

REFERAT Formannskapet 2019-2023 d. 14-04-2021

Mødedato Onsdag d. 14. april 2021 kl. 11:00

Mødested Bystyresalen

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
Godkjenning av protokoller fra formannskapets møter 10.03.21, 15.03.21 og 17.03.21.....	4
Bydelsfond.....	6
Midlertidig omdisponering endret bruk av Torvet og byrom i Kvadraturen, Odderøya, Tangvall, Hø	7
Høringsuttalelse - Porteføljeforslag for byvekstavtalen for Kristiansandsregionen.....	10
Kommuneplan Kristiansand kommune - arealdel - medvirkningsplan.....	15
Vurdering av kommunal forskuttering av nytt kryss på E39 ved Breimyrveien.....	24
Justering av ATP-samarbeidsavtalen som følge av kommune- og fylkes sammenslåinger og endring	35
Modell for innføring av piggdekkgebyr i Kristiansand.....	39

Punkt 2021000010-65: Møtedokumenter

Bilag

Klima og miljøstrategi

Statusrapportering Covid19 14.04.2021

Komplett innkalling Formannskapet 14.04.21

Saksliste Formannskapet 14.04.21

Punkt 58/21: Godkjenning av protokoller fra formannskapets møter 10.03.21, 15.03.21 og 17.03.21

Bilag

Protokoll Formannskapet 17.03.2021

Protokoll Formannskapet 15.03.2021

Protokoll Formannskapet 10.03.2021



Dato 25. mars 2021
Saksnr.: 2021000010-62
Saksbehandler Anne-Lise H Aabø
Godkjent av Camilla B. Dunsæd

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
14.04.2021

Godkjenning av protokoller fra formannskapets møter 10.03.21, 15.03.21 og 17.03.21

Forslag til vedtak

1. Formannskapet godkjenner av protokoll fra formannskapets møte 10.03.21
2. Formannskapet godkjenner av protokoll fra formannskapets møte 15.03.21.
3. Formannskapet godkjenner av protokoll fra formannskapets møte 17.03.21.

Vedlegg:
Protokoll fra formannskapets møte 10.03.21
Protokoll fra formannskapets møte 15.03.21
Protokoll fra formannskapets møte 17.03.21

Punkt 59/21: Bydelsfond

Bilag

Vedtak KULTUR, 07042021, Sak 28/21, Bydelsfond

Vedtak BYSTED, 18032021, Sak 51/21, Bydelsfond

Bydelsfond

Punkt 60/21: Midlertidig omdisponering endret bruk av Torvet og byrom i Kvadraturen, Odderøya, Tangvall, Høllen og Nodeland.

Bilag

Vedtak BYSTED, 04032021, Sak 43/21, Midlertidig omdisponering endret bruk av Torvet og byrom i Kvadraturen, Odderøya, Tangvall, Høllen og Nodeland.



Dato 17. februar 2021
Saksnr.: 2020068820-5
Saksbehandler Aase Margrethe Hørdsdal
Godkjent av Tone Iglebæk

Saksgang
By- og stedsutviklingsutvalget

Møtedato
04.03.2021

Midlertidig omdisponering endret bruk av Torvet og byrom i Kvadraturen, Odderøya, Tangvall, Høllen og Nodeland.

Forslag til vedtak:

1. By- og stedsutviklingsutvalget vedtar midlertidig omdisponering av torvet og byrom i Kvadraturen, Odderøya, Tangvall, Høllen og Nodeland fram til 1. oktober 2021.
2. Administrasjonen gis fullmakt til å inngå avtaler om alternativ bruk av offentlig byrom under pandemien, frem til 1. oktober
3. Disse avtalene skal ikke inngås på bekostning av tilgjengelighet/ferdsel for allmennheten.
4. Avtalene kan trekkes tilbake dersom gjeldende smittevernsbestemmelser ikke overholdes.
5. Det gjøres unntak fra gjeldende alkoholpolitiske retningslinjer pkt. 3.3, hvor det fremgår at alkoholfrie soner opprettholdes i alle byrom og parker.
6. Det presiseres at ordningen gjelder for allerede etablerte bedrifter. Målet er ikke økt skjenking, men ivaretagelse av smittevern gjennom lovpålagt avstand mellom gjestene. Det skal fremdeles defineres alkoholfrie soner innenfor byrom og parker.

Ragnar Evensen
Byutviklingsdirektør
Sign.

Aase Hørdsdal
Parksjef
Sign.

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Saksutredning

Før sommeren 2020 ble det besluttet av by- og stedsutviklingsutvalget (14.5. 2020) og Formannskapet (20.5. 2020) å midlertidig omdisponere/endre bruken av Torvet og byrom i Kvadraturen, Odderøya, Tangvall, Høllen og Nodeland fram til 1. oktober 2020. Administrasjonen ble gitt fullmakt til å inngå avtaler med etablerte bedrifter knyttet til denne utvidelsen. Satser for leie vedtas av administrasjonen.

Sommeren 2020 ble spesiell på mange måter. Pandemien førte til flere restriksjoner for restaurantdriverne, og muligheten for utvidelse av deres serveringsområde gjorde at de fikk muligheten til å overholde de eksisterende avstandsreglene. At Sørlandet ble en av ferievinneren denne sommeren som følge av at det ikke var mulig med utenlandsferie, gjorde at det var svært mange turister i regionen vår. Tiltaket med å utvide arealene til restaurantene vurderes derfor som meget vellykkete.

Flesteparten av utvidelsene ble gjort på Torvet i Kristiansand. Her inngikk samtlige drivere (bortsett fra Starbucks) en avtale med Kristiansand kommune om utvidelse av sine serveringssteder. Et område ved den nye fontenen ble ikke leid ut, og kommunen plasserte ut stoler og border i dette området til bruk for allmennheten.

Erfaringene og tilbakemeldingen fra hvordan Torvet fremstod sommeren 2020 har vært entydig positive. Restauranteierne melder om gode tilbakemeldinger, både fra gjester og egne ansatte. Samtlige restauranter har signalisert et sterkt ønske om at tiltaket blir gjort permanent. Restaurantene rundt Torvet har søkt om tilsvarende ordning for sommeren 2021.

Det var Kvadraturforeningen som i 2020 søkte om disse utvidelsene. Foreningen signaliserte svært tidlig at de ønsker å bruke torvet på samme måte også i 2021, med samme argumentasjon som sist. Følgende ble sagt i søknaden fra 2020:
For å tilrettelegge for at næringslivet får best mulig rammebetingelser i denne krevende perioden, ønsker Kvadraturforeningen at serveringstedene skal få mulighet til å disponere utvidede serveringsareal i forbindelse med sin virksomhet.

På denne måten vil de kunne:

- a. tilrettelegge for å ta imot flere gjester, samtidig som krav til smittevern opprettholdes*
- b. bidra til at Torvet fremstår som pulserende og attraktivt for fastboende og tilreisende i en viktig sommersesong*
- c. styrke grunnlag for å kunne få til en lønnsom drift i en allerede krevende situasjon. Dette er ingen normal situasjon.*

Utfordringene knyttet til Covid-19 ser ut til å være like omfattende kommende sommer, som det var i 2020.

