

REFERAT |KRS| Formannskapet (2015-2019) d. 17-01-2018

Mødedato Onsdag d. 17. januar 2018 kl. 09:00

Mødested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Program for møtet.....	3
Høring- forslag til endring av parkeringsforskriften - halv pris for parkering av nullutslippskjøretøy	5
Avfallsteknisk norm for Kristiansand, Vennesla, Søgne og Songdalen, revidert 2017.....	15
Evaluering av kommunens håndtering av flomsituasjonen 30. September 2017.....	18

Punkt 4/18: Program for møtet



MØTEINNKALLING TIL FORMANNSKAPET

Dato: 17.01.2018 kl. 09.00

Sted: Formannskapssalen

Innkalling gjelder bare medlemmer. Varamedlemmer møter etter særskilt innkalling.

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

PROGRAM FOR MØTET:

Kl. 09.00 – 09.30 **Redegjørelse for status Odderøya Renseanlegg ved teknisk direktør**

SAKSKART			Side
4/18	201800013	Program for møtet	
		Sektor 5 – Teknisk:	
4/18	201715061-2	<u>Formannskapssak:</u> Høring - forslag til endring av parkeringsforskriften - halv pris for parkering av nullutslippskjøretøy på kommunale parkeringsplasser, samt sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter By- og miljøutvalgets innst. 04.01.17	
5/18	201303219-8	<u>Bystyresak:</u> Avfallsteknisk norm for Kristiansand, Vennesla, Søgne og Songdalen, revidert 2017 By- og miljøutvalgets innst. 04.01.17	
6/18	201800156-1	<u>Bystyresak:</u> Evalueringsrapport av kommunens håndtering av flomsituasjonen 30. September 2017 Rådmannen innst.	

Harald Furre
ordfører
(sign.)

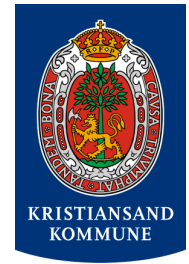
Punkt 5/18: Høring- forslag til endring av parkeringsforskriften - halv pris for parkering av nullutslippskjøretøy på kommunale parkeringsplasser, samt sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter

Bilag

Vedtak BYUTVIK, 04012018, Sak 8/18, Høring- forslag til endring av parkeringsforskriften - halv pris for parkering av nullutslippskjøretøy på kommunale parkeringsplasser, samt sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter

201715061-1 Høring - forslag til endring av vegtrafikkloven og parkeringsforskriften - halv 17002242_1_1.pdf

201715061-1 Høring av halvpris parkering mv(1499278)(2) 17002244_1_1.pdf



Dato 14. desember 2017
Saksnr.: 201715061-2
Saksbehandler Raymond Solaas

Saksgang
By- og miljøutvalget
Formannskapet

Møtedato
04.01.2018
17.01.2018

Høring- forslag til endring av parkeringsforskriften - halv pris for parkering av nullutslippskjøretøy på kommunale parkeringsplasser, samt sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter

Sammendrag

Samferdselsdepartementet har sendt på høring et forslag om innføring av halv pris for nullutslippskjøretøy tilknyttet avgiftsparkering på parkeringsplasser i kommunal regi. Bakgrunnen for dette er et vedtak i forbindelse med statsbudsjettet for 2017, hvor flertallspartiene ønsket en bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy, når det gjelder bompenger, ferje og parkering.

Etter en samlet vurdering foreslår Samferdselsdepartementet at halvpris for nullutslippskjøretøy skal gjelde på kommunale parkeringsplasser ved ferdselsåre (gateparkering) og andre områder som måtte være skiltet med skilt 552 **P**. Dette for å sikre enhetlig kommunikasjon av ordningen. Forslaget vil i all hovedsak omfatte områder som før 1. januar 2017 hadde betalingsfritak.

Maksimalt halvpris for nullutslippskjøretøy er først og fremst knyttet til betaling med mobiltelefon eller andre digitale betalingsløsninger, da dette kan innføres uten store tilpasninger. Departementet legger derfor opp til at halvprisløsningen skal være operativ på nye betalingsautomater som settes opp, ett år etter at forskriften er iverksatt.

Avgiftsparkering er et reguleringstiltak for å sikre tilgjengelighet og fremkommelighet og utgjør derfor et viktig trafikkstyringsverktøy for kommunene. Gunstige ordninger for en kjøretøygruppe, f.eks. nullutslippskjøretøy, svekker reguleringseffekten.

Miljøutfordringene taler for at det er nasjonale minimums ordninger som stimulerer til at flere anskaffer og benytter miljøvennlige kjøretøy. Lavere generelle parkeringsavgifter antas å være et slikt virkemiddel, til tross for at det ikke foreligger data som isolert sett viser dette.

Det avgjørende spørsmål er hvilket hensyn som skal veie tyngst – trafikkstyring og regulering eller ordninger for å stimulere til anskaffelse og bruk av nullutslippskjøretøy. I tillegg kommer spørsmålet om ikke kommunene, ut ifra lokale forhold, er rette instans til å ta denne avgjørelsen slik som ordningen er i dag.

Dagens regelverk har virket i knapt ett år, hvilket er kort tid. Det taler for at dagens ordning må få virke lenger før det tas stilling til endringer. Kommunene tar miljøansvar lokalt og viser dette i praktisk politikk, herunder i parkeringspolitikken. I Kristiansand er det innført betalingsplikt for de mest attraktive plassene for å opprettholde god tilgjengelighet for parkering, samtidig som det tilbys betalingsfritak for elbiler på angitte områder som ikke har så sentral beliggenhet. Da oppnås begge deler – tilgjengeligheten og trafikkstyringen opprettholdes, samtidig som det gis et tilbud til miljøvennlig transport.

Basert på det ovenstående anbefales det at dagens regelverk videreføres.

Samferdselsdepartementet foreslår at lovhjemmelen skal utformes slik at det gis fleksibilitet med hensyn til å utvide virkeområdet for halv pris for elbiler, uten at saken må forelegges Stortinget. For kommunene medfører dette økt uforutsigbarhet i forhold til parkeringsreguleringen, investeringer i infrastruktur og lokale strategier og valg. Kristiansand kommune er ikke innstilt på å støtte en slik fleksibel lovhjemmel.

Rådmannen gir sin tilslutning til intensjonen med innføring av sektoravgift for parkeringstilsynet slik det er beskrevet i høringsdokumentet.

