientering. Om metodikken skal benyttes til konkrete prioriteringer vil være gjenstand for egen politisk behandling.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Vedlegg:

Beskrivelse av metode for vurdering av utbyggingsprosjekter.  
Presentasjon av status for Bymiljøavtalen for formannskapet

## Vedlegg: Arealpolitikk og transporttiltak – kort beskrivelse av metode for vurdering av utbyggingsprosjekter.

Staten har i økende grad understreket behovet for en aktiv arealpolitikk for å begrense trafikkveksten i de største byregionene. Nødvendigheten av å bygge tettere byer var hovedtema i Statsministerens tale under NHOs årskonferanse 2015. Arealbruk har fått tilsvarende oppmerksomhet i retningslinjene for helhetlige bymiljøavtaler og SVV har nylig utformet indikatorer for arealbruk og parkering som skal brukes i Bymiljøavtalene. En mer aktiv styring av arealbruken er et kontroversielt tema. Rådmannen mener temaet likevel er så viktig, både for å få en fordelaktig avtale med Staten og for å få en god utvikling for Kristiansandsregionen, at temaet bør ha en sentral plass i regionens diskusjoner om Bymiljøavtalen. Nettopp fordi arealbruk er kontroversielt er dette et område der regionen i sin søknad om Bymiljøavtale har stor mulighet for å skille seg ut.

Rådmannen mener Kristiansand kommune bør ta initiativ til en diskusjon om hvordan arealpolitikken kan inngå i Bymiljøavtalen slik at:

- Nærings- og boliglokalisering bygger opp under transporttiltak (infrastruktur og busstilbud) som skal redusere bruken av privatbil.
- Prioritere transporttiltak som bidrar til å realisere nærings- og boliglokalisering som er i tråd med gode ATP-prinsipper.

Diskusjonen bør ta utgangspunkt i gjeldende regionale plan for areal og transport, men det bør være en ambisjon å få enighet om bindende prinsipper for prioritering av utbyggingsprosjekter. Den endelige politiske prioriteringen bør ta utgangspunkt i en rangering som er både konsistent og gjennomslutning. En utfordring for å lage en slik rangering er at de verktøyene som finnes etter administrasjonens mening er svært mekaniske, lite gjennomslutning og gir inntrykk av en høyere vitenskapelig presisjon enn det som er reelt.

I mangel av gode verktøy for denne typen rangeringer har administrasjonen laget en metode for hvordan de enkelte utbyggingsprosjektene kan rangeres i forhold til indikatorer for å minimere behovet for personbiltransport. Hvert utbyggingsprosjekt gis karakter/poeng ut fra følgende indikatorer:

- Transportindikatorer: Hvor lett kan reiser til/fra området gjennomføres med hhv. buss, sykkel eller gående. For hver av indikatorene gis karakter på en tredelt skala. Deretter oppsummeres de tre indikatorene i en samlekarakter fra 1-4, der 4 er best.
- Overordnet mål for kommuneplan (og regionplan): Hvordan bidrar utbyggingsprosjektet til målsetting om økt fortetting innenfor eksisterende tettstedsavgrensning og nærhet til kollektiv/serviceknutepunkt. Også her gis det en tredelt karakter som så oppsummeres i en samlekarakter 1-4.
- Størrelse og plassering: Det er naturlig å tillegge størrelse på utbyggingsprosjektet en viss vekt. Et stort prosjekt som er riktig plassert i hh til transport og overordnede målsettinger bør få en ekstra vekt. Utbyggingsprosjekter med mange boliger eller mange arbeidsplasser som er riktig lokalisert gis derfor et ekstra poeng.

Metoden innebærer et visst faglig skjønn, men er samtidig åpen og forutsetter ingen stor teknisk innsikt. Metoden gir dermed et godt grunnlag for å diskutere de vurderingene som er gjort. For å gjøre en endelig politisk prioritering kan rangeringen ses i forhold til forslag til tiltak i Bymiljøavtalen og samt politiske vurderinger som ikke er omfattet av indikatorene.

Metoden er testet på gjeldende oversikt over Kristiansands kjente utbyggingsprosjekter, jf tabellen under. Det understrekes at dette er kun en test. Tilsvarende øvelse kan gjøres i nabokommunene som et utgangspunkt for videre diskusjon og forslag til utforming av Bymiljøavtalen.