Administrasjonen er svært positive til at ordningen med utvidelsen som i 2020 fortsetter. Slik torvet fremstod i 2020, var svært tiltalende. Området minnet mer om en Italiensk piazza enn et torv i en norsk sommerby.

Det vil være det enkelte serveringsted sitt ansvar å overholde smittevernbestemmelsen som er fastsatt, sammenholdt med de nasjonale råd og retningslinjer som til enhver tid gjelder. Alle avtaler med virksomhetene om utvidelser av skjenkeområder skal avklares med kommuneoverlegen.

Dersom de nasjonale retningslinjene endres (skjerpes eller oppheves) kan kommunen ensidig trekke tilbake eller endre tillatelsen.

Punkt 61/21: Høringsuttalelse - Porteføljeforslag for byvekstvtalen for Kristiansandsregionen

Bilag

Vedtak byst, 24032021, Sak 61/21, Høringsuttalelse - Porteføljeforslag for byvekstvtalen for Kristiansandsregionen

Bompengeportefølge høring KRS 250221

20210215110054.pdf

2021.02.01 Portefølge (Revidert til ny bompengeordning).xlsx

Grunnlagsrapport til prioritering av sykkeltiltak 2017

Grunnlagsrapport til prioritering av gangetiltak 2017



Dato 22. februar 2021
Saksnr.: 2021010029-2
Saksbehandler Jan Erik Lindjord
Godkjent av Knut Felberg
Ragnar Evensen
Camilla Bruno Dunsæd

Saksgang
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
17.03.2021
24.03.2021

Høringsuttalelse - Porteføljeforslag for byvekstavtalen for Kristiansandsregionen

Forslag til vedtak

1. Bystyret ber om at administrasjonens merknader og forslag legges til grunn for det videre arbeidet med tiltaksportefølje.
2. Bystyret mener tiltak som krever reguleringsplan bør prioriteres senere i tid enn tiltak som er ferdig regulert.
3. Bystyret mener det bør gjøres en rangering av hvilke tiltak som det bør prioriteres oppstart av reguleringsplanarbeid for.
4. Bystyret mener tiltak med mulighet for finansiering fra utbyggingsavtaler bør prioriteres dersom tiltakene er i tråd med målsettingene for en byvekstavtale.
5. Bystyret mener Kjoskrysset bør prioriteres finansiert med gjenstående midler fra Samferdselspakke for Kristiansandsregionen Fase 1.

Sammendrag

Agder fylkeskommune har sendt forslag til tiltaksportefølje for byvekstavtalen for Kristiansand på høring til kommunene i Kristiansandsregionen, Kristiansand, Lillesand, Vennesla, Birkenes og Iveland. Høringsfrist er 23. mars 2021.

For å kunne komme i forhandling med staten om en byvekstavtale må det foreligge lokale vedtak, Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune, om en bompengepakke. Bompengepakken vil omfatte bompengetakster, plassering av innkrevingspunkter og en portefølje av tiltak som skal finansieres. Bompengepakken skal være utformet slik at den sannsynliggjør at nullvekstmålet for personbiltrafikken kan nås.

Det pågår arbeid med utformingen av en slik bompengepakke, arbeidet ledes av styringsgruppen for fremtidig byvekstavtale for Kristiansandsregionen. Styringsgruppen har valgt å legge opp behandlingen i to trinn:

- Trinn 1 – denne høringen av tiltaksportefølje.
- Trinn 2 – høring og sluttbehandling av selve bompengepakken med takster, plassering av innkrevingspunkter og tiltaksportefølje. Bompengepakken vil, i likhet med porteføljeforslaget, bli hørt i alle kommunen, men sluttbehandling med vedtak vil være Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune.

I tillegg til ovennevnte er det valgt å sende på høring forslag til geografisk avgrensning for måling av nullvekstmålet (måleområdet) på en egen høring. Avklaring av måleområdet vil være gjenstand for forhandling med staten, men det lokale forslaget vil bli benyttet i det faglige grunnlaget for bompengepakken for å beregne oppnåelse av nullvekstmålet. Kristiansands uttalelse til måleområdet vil bli behandlet av formannskapet 3. mars 2021.

Det utsendte forslaget til tiltaksportefølje bygger på porteføljen som ble oversendt Samferdselsdepartementet januar 2017. Tiltak som er gjennomført er fjernet fra oversikten som er sendt på høring. Det ble gjort et grundig arbeid med den opprinnelige porteføljen og det er derfor lagt til grunn at tiltakene som ikke er gjennomført fortsatt er relevante. Til informasjon er vedlagt grunnlagsrapportene for hhv. sykkeltiltak og gangetiltak fra 2017. Formålet med høringen er dels å informere om omfanget av tiltak og dels sjekke ut om det er kommet til nye behov for tiltak som bør supplere eller erstatte de opprinnelige tiltakene.

Kommunedirektøren mener at forslaget som er sendt på høring har en god sammensetning av ulike tiltak. Porteføljen gir rom for en god satsning de neste 15 årene for et bedre kollektivtilbud, økt gåing og økt sykling tilpasset en voksende befolkning. Porteføljen består av noen tiltak med høy kostnad og et svært stort antall med lav kostnad. Gjennomføring av tiltak skal baseres på porteføljestyring, det betyr at hvis noen tiltak blir dyrere enn antatt må de enten nedprioriteres eller andre tiltak nedprioriteres. Tilsvarende hvis noen tiltak kan gjennomføres til lavere kostnad vil andre tiltak rykke fram i køen. Porteføljestyring gir også rom for å ta inn nye tiltak dersom det viser seg at behovene har endret seg. Sammensetningen av tiltaksporteføljen, mht. antall og type tiltak, gir rom for fleksibilitet i prioriteringene gjennom bompengepakken levetid. Kvaliteten på kostnadsanslagene varierer mellom de ulike tiltakene. Det er derfor viktig at ikke tiltakslisten som er på høring og heller ikke den endelige vedtatte listen oppfattes som absolutt, men at prinsippet om porteføljestyring kan brukes aktivt til å prioritere de beste og viktigste tiltakene etter hvert som ny kunnskap kommer til gjennom hele bompengeperioden.

Slik høringsforslaget er satt opp er det ikke gjort spesifikke prioriteringer av tiltak i tid, dette vil skje senere i prosessen. Den beregnede økonomiske rammen er lavere enn i forslaget som ble oversendt Samferdselsdepartementet i 2017. Høringsforslaget er derfor satt opp slik at noen tiltak er satt opp innenfor antatt økonomisk ramme og noen er plassert utenfor denne rammen «reserveliste». Det vil bli arbeidet videre med den endelige prioriteringen innenfor/utenfor økonomisk ramme etter høringen.

I vedlagte regneark, Porteføljeforslag med kommentarer fra Kristiansand kommune, er det tilføyd kommentarer til enkelte av tiltakene. Kommunedirektøren mener det er lite hensiktsmessig å kommentere det store antallet tiltak i saksfremlegget og viser til vedlagte regneark. I tillegg til kommentarene til de enkelte tiltakene er det noen større tiltak og satsningsområder som bør kommenteres.