Forslag til vedtak

1. Kristiansand kommune støtter ikke på det nåværende tidspunkt forslaget om innføring av halv pris for nullutslippskjøretøy på kommunale parkeringsplasser.
2. Kristiansand kommune støtter ikke innføring av fleksibel lovhjemmel i forhold til virkeområdet for halv pris for nullutslippskjøretøy.
3. Kristiansand kommune støtter forslaget om innføring av sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomhetene.
4. For øvrig henvises til merknader gitt i saksframlegget.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

Forslag til endring av vegtrafikkloven og parkeringsforskriften- halv pris for parkering av nullutslippskjøretøy på kommunale parkeringsplasser og sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomheter.

Bakgrunn for saken

Innledning

Denne saken er en høring vedrørende forslag om endring av vegtrafikkloven i forhold til halvpris for nullutslippskjøretøy på kommunale parkeringsplasser og sektoravgift for tilsyn av parkeringsvirksomheter.

I det etterfølgende behandles forslaget om halv pris for nullutslippskjøretøy for parkering først. Det er denne saken som har størst betydning.

Gjeldende nasjonale parkeringsbestemmelser knyttet til elektriske og hydrogen drevne kjøretøy

Stortinget vedtok endringer i vegtrafikkloven våren 2015 og det ble vedtatt ny parkeringsforskrift i statsråd i mars 2016, hvor en rekke endringer ble vedtatt, herunder betalingsplikt for elektriske og hydrogendrevne motorvogner. De fleste bestemmelsene trådte i kraft 1 januar 2017.

Parkeringslovgivningen åpner for at kommunene kan gi betalingsfritak for elektriske og hydrogendrevne motorvogner, jf. vegtrafikkloven § 8g, parkeringsforskriftens §34.

§8g Vegtrafikkloven

Rett til å tilby betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser og plikt til å tilby lademulighet for strøm.

§34 Parkeringsforskriften

Betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevne motorvogner

Kommuner kan innføre betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser.

Den gang mente samferdselsdepartementet at lokale forhold, og dermed den enkelte kommune, skulle avgjøre om det er hensiktsmessig med betalingsfritak for elbiler ut i fra lokale behov og strategier. I og med at det kreves at betalingsfritaket skal skiltes kan det være både betalingsfritak og betalingsplikt på kommunale avgiftsparkeringsplasser.

I Prop. 93 L (2014-2015) fremgår det at bakgrunnen for å oppheve det generelle betalingsfritaket for elbiler er de mange høringskommentarene i forbindelse med utarbeidelse av nytt parkeringsregelverk, som viste til at en videreføring av betalingsfritaket vil redusere effekten av offentlig parkeringsregulering, hindre sirkulasjonen på parkeringsplassene og føre til mer søketrafikk. Videre mener samferdselsdepartementet at det er hensiktsmessig å vurdere betalingsfritaket i forbindelse med innføring av nytt parkeringsregelverk, fremfor senere når publikum har innrettet seg etter regelverket.

Gatebruk i Kvadraturen

Bystyret vedtok den 21 juni 2017 følgende i saken om gatebruk i Kvadraturen:

Kristiansand kommune følger hovedregelen i nye parkeringsbestemmelser om betalingsplikt for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy på kommunale parkeringsplasser hvor avgift er innført. Det etableres en overgangsordning ved at betalingsfritaket for elbiler videreføres i

parkeringshuset Kilden på dagtid (kl. 06-18), på parkeringstomt ved Setesdalsveien (Gartnerløkka) og på parkeringstomt ved nedkjørsel til gamle KMV. Ordningen etableres som en prøveordning på 2 år.

Betalingsplikt som omtalt ovenfor er iverksatt forløpende og gjennomført innen 1.12.17.

Statsbudsjettet for 2017

Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2017 fattet Stortinget 5. desember 2016, i tråd med forslag nr. 100 i Innst 2 S (2016-2017), vedtak nr. 108 (2016-2017) punkt 2 (3):

«Det etableres en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy når det gjelder bompenger, ferje og parkering.»

Flertallet vil understreke at inntil det er klargjort hvordan parkeringsdelen av dette vedtaket kan gjennomføres i praksis, er det tidligere vedtatt regelverk som gjelder.

Flertallet vil be regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte, med en vurdering av hvordan en slik nasjonal regel for kommunal parkering kan gjennomføres

Som følge av det ovenstående har Samferdselsdepartementet utarbeidet forslag til endring av vegtrafikkloven med sikte på halv pris for nullutslippskjøretøy.

Høringen gjelder bare oppfølging av vedtakets del om parkering.

Høring- del A:

Forslag til endring av vegtrafikkloven § 8g og parkeringsforskriftens §34- halv pris for parkering av nullutslippskjøretøy på kommunale parkeringsplasser

Høringsfristen er 21. januar 2017.

Definisjon av nullutslippskjøretøy

Nullutslippskjøretøy omfatter elektriske og hydrogendrevne kjøretøy. Det omfatter ikke hybridmotorvogner.

Hvor skal halvpris for nullutslippskjøretøy gjelde?

Kommunal vilkårsarkering (mot avgift, maksimaltid, spesiell tillatelse mv.) benytter i dag to skiltregimer, dvs. skiltforskriftsskilt og vedlegg 1 skilt. Begge type skilt er offentlige skilt, men vedlegg 1 skilt kan ikke benyttes på ferdselsåre- her må det benyttes skiltforskriftsskilt.

Skiltforskriftsskilt



Skilt 552 Parkering

Vedlegg 1 skilt



Skilt 1P Parkering

Skiltforskriftsskilt krever også skiltvedtak fra skiltmyndighet som i Kristiansand kommune er Statens vegvesen, hva angår parkeringsregulerende skilt. I Kristiansand kommune benyttes skiltforskriftsskilt stort sett tilknyttet gateparkering, mens utenfor gate benyttes vedlegg 1.

Det foreligger følgende alternativer i forhold til virkeområdet:

- all avgiftsbelagt kommunal parkering
- all parkering skiltet med skilt 552
- all parkering på «offentlig ferdselsåre»

Etter en samlet vurdering foreslår Samferdselsdepartementet at halvpris for nullutslippskjøretøy skal gjelde på ferdselsåre (gateparkering) og andre områder som måtte være skiltet med skilt 552. Dette for å sikre enhetlig kommunikasjon av ordningen. Forslaget vil også i all hovedsak omfatte områder som før 1. januar 2017 hadde betalingsfritak.

Departementet har i sin vurdering lagt vekt på at kommunene har særskilte forpliktelser på offentlig ferdselsåre, jf. parkeringsforskriftens §7. I sin vurdering har departementet også vært inne på konkurranseforhold, økonomiske konsekvenser, plikten til å tilby ladepunkter for elbiler og virkeområdet for betalingsfritaket for forflytningshemmede.

I midlertid legges det opp til en fleksibel mulighet til å utvide virkeområdet i lovteksten uten at saken må til ny behandling i Stortinget. En utvidelse vil kreve mer skilting.