**Foreløpig: Test av metode for vurdering av utbyggingsområder i forhold til BMA-målsetting**

Løpenr	Tiltak/prosjekt	Transportkvalitet				Kommuneplan			Størrelse				Igangsetting	Resultat
		Bus	Gange	Sykkel	Delsu m Buss, Gange og Sykke l	Fortett ing kontra ekspa nsjon	Avsta nd til knute punkt	Delsu m KP	Arbeidspla sser	Bolige r	Antall bolig er	Delsu m større lse		
1	Marviksletta	Midd els	Kort	Kort	4	F	Kort	4	Mange	Mange	1200	1	Kort?	9
2	Bjørndalen	God	Midd els	Kort	4	F	Middel s	3	Få	Mange	470	1	Kort	8
3	UiA	God	Midd els	Kort	4	F	Middel s	3	Mange	Få		1	Middel s	8
4	Sørlandet sykehus	God	Midd els	Kort	4	F	Middel s	3	Mange	Ingen		1	Middel s	8
5	Kanalbyen	Midd els	Kort	Kort	4	F	Kort	4	Få	Mange	650	1	Middel s	9
6	Utbygging Lund torg	God	Kort	Kort	4	F	Kort	4	Noen	Noen	KE/P B?	0	Middel s/lang	8
7	Tangen felt B1	God	Kort	Kort	4	F	Kort	4	Få	Noen	150	1	Kort	9
8	Kvartal 2	God	Kort	Kort	4	F	Kort	4	Noen	Noen	150	1	Middel s	9
9	Dalane gården?	God	Kort	Kort	4	F	Kort	4	Noen	Ingen		1	Kort	9
10	Quadrum	God	Kort	Kort	4	F	Kort	4	Mange	Ingen		1	Middel s/lang	9
11	Fylkeshuset	God	Kort	Kort	4	F	Kort	4	Mange	Ingen	30	1	Middel s?	9
12	Oddemarka, fortetting	God	Midd els	Kort	4	F	Middel s	3	Ingen	Noen	95	0	igangs att	7
13	Vågsbygd sentrumsområde	God	Kort	Kort	4	F	Kort	4	Noen	Mange	380	1	igangs att	9

	, fortetting													
14	Grim torv	Middels	Middels	Kort	4	F	Middels	3	Få	Noen		0	Middels/lang	7
15	Idda	Middels	Middels	Kort	4	F	Middels	3	Ingen	Noen	70	0	igangsatt	7
16	Lagmannsholmen	God	Kort	Kort	4	F	Kort	4	Mange	Mange		1	lang	9
17	Trekanten	God	Middels	Kort	4	F	Kort	4	Få	Noen	100	0	kort/middels	8
18	Rona del 1	God	Lang	Middels	3	F	Kort	4	Mange	Noen	20	0	igangsatt	7
19	Strømsheia	God	Lang	Middels	3	E/F	Kort	3	Mange	Noen	280	1	lang	7
20	Lumber området	Middels	Middels	Kort	3	F	Middels	3	Mange	Noen		1	lang	7
21	Voie senter	Middels	Middels	Middels	3	F	Middels	3	Noen	Noen	80	0	igangsatt	6
22	Sagmyrlia	Middels	Middels	Middels	3	E/F	Middels	2	Ingen	Noen	160	0	kort/middels	5
23	BA 6 og 7 Marvika	Middels	Middels	Kort	3	F	Kort	4	Noen	Ingen		0	lang?	7
24	Kobberveien	Middels	Lang	Middels	3	F	Middels	3	Ingen	Noen	96	0	middels/kort	6
25	Kroodden	Svak	Lang	Middels	2	E	Langt	1	Ingen	Mange	800	0	middels/lang	3
26	Benestad	Svak	Lang	Lang	2	E	Langt	1	Ingen	Mange	1800	-1	middels?	2
27	Kokleheia/Ringlebekklia	Svak	Middels	Kort	2	F	Langt	2	Ingen	Mange	169	0	kort?	4
28	Ravneheia	Middels	Lang	Middels	2	E	Middels	2	Ingen	Noen	130	0	middels	4
29	Justvik B33	Svak	Lang	Lang	2	E/F	Middels	2	Ingen	Mange	70	0	middels	4
30	Dvergsnes	Svak	Lang	Lang	2	E	Langt	1	Ingen	Mange	293	-1	igangsatt	2