Sykkeleक्सpressveien er et viktig tiltak for å gi en fremtidsrettet sammenhengende sykkel- og gangforbindelse på tvers av kommunen. I tillegg er ulike delstrekninger på sykkeleक्सpressveien viktige lokalt. Hensikten med sykkeleक्सpressveien er ikke høyest mulig toppfart for enkelte syklistene. Sykkeleक्सpressveien samler opp syklende og gående fra tilstøtende gang og sykkelveier. Formålet med sykkeleक्सpressveien er god sikkerhet og framkommelighet for alle som ferdes på hovedtraseen. Vi ser allerede et mangfold av hjulgående transportmidler, konvensjonelle sykler, el-sykler, sparkesykler med og uten elektrisk fremdrift, ett hjuls elektriske «sykler», elektriske rullestoler osv. I tillegg til gående. Dette er en utvikling som vil fortsette og det er derfor viktig at den mest trafikkerte infrastrukturen er tilpasset denne utviklingen.

Viktige deler av sykkeleक्सpressveien ligger langs riksvei. Slik det er nå er disse delstrekningene uten statlig bidrag. Kommunedirektøren mener at i forhandlinger med

staten er det naturlig at staten bidrar med finansiering av sykkelekspressveien. Statlig finansiering vil frigjøre midler til bruk på andre prosjekter.

Egsbroa er satt opp med en kostnad på 500 mill. kr. Broa er viktig i seg selv knyttet til beredskapshensyn for sykehuset. Sett i forhold til nullvekstmålet vil Egsbroa medføre betydelig kortere avstand og reisetid for syklende mellom Egsområdet og Østsiden av Otra. Sykehusområdet har allerede mange arbeidsplasser og Egsbroa vil innebære en betydelig forbedring i tilgjengeligheten for syklende. Egsbroa åpner også for et helt nytt busstilbud med en ringlinje via Lund og Kvadraturen. Med Egsbroa og ringlinjen på plass vil det være mulig for reisende østfra å bytte buss på UIA og så en kort busstur videre til Eg. Mange av tiltakene for kollektivtransport gjelder bedre fremkommelighet i hovedtraseen, noe som er viktig for å øke bussens attraktivitet generelt. Egsbroa åpner for et helt nytt tilbud og vil fjerne behovet for kostbare direktelinjer knytte til arbeidsreiser. Tiltaket må også ses i sammenheng med tiltaket benevnt, Kollektivtrase Otra-UIA-Bjørndalssletta. Dette tiltaket omfatter en busstunell mellom UIA og Bjørndalssletta og er så langt ikke prioritert og må ses på som et langsiktig prosjekt som trenger mer planlegging. Ut fra saksdokumentene som fulgte reguleringsplanen for Egsbroa mener Kommunedirektøren at kostnaden anslått i porteføljeforslaget på 500 mill. kr er høyt og bør kunne dekke både bygging av broa og tilfredsstillende tilrettelegging for bussen mellom Otra og UIA. Kommunedirektøren mener Egsbroa med nødvendig tilrettelegging for buss mellom Otra og UIA bør ha høy prioritet.

Rona er et viktig knutepunkt, men det har vist seg svært utfordrende å få på plass en god reguleringsplan. I forbindelse med planlegging av utvidelse av Haumyrheitunellen viste Statens vegvesen til at etter at Håneskrysset er ferdig og Haumyrheitunellene er ferdig oppgradert vil dagens trafikktfordringer i Ronakrysset bli vesentlig redusert. Kommunedirektøren mener derfor ombygging av Ronakrysset bør ha lavere prioritet, men ikke tas ut av porteføljen.

Kjoskrysset er oppført som et prioritert prosjekt og ferdig regulert. Gjennomføring av dette tiltaket er svært viktig for trafikkavviklingen, inkludert fremkommelighet for buss. Tilsvarende er tiltaket viktig både for fremkommelighet og sikkerhet for gående og syklende. Det er en reell mulighet for at tiltaket kan finansieres med bompenger fra Samferdselspakke Fase 1, fylkeskommunalt tilskudd, belønningspenger og utbyggerbidrag. Kjoskrysset vil da tas ut av porteføljen og frigjøre penger til andre tiltak.

Under overskriften «Veg» finner vi bl.a. ny havnegate. Kommunedirektøren mener dette er et tiltak som bør prioriteres. Ny Havnegate vil avlaste Vestre strandgate og dermed bedre fremkommeligheten for bussen og bedre forholdene for gående og syklende og byutvikling i vestre havn. De øvrige tiltakene på reservelisten under Veg bør gjennomgås med tanke på alternative løsninger og lavere kostnad før de innlemmes i hovedprioriteringen.

Det er også enkelte tiltak med høy kostnad som ikke er ferdig regulert. I det videre arbeidet med en endelig prioritering mener Kommunedirektøren det bør vurderes hvilke av disse tiltakene det er viktigst å starte arbeidet med reguleringsplan slik at de kan gjennomføres i løpet av bompengerperioden. Eksempler på slike tiltak er Kollektivfelt Kjos-Flødemelka, Rona og delstrekninger av sykkelsspressveien uten reguleringsplan.

Andre aktuelle tiltak som bør vurderes. Dersom noen av forslagene nedenfor skal inn i porteføljen må sannsynligvis andre tiltak ut:

- Kryss ved E-39 Lunde – her er det innbetalt utbyggerbidrag som kan forsvinne. Det pågår diskusjon om hva som kreves, men minimum er et trafiksikkerhetsprosjekt for gange og sykkel.
- Grim Torv, kryss med Rv9, reguleringsplan pågår. Eventuelt bidrag bør kobles med tiltak benevnt Rv9 nytt konsept.
- Gang/sykkelvei fra Rona til kryss Høvågveien/Dvergsnesveien og krysset Høvågveien/Dvergsnesveien. Behov for bidrag til «spleiselag».

- Langensveien, strekningen Sebbetåa – Stokkelandsåsen – Ny bru over elva og gang- og sykkelvei på strekningen.
- GS langs Søgneveien på strekningen fra krysset med Stauslandsveien til Søgne gamle prestegård.
- Utvidelse GS langs Hølleveien samt stenging av avkjørsler og utbedring av kryss.
- Gang-/sykkelvei Tangvall–Rosseland – når dagens E39 omklassifiseres til fylkesvei bør det vurderes å transformeres deler av veiarealet til gang-/sykkelvei.

Vedlegg:

- Porteføljeforslag med kommentarer fra Kristiansand kommune
- Høringsbrev vedlagt forslag til portefølje.
- Rapport fra 2017 med oversikt over alle sykkeltiltak
- Rapport fra 2017 med oversikt over alle gangetiltak

Punkt 62/21: Kommuneplan Kristiansand kommune - arealdel - medvirkningsplan

Bilag

Vedlegg 1 - Utkast til medvirkningsopplegg 23.3.21



Dato 25. mars 2021
Saksnr.: 2020021815-92
Saksbehandler Christina Rasmussen
Godkjent av Jan Erik Lindjord
Knut Felberg
Tone Iglebæk
Camilla Bruno Dunsæd

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
14.04.2021

Kommuneplan Kristiansand kommune - arealdel – dialog og medvirkning i planarbeidet

Forslag til vedtak

[Utkast til medvirkningsplan for kommuneplanens arealdel tas til orientering.](#)

Sammendrag

Utkast til medvirkningsplan i arealdelen er utformet med grunnlag i føringer i plan- og bygningsloven, planstrategien for nye Kristiansand, og utkast til planprogram for kommuneplanens arealdel. Utkast til medvirkningsplan kobler seg så godt som mulig opp mot andre pågående prosesser og prosjekter i kommunen som har relevans for arbeidet med arealdelen og planlegger egne medvirkningsaktiviteter. Planprogrammet legger opp til dialog og medvirkning som skal ivareta mangfoldet i kommunen og være relevant for sentrale temaer i planarbeidet.