Betalingsløsninger

Halvpris forslaget (maksimalpris) gjelder ikke lading av elbiler. Dette gjelder også når lading og parkering betales under ett, men selve parkeringsdelen kan ikke overstige 50 % av en tilsvarende parkering for bensin eller dieseldrevet kjøretøy.

Maksimalt halvpris for nullutslippskjøretøy er først og fremst knyttet til betaling med mobiltelefon eller andre digitale betalingsløsninger, da dette kan innføres uten store tilpasninger. Dagens betalingsautomater har ulik alder og funksjonalitet og må gjennomgå ombygging og tilpasninger, som er både tidkrevende og kostbare. Departementet legger derfor opp til at halvprisløsningen kun skal være operativ på nye betalingsautomater som settes opp, ett år etter at forskriften er iverksatt. Imidlertid forutsettes det at alternativ betalingsløsning (mobiltelefon eller annen digitalløsning) er innført og operativ fra det tidspunktet halvprisregimet iverksettes.

Eventuell halvpris i bomanlegg vil ikke være aktuelt før 2021, da det krever innført løsninger knyttet til nummeregjenkjenning eller bruk av brikker. I gjeldende parkeringsforskrift er det gitt dispensasjon frem til 2021 i forhold til denne type løsninger i bomanlegg. I Kristiansand er

bomanleggene skiltet med vedlegg 1 skilt og omfattes dermed ikke av virkeområdet for halvprisregimet i nåværende forslag.

Beregningsgrunnlaget for halv pris

Halv pris beregnes i forhold til laveste pris for diesel, bensin og gassdrevne kjøretøy på det enkelte parkeringsområde. I dag har disse kjøretøygruppene samme avgiftsnivå. Dersom det i fremtiden er aktuelt å differensiere mellom disse kjøretøygruppene, er det laveste avgiftsnivå som er beregningsgrunnlaget for halvpris for nullutslippskjøretøy.

Konsekvenser av forslaget

I følge norsk elbilforening er det om lag 126 000 elbiler i Norge pr. 30.9.2017, hvilket er en økning på om lag 26 000 siden årsskiftet 2016/2017. Stigende antall nullutslippskjøretøy innebærer at stadig flere får en fordel av innføring av halvpris for parkering, samt at flere nullutslippskjøretøy reduserer klimagassutslipp. Dette kan stimulere til økt anskaffelse og bruk av miljøvennlige kjøretøy. Klimavirkningen av dagens elbil bruk anslås til om lag 2 % av vegtrafikkens utslipp (iflg. vedlagte høringsdokument), hvilket antyder at det er betydelige miljøgevinster som ennå ikke er tatt ut.

På den annen side øker inntektstapet for kommunene, samt at parkeringsavgift som reguleringsvirkemiddel svekkes, dvs. hindrer sirkulasjon og kan føre til økt letetraffikk. Undersøkelser viser også at økt elbilbruk ikke fullt ut innebærer mindre bruk av bensin eller dieseldrevne kjøretøy. Økt elbil bruk erstatter også kollektive reisevaner samt sykkel og gange, hvilket ikke er i samsvar med nasjonale føringer. Elbiler har ikke merkbare bedre miljøegenskaper for svevestøv og støy og ved økt trafikk, kan disse ulempene øke noe.

Tiltaket kan videre medføre at elbil førere vil velge kommunale parkeringsområder fremfor private tilbud.

Det legges ikke opp til ordninger som kompenserer for inntektstapet i kommunene som på sikt blir betydelig, etter hvert som stadig flere kjøretøy blir «nullutslippskjøretøy».

Problemstillinger som samferdselsdepartementet ønsker tilbakemelding om

Samferdselsdepartementet foreslår at lovhjemmelen skal utformes slik at det gis fleksibilitet med hensyn til å utvide virkeområdet for halv pris for elbiler, uten at saken må forelegges Stortinget. For kommunene medfører dette økt uforutsigbarhet i forhold til parkeringsreguleringen, investeringer i infrastruktur og lokale strategier og valg. Kristiansand kommune er ikke innstilt på å støtte en slik fleksibel lovhjemmel.

Kristiansand kommune støtter departementets forslag om at nye betalingsautomater som settes opp ett år etter at forskriften er iverksatt, må håndtere halv pris for elbiler. Dette for at elbil førere også skal tilbys flere betalingsalternativer. Slikt krav gjelder ikke eksisterende betalingsautomater.

Departementet foreslår en overgangsordning på 6 måneder etter forskriftens iverksettelse, i forhold til å innrette seg etter halvpris regimet for elbiler. Dersom virkeområdet og kravene til betalingsløsninger er som foreslått er det mulig å få det til, selv om tiden er knapp. Denne fristen kan være noe knapp i forhold til at nye skiltplaner må utarbeides, at skiltvedtak må

fattes av Statens vegvesen, at omskiltning må foretas og at publikum må informeres. Det anbefales en overgangsordning på minst 9 måneder.

Dersom virkeområdet skal utvides til all kommunal parkeringsvirksomhet må det legges opp til en overgangsordning på minst ett år, trolig lenger for parkeringsområder med bomanlegg.

Vurdering og konklusjon

Det er iverksatt og det vurderes fortløpende ulike ordninger for å stimulere til anskaffelse og bruk av nullutslippskjøretøy. Ordninger knyttet til betaling for parkering kan være et slikt stimuleringsstiltak.

Avgiftsparkering er et reguleringsstiltak for å sikre tilgjengelighet og fremkommelighet og utgjør derfor et viktig trafikkstyringsverktøy for kommunene. Gunstige ordninger for en kjøretøygruppe, f.eks. nullutslippskjøretøy, svekker reguleringseffekten.

I dagens regelverk er det kommunene selv som avgjør hvorvidt nullutslippskjøretøy skal betale full parkeringsavgift, gis betalingsfritak, eller lavere parkeringsavgift.

Det avgjørende spørsmål er hvilket hensyn som skal veie tyngst – trafikkstyring og regulering eller nasjonale ordninger for å stimulere til anskaffelse og bruk av nullutslippskjøretøy. I tillegg kommer spørsmålet om ikke kommunene, ut ifra lokale forhold, er rette instans til å ta denne avgjørelsen slik som ordningen er i dag.

Miljøutfordringene taler for at det er nasjonale minimums ordninger som stimulerer til at flere anskaffer og benytter miljøvennlige kjøretøy. Lavere generelle parkeringsavgifter antas å være et slikt virkemiddel, til tross for at det ikke foreligger data som isolert sett viser dette. Etter at kommunene selv fra 1.1. 2017 kan bestemme hvorvidt elbiler skal betale parkeringsavgift eller ikke, har en del kommuner innført betaling for elbiler. Norsk elbilforening opplyser (pr. juni 2017) at i 27 kommuner er det betalingsfritak, i 30 kommuner er det betalingsplikt helt eller delvis og i 34 kommuner er det mulig å parkere gratis. Det viser at kommunene i sin vurdering legger lokale forhold til grunn, herunder at det også stimuleres til bruk av miljøvennlige kjøretøy via parkeringspolitikken.