													att	
31	Strømme/Korsvik	Svak	Lang	Lang	2	E/F	Middel s	2	Ingen	Noen	450	0	kort	4
32	Justneshalvøya	Svak	Lang	Lang	2	E	Langt	1	Ingen	Mange	340	0	igangs att	3
33	Bleget/Fagerholt - næring	Svak	Lang	Middel s	2	F	Langt	2	Noen	Ingen		0	kort/mi ddels	4
34	Hellemyr	Midd els	Lang	Lang	2	E/F	Langt	1	Ingen	Få	180	0	igangs att	3
35	Lauvåsen	Svak	Lang	Middel s	1	E	Middel s	2	Mange	Mange	805	0	igangs att	3
36	Støodden/Korsvi kfjorden næringsområde	Svak	Lang	Lang	1	E/F	Langt	1	Mange	Ingen		-1	igangs att?	1
37	Hamrevann	Svak	Lang	Lang	1	E	Langt	1	Få	Mange	3000	-1	lang	1
38	Bråvann	Svak	Lang	Lang	1	E	Langt	1	Ingen	Noen	175	0	middel s	2
39	Tømmestø/Fidje	Svak	Lang	Lang	1	E	Langt	1	Ingen	Mange	140	-1	igangs att	1
40	Bydalen	Svak	Lang	Lang	1	E	Langt	1	Ingen	Få	44	0	igangs att	2
41	Borheia	Svak	Lang	Lang	1	E	Langt	1	Noen	Ingen		0	lang	2
42	Flekkerøya øst	Svak	Lang	Lang	1	E/F	Langt	1	Ingen	Noen	460 til samm en på Flekk erøya	0	igangs att	2
43	Flekkerøya vest	Svak	Lang	Lang	1	E/F	Langt	1	Ingen	Noen		0	middel s/lang	2

#### Forklaring:

- ATP kriterier
  - Tilgjengelighet til buss: God, Middels, Dårlig

- Mulighet for å sykle: Kort, Middels, Langt
- Mulighet for å gå: Kort, Middels, Langt
- Delsum 1: Samlekarakter: 1-4 (4=best)
- Kommuneplankriterier
  - Fortetting kontra ekspansjon: **F** = fortetting, **E** = Ekspansjon, **F/E**: Usikker
  - Avstand til knutepunkt/tjenestetilbud: Kort, Middels, Langt
  - Delsum 2: Samlekarakter: 1 – 4 (4 = best)
- Volum
  - Overordnet vurdering der eksakt volum er ukjent/usikkert: Få, Noen, Mange hhv. boliger/arbeidsplasser
  - Antall boliger for prosjekter der dette er beregnet
  - Delsum 3, størrelse: Tilleggs poeng 0/1 for utbyggingsprosjekter over en viss størrelse med riktig ATP-lokalisering
- Tidsperspektiv: Informasjon om fremdriftsstatus for det enkelte prosjekt
- BMA Effekt: Sum av delsum 1, 2 og 3, laveste poeng 2, høyeste poeng 9.

# **Punkt 120/15: Knutepunkt Sørlandet - Handlingsplan 2016 - 2019 og budsjett 2016**

## **Bilag**

Strategisk handlingsplan 2016-2019.pdf



Dato 20. oktober 2015  
Saksnr.: 201511700-1  
Saksbehandler Tor Sommerseth

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
04.11.2015

## **Knutepunkt Sørlandet - Handlingsplan 2016 - 2019 og budsjett 2016**

### **Sammendrag**

For Knutepunkt Sørlandet vil 2016 bli et år sterkt preget av kommunenes prosesser og beslutninger knyttet til kommunereformen. Uansett hvilke beslutninger som fattes, vil disse få vesentlige konsekvenser for det videre arbeidet i Knutepunkt Sørlandet. Strategisk handlingsplan for 2016-2019 følger den etablerte malen som er brukt de siste årene. Løpende prosjekter og aktiviteter videreføres med mest mulig effektiv ressursbruk. Det vil imidlertid ikke bli igangsatt nye aktiviteter før veivalg knyttet til kommunereformen er nærmere avklart. Tallene i dokumentet er oppdatert, men enkelte beskrivelser av bakgrunn, utfordringer og prosjekter kan være mindre aktuelle enn tidligere. En oppdatert beskrivelse av videre utfordringer og oppgaver vil måtte utstå til kommunenes situasjon er nærmere avklart.

Styret vedtok planen i møte 16. oktober 2015. Det ble i denne forbindelse understreket at den politiske ledelse i medlemskommunene vil prioritere kommunestrukturprosjektet i tiden fremover. Dette arbeidet vil ikke skje i regi av Knutepunktet, men finne sin mest hensiktsmessige organisering blant de to kommunegruppene Songdalen, Søgne, Kristiansand, Lillesand og Birkenes og Vennesla og Iveland. Det utelukkes imidlertid ikke at det kan være aktuelt å benytte sekretariatet til definerte oppdrag, men de to kommunegruppene vil selv vurdere dette.

Rådmannen anbefaler følgende

Forslag til vedtak

[Formannskapet tar Handlingsplan 2016 – 2019 og Årsbudsjett 2016 for Knutepunkt Sørlandet til orientering.](#)

Tor Sommerseth  
Rådmann

Vedlegg:

1. Strategisk handlingsplan 2016-2019