Det er gjennomført omfattende medvirkning i forbindelse med arbeidet med samfunnsdelen og mange innspill er gitt i denne forbindelsen. Disse innspillene tas med i videre planarbeid i arealdelen.

Planprogrammet lå ute på høring i perioden 22.1 – 19.3. Det er kommet inn ca. 200 uttalelser inkl. arealinnspill. Det skal gjøres en vurdering av innspillene som omhandler medvirkningstemaer og hvordan disse ivaretas eller innarbeides i medvirkningsplanen. I høringsperioden har alle kommunale råd fått orientering om planprogrammets innhold og muligheter for medvirkning fremover i planprosessen. Barn og unges medvirkning er også viktig del av arbeidet med og utkast til medvirkningsplan.

I tillegg drøfter saken grad av innflytelse som medvirkere kan forvente ved bruk av ulike medvirkningsmetoder. Forventningsavklaring i medvirkning er viktig for å unngå unødvendig frustrasjon og sikre vellykket medvirkning. Det er naturlig at en bred planprosess som kommuneplanens arealdel vil bevege seg mellom de ulike grader av innflytelse.

Kristiansand har som ambisjon å ta i bruk innovative og kreative medvirkningsmetoder. I tillegg krever Covid-situasjonen at vi i stor grad tar i bruk digitale løsninger. Dette gir en mulighet for å nå ut til flere målgrupper og høre flere stemmer. Digitale løsninger kan

også være utfordrende i det at det krever tid og ressurs for å sikre en god tilrettelegging for hver aktivitet. Medvirkningsperioden i våren vil ha en utforskende karakter når det gjelder digitale dialog- og samarbeidsmetoder.

Saken synliggjør til sist hvilke vurderinger som er gjort for å ivareta politisk deltakelse og forankring i løpet av planprosessen.

Vedlegg:

- Utkast til medvirkningsplan, datert 23.03.21

Saksutredning

Bakgrunn for saken

Medvirkning er viktig for å øke kvaliteten i plan- og beslutningsgrunnlaget, ivareta mangfoldet i samfunnet, fremme engasjement og lokal tilhørighet, og bidra til gjensidig læring og demokratiutvikling (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014).

Plan- og bygningsloven forutsetter at alle kommunale planprosesser skal være åpne, forutsigbare og legge til rette for medvirkning. Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge (pbl § 5-1).

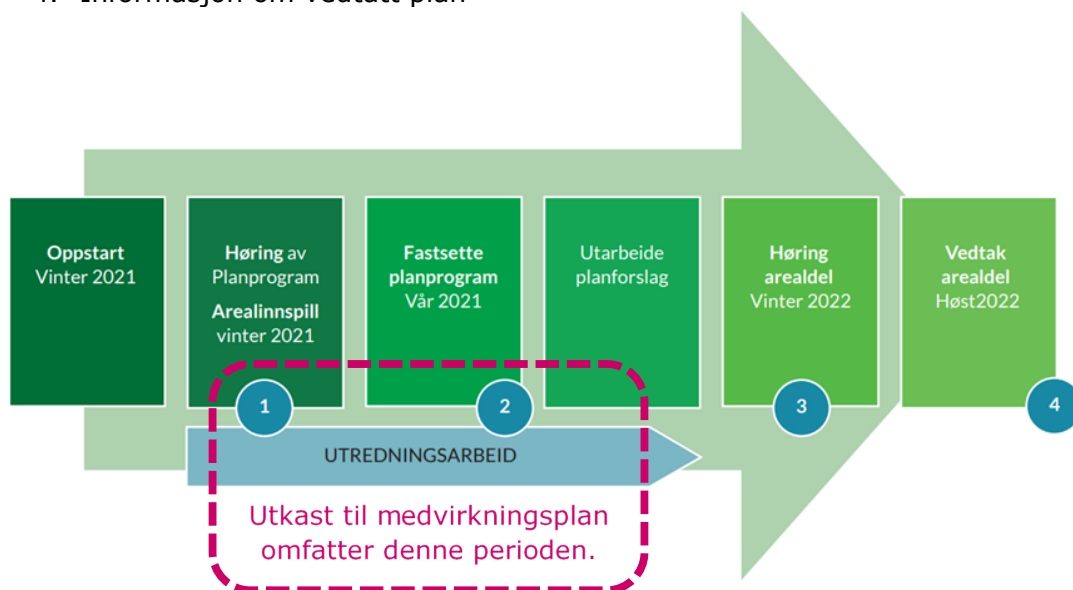
Medvirkningsstrategi for overordnet planarbeid i Kristiansand er vedtatt som del av planstrategien og legges til grunn for planarbeidet. Her beskrives det at «*god by- og stedsutvikling handler mye om å bygge videre på de kvalitetene som allerede er der. Inngående lokalkunnskap er dermed grunnleggende for å identifisere elementer som fungerer, eller har viktige identitetsskapende potensial. Slik kunnskap må innhentes gjennom aktiv dialog*». Følgende strategier legges til grunn for kommunes planarbeid:

- Det skal legges til rette for tidlig involvering i kommunens planprosesser.
- Det skal være et særlig fokus på hvordan en kan legge til rette for å gi svakere stemmer mer kraft i samfunnsutviklingen. Barn og unge stemmer skal ha et særlig fokus.
- Innovative og kreative medvirkningsmetoder skal tas i bruk.
- Ulike arenaer for samskaping i samarbeid med frivillige organisasjoner, andre aktører og kommuner skal utprøves.
- Kommunens innbyggertorg skal benyttes som sentrale møte- og kontaktpunkter i kommunens planarbeid. I tillegg skal etablerte arenaer og møteplasser der kommunen møter innbyggere, næringsliv, institusjoner og organisasjoner brukes aktivt.

I utkast til planprogram for kommuneplanens arealdel er det sagt at medvirkningen i arealdelen vil legge særlig vekt på hvordan vi i fellesskap kan nå målene i samfunnsdelen gjennom arealpolitikken. Planprogrammet legger opp til en dialog og medvirkning som skal ivareta mangfoldet i kommunen og være relevant for sentrale temaer i planarbeidet.

Medvirkning og dialog vil skje på ulike tidspunkter i planprosessen:

1. Høring av planprogram og arealinnspill
2. Medvirkning og dialog som skal gi nyttige innspill til utredninger og planforslaget
3. Offentlig ettersyn av planforslaget og dialogmøter
4. Informasjon om vedtatt plan



Utkast til medvirkningsplan omfatter hovedsakelig medvirkning og dialog som skal skje under utredningsarbeid og utforming av planforslag til arealdelen. Dette arbeid vil skje hovedsakelig våren 2021 og frem til sommeren.