Avveiningen mellom miljøhensyn og trafikkstyring og regulering foregår lokalt i og med at parkeringsvirksomheten er under politisk styring og kontroll.

Økningen i antall elbiler i 2017 (ca. 26 % pr. 30.09.17) tyder på at endringen i forhold til betalingsplikt som trådte i kraft 1.1.2017, neppe har spilt avgjørende rolle.

Er det da i tillegg behov for nasjonale bestemmelser om halv parkeringsavgift for nullutslippskjøretøy?

Dagens regelverk har virket i knapt ett år, hvilket er kort tid. Det taler for at dagens ordning må få virke lenger før det tas stilling til endringer. Kommunene tar miljøansvar lokalt og viser dette i praktisk politikk, herunder i parkeringspolitikken. I Kristiansand er det innført betalingsplikt for de mest attraktive plassene for å opprettholde god tilgjengelighet for parkering, samtidig som det tilbys betalingsfritak for elbiler på angitte områder som ikke har så sentral beliggenhet. Da oppnås begge deler – tilgjengeligheten og trafikkstyringen opprettholdes, samtidig som det gis et tilbud til miljøvennlig transport.

Basert på det ovenstående vil rådmannen anbefale at dagens regelverk, hvor kommunene selv avgjør i hvilken grad nullutslippskjøretøy skal betale for parkering, videreføres.

Innføres halvpris for elbiler som en nasjonal ordning støttes det foreliggende forslag til virkeområde, da det er forståelig for publikum og begrenser ordningen i forhold til det

kommunale parkeringstilbudet. Dette fordi det i Kristiansand i all hovedsak er skiltet med skilteforbudsplakater i tilknytning til gateparkeringen. Svekket tilgjengelighet som følge av halv parkeringsavgift for elbiler, dempes noe av ordningen med maksimaltid 1, 2 og 3 timer tilknyttet gateparkeringen. Inntektstapet anslås å utgjøre om lag 1,5 Mill kr (2016 tall) og vil stige i takt med økningen i antall av nullutslippsbiler (elbiler).

Videre er det en forutsetning at betaling må skje via billettløse ordninger (mobiltelefon eller annen løsning), fordi dagens betalingsutstyr ikke er tilpasset ulike tariffer i forhold til ulike type kjøretøy. Nye betalingsautomater må kunne håndtere flere kjøretøygrupper, jf. det som tidligere er omtalt i saksfremstillingen under «Problemstillinger som samferdselsdepartementet ønsker tilbakemelding om».

Overgangsordninger som nevnt i forslaget er en forutsetning.

Høring- del B:

Forslag om å innføre sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomhetene

Statensvegvesen er i dag tilsynsmyndighet for alle parkeringsvirksomheter som tilbyr vilkårparkering til allmennheten. Det er opprettet en egen tilsynsenhet som ivaretar denne oppgaven. Tilsynet er finansiert av et eget årlig gebyr fra parkeringsvirksomhetene (kr 9.000 pr virksomhet/kommune). I tillegg betales det et gebyr på kr 4.500 pr. dag ved såkalt målrettet tilsyn.

Gebyrfinansiering forutsetter at det utføres en klart definert tjeneste/oppgave overfor betaleren og er basert på selvkost.

Sektoravgift skal finansiere fellestiltak overfor en næring/bransje eller sektor. Det er aktører som er nært tilknyttet til sektoren som skal betale sektoravgiften. Også denne ordningen baseres på selvkost.

Gebyr finansiering legger føringer for hvorledes SVV skal utføre tilsynet med parkeringsvirksomhetene, i og med at det skal utføres en klart definert tjeneste/oppgave overfor betaler. Det innebærer at det må gjennomføres systemtilsyn med virksomheter som følger regelverket, i stedet for at ressursene rettes mot virksomheter som ikke følger regelverket, basert på klage fra publikum, parkeringsklagenemnda eller fra tilsynets egne opplysninger.

I følge SVV vil innføring av sektoravgift gi den nødvendige fleksibilitet i utførelsen av tilsynet, herunder at det blir mer målrettet, effektivt og rettferdig. Kostnadene blir fordelt på hele næringen, men vil ikke endre beregningsgrunnlaget for virksomhetenes bidrag for finansiering av parkeringstilsynet.

Gebyr vil kun anvendes når det når det vil fremstå som urimelig å fordele disse på en hel bransje. Det antas å være en større sak som kun angår en bestemt virksomhet.

Vurdering og konklusjon

For parkeringsvirksomhetene vil en sektoravgift i all hovedsak innebære at bidraget til å finansiere parkeringstilsynet omtales som avgift og ikke gebyr.

Rådmannen gir sin tilslutning til intensjonen med innføring av sektoravgift for parkeringstilsynet slik det er beskrevet i høringsdokumentet. Det er i kommunens interesse at publikums rettssikkerhet i varetas på en god måte, hvilket oppnås best ved at parkeringstilsynet har den nødvendige fleksibilitet, i forhold til å ha fokus på virksomheter som ikke følger regelverket. Det forutsettes at omleggingen ikke medfører økte kostnader for de virksomhetene som er innstilt på å følge regelverket på beste måte.

Kristiansand 14 desember 2017

Raymond Solaas

Punkt 6/18: Avfallsteknisk norm for Kristiansand, Vennesla, Søgne og Songdalen, revidert 2017

Bilag

Vedtak BYUTVIK, 04012018, Sak 5/18, Avfallsteknisk norm for Kristiansand, Vennesla, Søgne og Songdalen, revidert 2017

Vedtak BYSTYR, 31012018, Sak 13/18, Avfallsteknisk norm for Kristiansand, Vennesla, Søgne og Songdalen, revidert 2017

2017 10 Avfallsteknisk norm 2017 til politisk behandling.pdf



Dato 7. desember 2017
Saksnr.: 201303219-8
Saksbehandler Terje Lilletvedt

Saksgang

By- og miljøutvalget
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

04.01.2018
17.01.2018
31.01.2018

Avfallsteknisk norm for Kristiansand, Vennesla, Søgne og Songdalen, revidert 2017

Sammendrag

Avfall Sør har utarbeidet et forslag til revidert avfallsteknisk norm og oversendt dette til politisk behandling i eierkommunene.

Avfallsteknisk norm ble vedtatt av eierkommunene i 2013. Normen er rettet mot kommunale planleggere og private utbyggere. Formålet med normen er å hjelpe kommunene med å stille riktige krav til ulike renovasjonsløsninger i forbindelse med nybygging- eller rehabilitering av bolig- og næringsbygg.

I normen står det at «Det skal foretas en samlet gjennomgang og oppdatering etter to års bruk av normen i kommunene». Denne gjennomgangen ble startet i 2015. Forslag til revidert norm ble sendt på høring i desember 2015, basert på erfaringer med hva som fungerer og ikke fungerer, innspill fra planleggere i kommunene og gjennomgang med administrativt utvalg i Avfall Sør (AU). Det var spesielt i forbindelse med nedgravde løsninger det var behov for tydeligere retningslinjer.

Under den åpne høringsrunden, der normen ble sendt til utbyggere, arkitekter og andre aktuelle brukere, kom det kun innspill fra kommunene. Det var i stor grad enighet i endringene, men likevel var det behov for ytterligere modningsarbeid internt i Avfall Sør og i samarbeidet med planavdelingen i kommunene. Andre endringer i Avfall Sørs drift, som innføring av henteordning for plastemballasje og rammeavtale for innkjøp av nedgravde containere, har også blitt inkludert i normen etter høringsrunden. Det er også tatt høyde for at henteordning for glass- og metallemballasje skal etableres.

Endringer

De vesentligste endringene som er gjort gjelder:

- Krav til nedgravde løsninger: I gjeldende norm står det at nedgravd containerløsning «kan benyttes for fellesløsninger fra ca. 35 boenheter». Dette er nå erstattet med følgende krav:

Alle nye utbyggingsområder med flere enn 20 boenheter skal vurdere nedgravd løsning. Løsningen kan velges dersom avstandskrav fra ytterdører til avfallspunktet er <100 m. Dersom det uansett skal etableres fellesløsning bør nedgravd løsning velges.

Nye utbyggingsområder med flere enn 30 boenheter skal ha nedgravd løsning dersom følgende krav kan oppnås:

- Avstandskravet på maksimum 100 m fra boenhet til avfallspunkt (ref. Vedlegg A.2.1).
- Minimum 20 boenheter per avfallspunkt.

- Bedre ansvars- og oppgavefordeling mellom Avfall Sør, kommunene, utbyggere og boligeiere: Utbygger står ansvarlig for å få valgt løsning godkjent av Avfall Sør før den legges inn i reguleringsplanen. Det tydeliggjøres at driftsavtale må overføres fra utbygger til borettslag/sameie etter etablering. Avfallspunkt for flere eiendommer reguleres som offentlig areal, der Avfall Sør får et større ansvar for tilsyn.
- Større kontroll med nedgravde containere, gjennom bruk av rammeavtale for innkjøpet: Avfall Sør så et behov for strenge tekniske krav til de nedgravde containerne, for å sikre en driftssikker og kostnadseffektiv innsamling. Dette er løst gjennom anbud på rammeavtale, og at utbygger kjøper valgt løsning gjennom Avfall Sør.
- Avfallssug: Løsningen ansees som urealistisk pga høye kostander, så teksten er kuttet kraftig ned. Det er presisert at «Dersom det vurderes etablering av avfallssug må dette tas direkte opp med Avfall Sør.»
- Ny innsamlingsordning for plastemballasje: Beskrivelse av aktuell løsning, dimensjonering og tilrettelegging for henteordning for plastemballasje er inkludert.

Forslag til vedtak

[Bystyret vedtar forslaget til Avfallsteknisk norm](#)

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Terje Lilletvedt
Byingeniør

Vedlegg:

- Forslag til Avfallsteknisk norm for kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne og Vennesla, revisjon 2017

Punkt 7/18: Evaluering av kommunens håndtering av flomsituasjonen 30. September 2017

Bilag

Vedtak BYSTYR, 31012018, Sak 12/18, Evaluering av kommunens håndtering av flomsituasjonen 30. september 2017
vedlegg 1 oppdatert overordnet plan 10.01.2018 utkast.docx



Dato 4. januar 2018
Saksnr.: 201800156-1
Saksbehandler Sigurd Paulsen

Saksgang
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
17.01.2018
31.01.2018

Evaluering av kommunens håndtering av flomsituasjonen månedsskifte september - oktober 2017

Sammendrag

Kristiansand kommune var utsatt for et kraftig regnvær som resultat av to kraftige frontsystemer som feide over landsdelen fra fredag kveld til søndag formiddag og søndag kveld til mandag formiddag i månedsskifte september – oktober 2017. Flomtoppene i vassdragene ble dermed søndag og mandag formiddag.

Vannføringen i Otra vassdraget ble kraftig bremsset opp gjennom reguleringstiltak. Tovdalsvassdraget har mindre reguleringsmuligheter og vannføringen medførte betydelig skader på området Drangsholt og toppdalselva forbi Boen Bruk.

Kommunens kriseledelse ble varslet i tråd med varslingsystemet fra fylkesmannen. Interne forberedelser fra ingeniørvesenet ble gjennomført rutinemessig på fredagen med råd til befolkningen om å forberede seg på mye regnvær. Ut over lørdagen tok vannføringen seg opp og ras i boligområdet ved Kilåsen medførte at politiet måtte evakuere beboere. Ingeniørvesenet satte ekstra personell på vakt og fulgte situasjonen kontinuerlig flere steder.

Arbeidsutvalget for kriseledelsen var på vakt fra fredagen og på lørdag kveld ble kriseledelsen innkalt til møte søndag morgen. Kriseledelsen iverksatte tiltakskort iht. overordnet beredskapsplan og tok kontroll med egne tjenester og leveranse av tjenester til hjemmeboende. Rådmannen deltok i fylkesberedskapsrådet for oppdatering av situasjonen, samordning, samt prioritering av innsatser. Ingeniørvesenet fortsatte med høy beredskap for å bistå beredskapsaktører og holde oversikt over områder som var utsatte. Politiet, brannvesenet og sivilforsvaret hadde mange henvendelser under flommen, men det ble ikke rapportert om alvorlige hendelser i vår kommune. Et eget evakueringscenter for publikum og pleietrengende brukere ble etablert i helse- og sosialsektoren, men kun benyttet av en bruker samt en familie fra Nodeland som ble evakuert og ikke hadde andre muligheter for innkvartering.

Kriseledelsen fulgte situasjonen fra time til time i de 3 første døgnene og publikum ble orientert om kommunens innsats på internett og sosiale medier. Kommunens kriseledelse opplevde at de hadde god kontroll ut fra egne tjenester og det vi ble bedt om å bistå andre. Situasjonen for beboere på Drangsholt ble imidlertid ikke fulgt opp på en tilfredsstillende måte. Situasjonsforståelse manglet hos flere aktører og kommunen var ikke tilstrekkelig til stede for å følge opp beboere i akutfasen.