På tvers av fag og interesser for å nå målene

Mål med arealdelen, som står i planprogrammet er den røde tråden for arbeidet videre. Det gjelder også dialog og medvirkning som skal skje fremover. Hvordan kan befolkningen og de ulike samfunnsaktørene i kommunen bidra til å gjøre Kristiansand til et sosialt rettferdig lavutslippssamfunn, med 80% reduksjon av klimagassutslipp? Hvordan skal vi gjøre Kristiansand til en attraktiv kommune å bo og arbeide i, skape arbeidsplasser og tiltrekke oss kompetent arbeidskraft. Kommuneplanens arealdel skal bygge opp under samfunnsdelens retningsmål.

Administrasjonen vil i stor grad legge til rette for at diskusjoner tas på tvers av roller og interesser for å få løftet frem hvordan vi i fellesskap kan nå målene som er satt for planarbeidet.

Det er også lagt vekt på internt og tverrfaglig samarbeid i organisasjonen der medvirkningen for arealdelen koordineres med andre pågående prosjekter og prosesser. Informasjon og innspill fra medvirkningsaktiviteter som gjennomføres i regi av andre prosjekter, vil innhentes og brukes i arbeidet med de sentrale temaer i arealdelen (se kapittel 5 i planprogrammet, Sentrale temaer i planarbeidet).

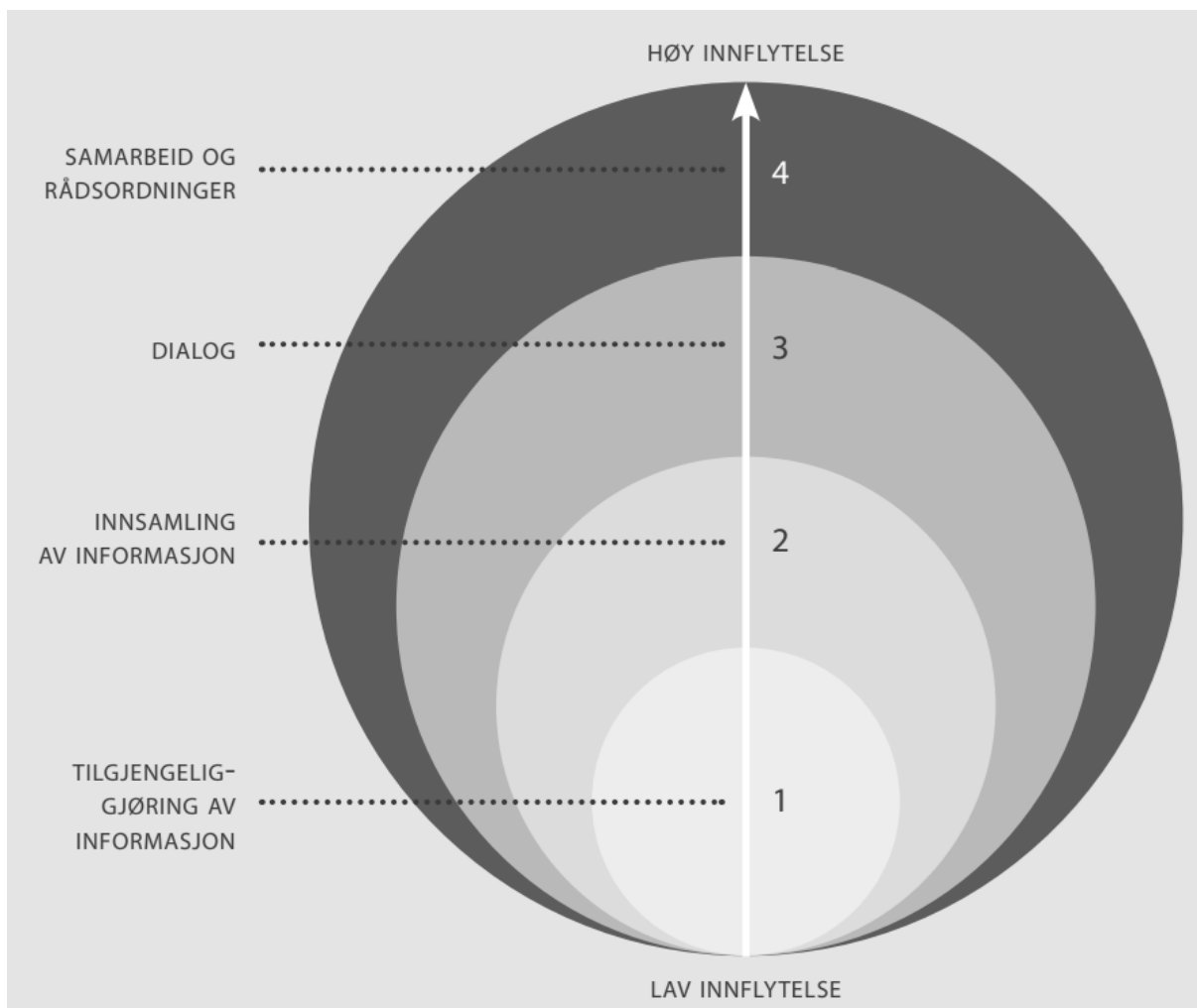
Innflytelsesgrad og forventningsavklaring

Det vises ofte til medvirkningsstigen til Sherry Arnstein (1969) som beskriver ulike grader av involvering og engasjement når man snakker om medvirkning. I sin veileder *Medvirkning i planlegging*, har regjeringen oversatt stigen til «innflytelsessirkelen» (se figur 1).

I sirkel (1) gjøres informasjon tilgjengelig uten at det legges til rette for flere tiltak. I sirkel (2) innhenter man informasjon gjennom en åpen prosess som gir større medvirkningsmulighet. Man kan bidra til innsamling av kunnskap og dermed gi et bredere beslutningsgrunnlag. Sirkel (3) viser en dialogbasert medvirkning som kan bestå av ulike metoder for å engasjere og diskutere et tema, og øker dermed muligheten for å påvirke prosessen eller sluttresultatet. I sirkel (4) er innflytelsen størst og består av samarbeid og nær samhandling med andre berørte (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014).

Poenget er ikke at medvirkning alltid skal foregå på det høyeste innflytelsesnivået. Ulike faser i en planprosess vil kreve ulike medvirkningsmetoder og grad av innflytelse. Det er derfor naturlig at en bred planprosess som kommuneplanens arealdel vil bevege seg mellom de ulike innflytelsessirkler. Men det er viktig at man har avklart innledningsvis hvor man befinner seg i innflytelsessirkelen, hvilke påvirkningsmulighet som åpnes opp for og hva som kan påvirkes. Denne forventningsavklaring er viktig for å unngå unødvendig frustrasjon, demobilisering av lokal kompetanse som kommunen er avhengig av, og følelse av avmakt.

Altså en forutsetning for vellykket medvirkning er at det innledningsvis avklares hva er man invitert til: Hvor er man i prosessen, hvilke tema er man invitert til å medvirke om og hvilket omfang eller grad av innflytelse er det lagt opp til (og hvorfor)? Det er også viktig å presisere at alle innspill høres og blir vurdert. Det betyr ikke at de nødvendigvis innarbeides i planforslaget. Det kan for eksempel være målkonflikter som krever prioritering, innspill som er på et mer detaljert nivå enn planen. Denne avklaringen setter rammen rundt aktiviteten som man er invitert til.