Etter siste flomtopp mandag arbeidet kriseledelsen med å få oversikt over skadene. Det var ingen rapporterte helseskader, men mindre skader på kommunale bygg. Totalt var 5 private boliger evakuerte grunnet rasfare og flere hus på Drangsholt var blitt evakuerte som følge av flom.

Oppfølgingsfasen fra tirsdag bestod i svært mye rydding av veier, kummer og småbekker. Vågsbygdporten klarte ikke å ta unna vann som seg inn fra grunnen og måtte tømmes med hjelp av kommunens større pumper.

Kommunen var i kontakt med velforening på Drangsholt på tirsdag og fikk bekreftet behov for rent vann til beboere i området onsdag ettermiddag. Vannvogn ble kjørt ut og egen hjelpetelefon for alle som var berørte og trengte oppfølging ble etablert i kommunen fra torsdag 5. oktober.

Etter hendelsen er det i kommunen gjennomført intern evalueringer, folkemøte med berørte beboere, samt rapport til FM om håndtering av hendelsen. Tiltak som anbefales er følgende;

- Etablere lokasjonsbasert SMS varsel til befolkningen i utsatte områder.
 - Hensikten er å kunne gi spesifikt informasjon på SMS til personer som befinner seg i et avgrenset geografisk område. Dagens løsning benyttes kun for varsel til telefoner som er knyttet til matrikkel adresser.
- Anskaffelse av flomvernustyr, modulbasert for sikring av kommunale flomutsatte bygninger.
 - Hensikten er at kommunen selv kan effektivt legge ut flomvern rundt flomutsatte bygninger og veier, eksempelvis en pumpestasjon.
- Etablere mobilt team som utstyres med drone, båtmateriell, terrengvogn og kommunikasjon. Materiellet finnes stort sett i dag i ingeniørvesenets tjenester.
 - Hensikt å være synlig, skape trygghet/»se» berørte beboere og bidra til å gi kommunen god situasjonsforståelse i utsatte områder.
- Etablere fast koordinering mellom Statens Vegvesen – regionalt, fylkeskommunen, Agder kollektivtrafikk AKT.
 - Hensikt å gi bedre informasjon til publikum og egne tjenester ift kollektivtransport og veinettet lokalt.
- Kontakte frivillige organisasjoner og velforeninger.
 - Hensikt å informere om kommunal beredskapssystem og bidra til å øke egenberedskap lokalt.
- Leder av servicekontoret inngår i arbeidsutvalget som fast medlem.
 - Hensikt å knytte servicekontoret tettere til kommunal oppfølging av hendelser
- Endre kommunens hjemmeside.
 - Hensikten er å sørge for at informasjon til publikum er lett å finne på siden og riktig kontaktinformasjon er lagt opp på forhånd ut fra ulike situasjoner.
- Være proaktiv i kommunikasjonen utad fra kommunen.
 - Hensikt å oppfordre publikum til å følge egenberedskapstiltak.
- Revidere avtaler med frivillige organisasjoner.
 - Hensikt å kunne være mer proaktive i bruken av frivillige ressurser i situasjoner som kan bli kritiske.

Tiltakene iverksettes fortløpende. Foreløpig ramme for oppbygging av beredskapsorganisasjonen er berammet til 1 million hhv 40/60 drift og investeringer.

Forslag til vedtak

[Bystyret tar evalueringen til etterretning. Finansiering av foreslåtte tiltak fremmes i første tertialrapport.](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Sigurd Paulsen
Beredskapssjef

Vedlegg:
Overordnet beredskapsplan for kristiansand kommune 2018

Bakgrunn for saken

Hendelsen i korte trekk

Uken i forkant av flommen var preget av noe usikkerhet knyttet til metrologisk institutt (MET) sitt varsel om nedbør over Agder. Ingeniørvesenet gjennomførte rutinemessig kontroll av sluker og rister og kommunikasjonsavdelingen formidlet i våre kanaler hva kommunen gjorde i forkant av uværet.

I løpet av lørdagen fikk kommunen varsel fra fylkesmannen (FM) om muligheter for skadeflom ved Mosby og utfordringer med grunnvann i vågsbygd-tunellen. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sendte også ut Orange varsel om jordskred.

Beredskapssjefen var på utenlandsreise frem til lørdag kl. 2300, og fikk oppdatert situasjonsbilde av stedfortreder utover lørdagen. Før midnatt lørdag besluttet rådmannen å kalle inn til Kriseledelsesmøte søndag kl. 1000. FM videresendte varsel fra NVE natt til søndag om fare for hurtig vannstigning i Otra og brannvesenet ble dirigert for å overvåke situasjonen.

Søndag morgen ble det satt full beredskap i helse- og sosialsektoren, samt i teknisk sektor. Øvrige sektorer ble bedt om å følge opp egne tjenester og rapportere.

Tiltakskortene i overordnet beredskapsplan ble fulgt opp i forhold til mulighet for evakueringer, ekstremvær, rasulykke og strøbrudd.

Rådmannen og beredskapssjefen deltok i fylkesberedskapsrådet søndag formiddag for å sikre god samordning med øvrige beredskapsaktører. Kommunen hadde god kontroll over eget personell og kommunens tjenester i løpet av søndagen.

Flommen utviklet seg som et resultat av to kraftige frontsystemer, som feide over landsdelen fra fredag kveld til søndag formiddag og fra søndag kveld til mandag morgen. Flomtoppene i vassdragene ble dermed søndag og mandag formiddag.

Vannføringen i Otra vassdraget ble kraftig bremsset opp gjennom reguleringstiltak gjennomført av kraftforsyningens beredskapsorganisasjon (KBO) og NVE. Ulldalsvassdraget som knyttes til Tovdalsvassdraget har mindre reguleringsmulighet. I [rapport fra NVE](#) vises til reguleringsgrad på 45 % ved Heisel målestasjon i Otra mens Flaksvatn i Tovdalsvassdraget hadde 5 %.

MET sendte ut OBS-varslere fra fredag 29. september. NVE varslet gult nivå for lørdag på torsdag, et varsel som ble oppgradert til oransje på fredag og rødt for deler av området lørdag morgen.

Hendelsene som skjedde i akuttfasen fra lørdag til mandag med tiltak fra kommunens beredskap

Oppringt av politiet 30.09 Kl. 16:50 Ras boligfelt Kilåsen, området evakuert.	Boligen og nabohus evakuert av politiet. Området avstengt og 2 personer fra ingeniørvesenet stasjoneres i området frem til 02.10. Kl. 09:00
Ingeniørvesenet observerer drivved ved hengebro på Mosby 30.09 Kl. 19:00	Hengebroer Mosby og Hagen stengt. Kl. 19:30
Melding fra huseiere i Hollender gata og Vektergata om mye overvann 30.09 kl. 20:00	Slukene er bekreftet rengjort av ingeniørvesenet, ledningsnett for liten kapasitet.
Observasjon av Ing. vesenet om at Undergang Gangdalen står full av vann 30.09 Kl. 20:15	Undergangen merkes med veien stengt
Innkalling til møte i kriseledelsen sendes ut 30.09 Kl. 23:22	Kriseledelse møtes 01.10 KL. 10:00. Tiltakskort i overordnet beredskapsplan og HS-beredskapsplan iverksettes. Kommunikasjonsenheten informerer publikum fortløpende om situasjon og kommunens tiltak
Melding fra flere beboere i voiebyen som mangler vann 30:09 Kl. 23:50	Vakthavende rørl. Varsles. Vannlekkasje mellom Holskogveien og Voie ringvei 300mm. Ledningen ble raskt omkoblet og SMS varsel til beboere om å koke vannet frem til mandag

Ing. vesenet observerer mye vann fra Sagtjønn demning og over RV 930.09 Kl. 00:00	Ing. Vesenet og Mesta holder vakt på stedet.
Fylkesmannen varsler kommunen om stor vannstand økning i Otra. Kommunen bes å overvåke situasjonen 01.10 Kl. 01:30	Brannvesenet beordres til å iverksette overvåkning av strekningen fra Kvarstein Bru til hengebru, Augland
01.10 Kl. 03:00 Vannstand i Songdalselva så høy at pumpestasjon v Nodeland trues (stasjonen dekker vannforsyning for Søgne, Songdalen og 2/3 av behovet til Kr sand)	Stasjonen sikres utvendig med oppbygning av voll, sandsekker og pumper fra sivilforsvaret, stasjonen bemannes med 4 - 5 personer under hele flomperioden
Politiet melder om at Holskogveien (FV 456) flommer over, Bråvann uten muligheter for transport. 01.10 Kl. 06:30	Hjemmesykepleien varsles umiddelbart, plan for alternativ transportløsninger for nødetater etableres
01.10 Kl. 10:12 melding fra politi om Ras ved nær 2 boliger i seterdalsveien 350, 352	Boligene evakuert av politiet, tomtene avstengt.
01.10 Kl. 11:26 politiet evakuerer 3. hus på Nodeland	1 familie fra Nodeland ankommer, håndteres av egen kommune
01.10 Kl. 12:00 Deltakelse i fylkesberedskapsråd for samordning og prioritering	Kommunen følger opp anbefalingene, bistår politiet og gir informasjon på kommunens nettside og face book om tiltak
01.10 kl. 12:00 Politiet ber kommunen etablere EPS senter.	EPS senter etableres med kapasitet for evakuerte pleietrengende og befolkning både ift ulykker og eventuelt ras eller evakueringer.
01.10 Kl. 12:15 brann i bolig i posebyen.	Brannen under kontroll, en beboer sendt til sykehus
01.10 Kl. 12:23 Vågsbygdporten har stor vanninntrenging	Stenging og omkjøringsruter etableres. Ing. vesen bidrar med stor pumpe 02.10 og bidrar til at tunnelen kan gjenåpnes 03.10 Kl. 06:02
01.10 Kl. 13:00 store vannmengder i hus Suldalen	Beboeren evakuert til Valhalla helsesenter
01.10 To pumpestasjoner for avløpsvann på Mosby og Lindtjønn oversvømt.	Bygningsmessige skader som følge av kloakk inn i bygning og hus som ligger lavt. Tiltak i etterkant er å heve sikringsskap på flomutsatte stasjoner
01.10 Kl. 14:10 Lindtjønn private barnehage har stor vanninntrenging og må stenges	Kommunen bistår med alternativ barnehagelokaler i Oddernes menighetshus
01.10 Kl. 14:20 Dammer ved Jegersberg flyter over	Ing. Vesen kontakter NVE og etablerer overvåkning
01.10 Kl. 15:00 Vanninntrenging på legevakta og Strømme sykehjem	KE varsles og tiltak etableres
01.10 Kl. 15:00 Stor pågang i tekniske tjenester som følge av mange småhendelser i hele kommunen	Ingeniørvesenet øker opp bemanning dag/natt for å etterkomme innmeldte behov. Brannvesen prioriterer ikke enkeltbeboere.

Hendelsene i oppfølgingsfasen etter flommen startet tirsdag 3. oktober og vedvarer fortsatt for flomutsatte beboere.

Beredskapssjef inviteres av NRK til intervju sammen med velforening på Drangsholt 3. oktober	Kommunen får kraftig kritikk for manglende oppfølging av beboere som selv har evakuert fra Drangsholt
Kommunen får bekreftet behov for vannvogn til Drangsholt 4. oktober, men ingen behov for innkvarteringer av evakuerte	Vannvogn plasseres ut til Drangsholt på ettermiddagen 4. oktober
Besøk av 2 statsråder 4.oktober sammen med fylkesmannen for å observere skadene etter flommen	Kommunen deltar på befaring og svarer på spørsmål om oppfølging av evakuerte
Kommunen etablerer egen hjelpetelefon 5. oktober for oppfølging av flomutsatte	Det kommer få telefoner inn. Ingeniørvesen avsetter ekstra ressurser for oppfølging og koordinerer innsats sammen med NVE og geologer
Beredskapssjef orienterer RLG om oppfølging og evaluering av håndteringen 9. oktober	RLG gir innspill til arbeidet i møtet
Bekymring fra Ryenveien ift ras på eiendom 2.	Brev til beboer med orientering om hva