Figur 1: Innflytessirkelen (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014)

Utkast til medvirkningsplanen viser derfor også hvilken innflytelsesgrad de ulike aktiviteter forventes å ha. De fleste aktiviteter beveger seg mellom informasjon, innhenting av kunnskap og dialog. Det er vår vurdering at samarbeid og samhandling generelt sett er mer aktuelt på mer detaljerte planer og konkrete spørsmål enn arealdelen, som er et overordnet dokument. Samtidig er ikke alle aktiviteter ferdig planlagt, og elementer av samskaping kan inngå i flere av disse.

Mer innovativ, digital og utforskende?

Kristiansand har som ambisjon å ta i bruk innovative og kreative medvirkningsmetoder. I tillegg krever Covid-situasjonen at vi tar i bruk digitale løsninger for fremdeles å kunne møtes og samarbeide. Dette blir en utfordring for arbeidet med arealdelen.

De digitale løsninger har både positive og utfordrende aspekter. Vi når ut til flere fordi det er lett å kople seg opp, og møter er ikke stedsavhengig. Møter og aktiviteter kan legges ut som opptak for at enda flere kan få tilgang til informasjonen som de inneholder. Med digitale metoder er det også mulig å nå ut til de stemmer som ofte oppleves som svakere eller stille i samfunnsplanlegging.

Samtidig er det digitale fremdeles noe nytt for mange. For enkelte personer og grupper kan digitale løsninger virke som en terskel, enten fordi det er ny teknologi eller upersonlig. For tilretteleggere bak møter og aktiviteter kan det være ressurskrevende å lage en god rigg slik at aktiviteten oppleves tilgjengelig og lett å medvirke i.

Alt dette kan påvirke kvaliteten på medvirkningen. Denne perioden blir uunngåelig også preget av en utforskning i nye metoder for medvirkning, og hvor det må være rom for «test-og-feile-og-teste-igjen».

Vi har allerede fått mange innspill

I de tre tidligere kommunene er det gjennomført medvirkning på ulike prosesser som er relevant for det videre planarbeidet med arealdelen. Dette er for eksempel dialog med barnehager og skoler knyttet verdsetting av friluftslivsområder i Søgne og Songdalen, boligundersøkelse i de tre tidligere kommuner, mm.

Det er viktig å bruke den kunnskapen som vi allerede har innhentet, og bruke de pågående prosessene for å unngå og utmatte befolkning med gjentakende medvirkningsaktiviteter som helt eller delvis omhandler samme tema.

Samfunnsdelen

I forbindelse med utarbeidelse av samfunnsdelen ble det gjort et omfattende medvirkningsarbeid (se vedlegg 6 i sak 128/20, [Sterkere sammen – Kristiansand mot 2030, Samlet innspill fra medvirkningsarrangementer](#)). Mange av innspillene er relevante for arbeid med arealdelen og vil bli tatt med videre i planarbeidet.

Flere av høringsinnspillene fra dette arbeid (se vedlegg 4 i sak 128/20, [Høringsinnspill med administrasjonens kommentarer og vurderinger](#)) er også relevante for arealdelen og skal følges opp det videre planarbeidet.

Pågående prosjekter og prosesser

Listen her er ikke utfyllende, men gjenspeiler kommunen høye aktivitetsnivå når det gjelder dialog, medvirkning og samskaping i ulike prosjekter og prosesser.

Forsknings- og samarbeidsprosjektet Sosial bærekraft som ny drivkraft i lokalsamfunnsutviklingen (SOSLOK) skal undersøke hvordan metoder for mobilisering av innbyggere og utbyggere kan bidra til å skape gode lokalsamfunn. Prosjektet inneholder ulike samskappingsaktiviteter som kan gi relevant kunnskap om hva som er viktig for god lokalsamfunnsutvikling (se [artikkel og nyhetssak på kommunens nettside](#))

Forskningsprosjektet NordicPATH utforsker hvordan vi kan skape smarte og bærekraftige byer med fokus på menneskene som bor der. Luftkvalitet og miljø er sentrale temaer i prosjektet, der innbygger inviteres til å delta på ulike måter (se [artikkel og nyhetssak på kommunens nettside](#))

Kommunen skal lage en ny klima- og miljøstrategi og inviterer til medvirkning gjennom ulike metoder og kanaler. Flere innspill vil være særdeles relevante for sentrale temaer i arbeidet med arealdelen (se [artikkel og nyhetssak på kommunens nettside](#))

Kommunen har også gjennomført medvirkning knyttet til utarbeidelse av en ny kulturstrategi (se [artikkel og nyhetssak på kommunens nettside](#)), utarbeidelse av ny folkehelsestrategi (se [artikkel og nyhetssak på kommunens nettside](#)) og setter nå i gang arbeid med kommunedelplan for kulturmiljøer, kulturminner og kulturlandskap (se [mer på kommunens nettside](#)). Det pågår også prosesser knyttet fremtidige utvidelser ved flere skoler i kommunen, kartlegging og verdsetting av jordbruksområder og friluftslivsområder, byromsanalyse i Kvadraturen, strategisk næringsplan, og mye mer. Alle disse prosesser vil kunne gi nyttig kunnskap og relevante innspill til arealdelen.

Uttalelsene fra rådene

Planprogrammet sier at seniorrådet, ungdommens bystyre og råd for funksjonshemmede skal involveres.

Orientering er gjennomført i alle rådene under høringsperioden. Orientering har lagt vekt på å tydeliggjøre hva er arealdelen, hva er et planprogram og muligheter for medvirkning fremover.

Seniorrådet har gitt uttalelse til planprogrammet inneholder ikke konkrete innspill til medvirkning i planarbeidet. Noen av temaene som nevnes i uttalelsen vil være relevante for medvirkning under temaet *Senterområder, stedsutvikling og boligbygging*.

Rådet for funksjonshemmede og studentrådet har ikke gitt noen uttalelser til planprogrammet.

Under orienteringen gav ungdommens bystyre uttrykk for ønske om å bli invitert når det skal gjennomføres medvirkning for barn og unge. Det vil være naturlig å invitere en eller flere representanter til å delta på aktiviteter som workshop og dialogmøter.

Barn og unges interesser

Varsel om oppstart og informasjon om høring av planprogram er sendt ut til elevrådene i forbindelse med oppstart av planarbeidet. Et oppfølgingsbrev som forklarer mer om planarbeidet og muligheter for medvirkning sendes ut til elevrådene i løpet av våren.

Det er lagt opp til at det gjennomføres et eget medvirkningsopplegg med barn og unge på enkle temaer. Flere elevråd har gitt uttalelse til planarbeidet. Disse innspill vil bidra til å konkretisere medvirkningsopplegg for barn og unge. Dette gjøres også i tett samarbeid med kommunens egen rådgiver for medvirkning for barn og unge og i dialog med barn- og unges representant.

Lag, foreninger og befolkningens stemme

Utkast til medvirkningsplan viser også temaer der vi ønsker å innhente kunnskap fra og ha dialog med organisasjoner, velforeninger, lokale lag og aktører i og rundt senterområdene. Stedskvaliteter, attraktive møteplasser, tilgang på friområder er noen få blant flere elementer som er viktig å identifisere i nærmiljøene i og rundt senterområdene, og i boligområdene. Administrasjonen er bevisst på at det er et stort engasjement blant befolkningen og mye kunnskap som kan bidra til at arealdelen skal ivareta ambisjoner om aldersvennlige og inkluderende bomiljøer. Dette vil bli tatt hensyn til i medvirkning som arrangeres i og rundt senterområdene.

Offentlige myndigheter og regionalt planforum

Utkast til medvirkningsplan viser temaer hvor det er relevante med dialog med offentlige myndigheter. Dette er relevant både for å dele kunnskap om enkelte temaer og/eller koordinere arbeidet med arealdelen med pågående prosesser hos regionale myndigheter.

Regionalt planforum er naturlig arena for å drøfte utfordringer og mulighetsrom innenfor enkelte temaer i planarbeidet. Tidspunkt for dialog i planforum er ikke satt opp i medvirkningsplanen.

Innspill fra høring av planprogram for kommuneplanens arealdel

Planprogrammet har vært på høring i perioden 22.1 – 19.3. I kunngjøringen og høringsbrev har kommunen oppfordret organisasjoner til å spille inn hvilke tema de er særlig opptatt av og som de ønsker å bli invitert til medvirkning på.

Det er kommet inn ca. 200 uttalelser (inkl. arealinnspill) til planarbeidet. Det skal gjøres en vurdering av innspillene som omhandler medvirkningstemaer og hvordan disse ivaretas eller innarbeides i medvirkningsplanen.

Politisk deltakelse og forankring

Planprogrammet beskriver politisk organisering og forankring av planarbeidet. Kommuneplanen er kommunens viktigste styringsdokument og forankres godt politisk i alle faser av planarbeidet.

Bystyret er kommunens øverste planmyndighet og skal fastsette planprogrammet og vedta kommuneplanens arealdel.

Formannskapet er kommuneplanutvalg og orienteres om sentrale problemstillinger underveis i planprosessen. Gruppelederne inviteres til å delta ved orienteringene. Formannskapet behandler planprogrammet før og etter høring, førstegangsbehandler planforslaget før offentlig ettersyn og innstiller til planforslaget til bystyret. Representanter fra formannskapet er til stede og leder offentlige møter i forbindelse med planarbeidet.

By- og stedsutviklingsutvalget skal ivareta kommunens interesser innen arealpolitikk, utbyggingspolitikk, byutvikling, distriktspolitikk og transportpolitikk. Utvalget har ansvar for å følge opp kommuneplanens arealdel i reguleringsplaner og byggesaker. Planprogrammet og planforslag legges fram til behandling i by- og stedsutviklingsutvalget i forkant av formannskapets behandlinger. Representanter fra by- og stedsutviklingsutvalget inviteres til offentlige planmøter.

Temamøter og orienteringer

Det legges opp til følgende orienteringer:

- 24.mars: Oppstart- og inspirasjonsforedrag i Bystyret
Faglige foredrag med relevans for kommuneplanens arealdel.
- Våren 2021: Korte tematiske orienteringer i formannskapsmøtene gjennomføres underveis i planarbeidet. Disse skal gi et raskt innblikk i sentrale temaer, kort oppsummering av analyser eller presentasjon av utfordringer eller dilemmaer som er avdekket på et tema. Orienteringene vil være tilgjengelige for andre politiske utvalg via strømming i kommune TV.
- 9. Juni: Temamøte i formannskapet
Administrasjonen presenterer status i planarbeidet og sentrale problemstillinger som framkommer i arbeidet med faglige utredninger og innspill til planarbeidet. Orienteringer for formannskapet og gruppelederne. By- og stedsutviklingsutvalget inviteres til temamøtet, eller får tilsvarende orientering i møtet den 10. juni.

Politisk behandling våren 2021

Sak om fastsettelse av planprogrammet legges etter planen frem for bystyret 26. mai. Sak om sortering av arealinnspill planlegges lagt fram for formannskapet i juni.

Vurdering

Utkast til medvirkningsplan viser de medvirkningsaktivitetene som skal gjennomføres og aktiviteter som må konkretiseres. Dokumentet er dynamisk og vil kunne suppleres og oppdateres med andre aktiviteter etter behov og innspill.

Medvirkningsplanen er utformet med tanke på mangfoldet i kommunen og relevans for de sentrale temaer i planarbeidet. Grad av innflytelse er vurdert ut ifra hvilken kunnskap som er tilgjengelig fra før, hva arealdelen kan fastsette som overordnet styringsdokument, og hva kan konkret drøftes innenfor de ulike sentrale temaer i planarbeidet.

Medvirkningsplanen følger opp medvirkningsstrategien for overordnet planarbeid i Kristiansand. Ambisjoner om brei og innovativ medvirkning ivaretas på en god måte, i en tid hvor digitale løsninger fyller mer enn hva de har gjort før.

Konklusjon (jf. forslag til vedtak)

Kommunedirektøren anbefaler at formannskapet tar utkast til medvirkningsplan for kommuneplanens arealdel til orientering.

Punkt 63/21: Vurdering av kommunal forskuttering av nytt kryss på E39 ved Breimyrveien

Bilag

Vedtak BYSTED, 18032021, Sak 48/21, Vurdering av kommunal forskuttering av nytt kryss på E39 ved Breimyrveien

Vedtak BYSTED, 04032021, Sak 42/21, Vurdering av kommunal forskuttering av nytt kryss på E39 ved Breimyrveien

2020-01-29_Notat_Breimyrkrysset



Dato 25. januar 2021
Saksnr.: 2020018731-3
Saksbehandler Jan Erik Lindjord
Godkjent av Knut Felberg
Tone Iglebæk
Camilla Bruno Dunsæd

Saksgang

By- og stedsutviklingsutvalget
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

04.03.2021
10.03.2021
24.03.2021

Vurdering av kommunal forskuttering av nytt kryss på E39 ved Breimyrveien

Forslag til vedtak

1. Bystyret mener det ikke bør arbeides videre med etablering av en forskuttering av utbygging av Breimyrkrysset før det foreligger vedtak om statlig finansiering av tiltaket.

Sammendrag

Den 18. september 2019 gjorde bystyret i gamle Kristiansand kommune følgende vedtak:

Bystyret ber administrasjonen fremme en sak om kommunal forskuttering av Breimyrkrysset for snarlig behandling. (Enst.)

Saken har sitt utspring i at tidligere lyskryss på E39 for adkomst til Hellemyr (Breimyrkrysset) ble fjernet og avkjøring vestfra mot Hellemyr og utkjøring fra Hellemyr østover ble stengt. Den gang ble det antatt at nytt planskilt kryss skulle bli bygget i løpet av de neste fem årene. Byutviklingsstyret i Kristiansand behandlet i møtet 14. mars 2013 sak om Breimyrkrysset. Vedtakets punkt 2 sier «Byutviklingsstyret forutsetter at vegvesenet prioriterer etablering av 2-planskryss innen 5 år i sine budsjettframlegg til Samferdselsdepartementet og Stortinget». Byutviklingsstyret vedtok videre tiltak for å bedre trafikksikkerheten Hellemyrbakken, som veien heter helt fra meieriet til krysset med Breimyrveien. Det er i dag 2-sidig gang-/sykkelvei fra kryss Breimyrveien til Hellemyr skole, med undergang under Hellemyrbakken. Tiltakene By- og miljøutvalget vedtok, og som er gjennomført var:

- Utbedring av sikt langs gang-/sykkelvei langs Hellemyrbakken ved Hellemyrtoppen.
- Fartsdempere i Hellemyrbakken.
- Fartsgrense 40 km/t i Hellemyrbakken forbi skolen.
- Lyssetting av gangfeltene i Hellemyrbakken

Det er i dag 2-sidig gang-/sykkelvei fra kryss Breimyrveien til Hellemyr skole, med undergang under Hellemyrbakken.