november	kommunen gjør i saken og anbefaling til beboer om forhåndsregler
Ordfører gjennomfører evalueringsmøte med flomutsatte 12. oktober	Innspill fra spesielt beboere på Drangsholt blir tatt med i evalueringene. Flomutsatte beboere gis førsteprioritet ift forhåndskonferanse med kommunen om oppfølging etter plan og bygningsloven
Rapport til fylkesmannen gitt i telefonmøte 13. oktober	Kommunen melder inn behov for bedre varsling for uregulerte vassdrag
Formannskapet orientert om hendelsen 18. oktober	Tilbakemelding fra formannskapet om behov for bedre varsling av berørte
Evalueringsrapport sendt til fylkesmannen 19. oktober. Evaluering i regi fylkesmannen og alle aktører gjennomført 26. oktober	Foreløpige tiltak om justerte flomsonekart, varslingsplan for beboere, endringer i arbeidsutvalg og koordinerende team gitt.
Beboere fra Drangsholt som har flyttet til Birkenes ønsker å beholde skoleplass på Ve skole 23. oktober	Søknadene koordineres med Birkenes og innvilges
Fylkesmannen sender mail om muligheter for å søke ekstraordinære skjønnsmidler til dekning av skader på kommunal infrastruktur 24. november	Invitasjon til skjønnsmidler sendt i linjen til ingeniørvesenet for vurdering og eventuelt søknad
Kongen besøker Birkenes og Kristiansand for å møte flomrammede 6. november	Fylkesmannen og Ordfører deltar på befaringen.
Møte med fylkeskommunen i koordineringsgruppen 21. november	Etablering av fast koordineringsgruppe med fylkeskommunen, statens veivesen, AKT og kommunen
Møte med velforening på Drangsholt og AU 8. desember	Gjennomgang av ansvarsområde og utveksle informasjon for å bedre egenberedskap til velforening og beboere
Gjennomgang av beredskapsavtale med Røde Kors 11. desember	Ny intensjonsavtale inngått hvor Røde Kors kan brukes mer aktivt i eks.vis ekstremværsituasjoner.
Overordnet beredskapsplan gjennomgått 12. desember.	Tiltakskort for etablering av mobilt team ved uønskede hendelser etablert
Pr 2. januar har 3 huseiere etablert byggesaker i kommunen	Lovverket etter 1.januar 2018 gir huseiere rett til erstatningstomt ved flomutsatte eiendommer. Kommunen gir høy prioritet og velvillighet i saksbehandling av erstatningstomter.
Huseiere ved Augland, Mosby har fått sikret tomtene med steinlegging av bekkefaret og flyttet tilbake i boligene. Veien til Kilåsen blir i løpet av våren reparert av kommunen. Huseier ved Ryen har fått vurdering av tomteforhold fra NVE	NVE har sikret bekkefaret ved Augland. Kommunen arbeider med søknad for dekning av forebyggende utgifter til sikring av 8-10 områder som er skredutsatte. Tomten er beboelig men uthus bør ikke nyttes videre.

Kommunens beredskap i situasjonen for å ivareta kommunens tjenester og oppfølging av brukere som får hjemmetjenester anses som god. Varsling, etablering av kriseledelse og oppfølging av tiltak fungerte bra. Det var tilstrekkelig ressurser for å håndtere hendelsen og samhandlingen med eksterne aktører fungerte bra, men.

Situasjonen som oppstod på Drangsholt var imidlertid ikke under kontroll. Ingen av aktørene fra nødetater fanget opp hendelsen, fylkesmannens beredskapsråd fanget heller ikke opp hvordan situasjonen utviklet seg i uregulerte vassdrag. Henvendelser til kommunen ble ikke besvart på en tilfredsstillende måte for de berørte og kommunen hadde ikke den nødvendige oversikten og klarte ikke å gi en entydig informasjon på hjemmesiden og i sosiale medier. Kommunen har gjennom erfaringsutveksling og møter med velforeninger fått god innsikt i hvordan befolkningen selv måtte håndtere situasjonen. Det har vært en vanskelig tid både i akuttfasen hvor flommen strømmet inn, og i oppfølgingsfasen hvor usikkerhet hersket.

I januar 18 er det 3 hus som enten gjenoppbygges eller flyttes. Det er ikke kommet inn ytterligere søknader til kommunen. Rasområdet på Augland er rassikret og veien til Kilåsen

blir utbedret i løpet av våren. Det er flere tomter som har fått råd mht. fare for ras og ingeniørvesenet har flere prosjekter hvor det søkes midler om forebyggende tiltak.

[Endring i naturskadeforsikringsloven](#) fra januar 2018 medfører at boliger som det ikke gis tillatelse til å reparere eller gjenoppbygge på skadestedet på grunn av fare for ny naturskade, så skal forsikringsselskapet erstatte tomtens omsetningsverdi før skaden. Endringen medfører at huseiere lettere vil kunne få bygd opp igjen huset på en egnet erstatningstomt. Dette er en viktig endring som letter ansvaret for huseiere som kan være utsatt for flom og naturskade.

Forbedringer etter hendelsen som vil føre til justering av rutiner, beredskapsplaner og innsats

Etter hendelsen er det i kommunen gjennomført intern evalueringer, folkemøte med berørte beboere, samt rapport til FM om håndtering av hendelsen. Tiltak som anbefales er følgende;

- Etablere lokasjonsbasert SMS varsel til befolkningen i utsatte områder.
 - Hensikten er å kunne gi spesifikt informasjon på SMS til personer som befinner seg i et avgrenset geografisk område. Dagens løsning benyttes kun for varsel til telefoner som er knyttet til matrikkel adresser.
- Anskaffelse av flomvernustyr, modulbasert for sikring av kommunale flomutsatte bygninger.
 - Hensikten er at kommunen selv kan effektivt legge ut flomvern rundt flomutsatte bygninger og veier, eksempelvis en pumpestasjon.
- Etablere mobilt team som utstyres med drone, båtmateriell, terrengvogn og kommunikasjon. Materiellet finnes stort sett i dag i ingeniørvesenets tjenester.
 - Hensikt å være synlig, skape trygghet/»se» berørte beboere og bidra til å gi kommunen god situasjonsforståelse i utsatte områder.
- Etablere fast koordinering mellom Statens Vegvesen – regionalt, fylkeskommunen, Agder kollektivtrafikk AKT.
 - Hensikt å gi bedre informasjon til publikum og egne tjenester ift kollektivtransport og veinettet lokalt.
- Kontakte frivillige organisasjoner og velforeninger.
 - Hensikt å informere om kommunal beredskapssystem og bidra til å øke egenberedskap lokalt.
- Leder av servicekontoret inngår i arbeidsutvalget som fast medlem.
 - Hensikt å knytte servicekontoret tettere til kommunal oppfølging av hendelser
- Endre kommunens hjemmeside.
 - Hensikten er å sørge for at informasjon til publikum er lett å finne på siden og riktig kontaktinformasjon er lagt opp på forhånd ut fra ulike situasjoner.
- Være proaktiv i kommunikasjonen utad fra kommunen.
 - Hensikt å oppfordre publikum til å følge egenberedskapstiltak.
- Revidere avtaler med frivillige organisasjoner.
 - Hensikt å kunne være mer proaktive i bruken av frivillige ressurser i situasjoner som kan bli kritiske.

Rådmannen har iverksatt flere av tiltakene etter evalueringen, øvrige tiltak vil behandles i første tertial. Egen søknad blir sendt fylkesmannen for dekning av utgifter til utbedring av flomskader og flomsikring i kommunen.