Nytt 2-plankryss er som kjent ikke bygget og det er uvisst når et nytt fullverdig kryss kan etableres. For tiden er det ikke satt av penger i NTP eller på andre deler av Statens vegvesens budsjett til et slikt tiltak. Tiltaket ligger inne som et prioritert tiltak i lokalt forslag til portefølje for Byvekstavtale for Kristiansandsregionen oversendt Samferdselsdepartementet januar 2017.

Statens vegvesen har gjennomført en mulighetsstudie av enklere kryssløsninger for Breimyrkrysset. Resultatet av utredningen om Breimyrkrysset omtales i saksutredningen. Statens vegvesen har vurdert A: Regulert løsning, B: Dagens løsning etter at Rauhellerkrysset er bygget, C: Rundkjøring i plan og D: Enklere planskilt kryss. De ulike løsningene og resultatet av utredningen om Breimyrkrysset omtales i saksutredningen.

På bakgrunn av en vurdering av kostnader, arealinngrep, trafikkavvikling og trafiksikkerhet anbefaler ikke Statens vegvesen noen av alternativene A, C eller D. Hvilke faktorer som er avgjørende varierer for de ulike alternativene. Statens vegvesen viser også til at dagens løsning fungerer godt med hensyn til vegvesenets ansvar for riksveg. Statens vegvesen mener at løsning i kombinasjon med nytt Rauhellerkryss vil være en tilfredsstillende løsning.

Kommunedirektøren tolker Statens vegvesen slik at det ikke foreligger faglige trafikale argumenter som tilsier at vegvesenet vil prioritere dette tiltaket. Det er heller ikke satt av penger på vegvesenets budsjett til tiltaket. Kommunedirektøren mener derfor det er liten sannsynlighet for at vegvesenet vil anbefale Samferdselsdepartementet å gå med på en forskuttering. Det er også stor mulighet for at forskutteringen ikke vil bli tilbakebetalt om departementet skulle godkjenne en forskuttering, så lenge det ikke er avsatt penger til tiltaket. Kommunedirektøren mener videre at det ikke er forhold knyttet til trafiksikkerhet eller trafikkbelastning, som skiller Hellemyrbakken fra andre sammenliknbare kommunale veier, som tilsier at det haster å få gjennomført tiltaket. Kommunedirektøren mener det ikke er tunge nok argumenter knyttet til trafikkbelastning eller trafiksikkerhet for at Kristiansand kommune bør forskuttere et statlig tiltak, og vil på denne bakgrunn fraråde å forskuttere tiltak for Breimyrkrysset.

Videre vil vi peke på at busstilbudet er forbedret de siste årene og at et fullverdig kryss kan bidra til å øke personbilens attraktivitet på bekostning av bussens konkurransekraft.

Gjennomføring av planene for strekningen Kolsdalen-Breimyr bør fortsatt være en del av en fremtidig Byvekstavtale. Det bør imidlertid undersøkes om det finnes løsninger som gir lavere kostnad enn det som ligger i vedtatte reguleringsplaner, slik vegvesenet tar til orde for. Breimyrkrysset vil være en del av en slik vurdering og prioritering.

Prinsipielt mener kommunedirektøren at kommunen kan vurdere forskuttering av statlige investeringstiltak dersom det finnes forpliktende vedtak om statlig finansiering og at det foreligger tungtveiende grunner til at kommunen skal forskuttere finansieringen slik at tiltaket kan gjennomføres raskere enn det statens investeringsplaner legger opp til.

Vedlegg:

Statens vegvesen: Notat Breimyrkrysset

Saksutredning

Bakgrunn for saken

Den 18. september 2019 gjorde bystyret i gamle Kristiansand kommune følgende vedtak:

Bystyret ber administrasjonen fremme en sak om kommunal forskuttering av Breimyrkrysset for snarlig behandling. (Enst.)

Saken har sitt utspring i at tidligere lyskryss på E39 for adkomst til Hellemyr (Breimyrkrysset) ble fjernet og avkjøring vestfra mot Hellemyr og utkjøring fra Hellemyr østover ble stengt. Den gang ble det antatt at nytt planskilt kryss skulle bli bygget i løpet av de neste fem årene. Dette har som kjent ikke skjedd og det er uvisst når et nytt fullverdig kryss kan etableres. For tiden er det ikke satt av penger i NTP eller på andre deler av Statens vegvesens budsjett til et slikt tiltak. Tiltaket ligger inne som et prioritert tiltak i lokalt forslag til portefølje for Byvekstavtale for Kristiansandsregionen oversendt Samferdselsdepartementet januar 2017.

Planmessig er krysset en del av videre utbygging av E39 fra Kolsdalen til påkobling med nytt Grauthellerkryss som Nye veger bygger i forbindelse med ny E39. Nytt toplanskryss på E39 for av-/påkjøring til Hellemyr er ferdig regulert med reguleringsplan for hele strekningen Gartnerløkka-Breimyr. Strekningen er delt opp i tre faser. Fase 1 Gartnerløkka-Kolsdalen er sikret statlig delfinansiering i inneværende NTP og bompengefinansiering i bompengoordningen som Bystyret vedtok november 2018. Forarbeider for Fase 1 er startet opp og når ny bompengoordning er vedtatt av Stortinget kan vegvesenet iverksette arbeidet. Fase 2, Kolsdalen-Meieriet og Fase 3 Meieriet-Breimyr (påkobling ny E39) ligger inne i forslag til portefølje for Byvekstavtalen. Også Fase 1 ligger i denne porteføljen, men kommune og fylke har altså tatt grep for å sikre fremdriften uavhengig av forhandlinger om byvekstavtale. Kryss E39 av/påkjøring til Hellemyr er en del av Fase 3. Det planlagte krysset kan bygges uten at resten av Fase 3 bygges, om dette er hensiktsmessig må vegvesenet vurdere.

Statens vegvesen har gjennomført en mulighetsstudie av enklere kryssløsninger for Breimyrkrysset. Resultatet av utredningen om Breimyrkrysset omtales nedenfor.

Byutviklingsstyret i Kristiansand behandlet i møtet 14. mars 2013 sak om Breimyrkrysset. Vedtakets punkt 2 sier «Byutviklingsstyret forutsetter at vegvesenet prioriterer etablering av 2-planskryss innen 5 år i sine budsjettframlegg til Samferdselsdepartementet og Stortinget». Byutviklingsstyret vedtok videre tiltak for å bedre trafiksikkerheten Hellemyrbakken, som veien heter helt fra meieriet til krysset med Breimyrveien. Det er i dag 2-sidig gang-/sykkelvei fra kryss Breimyrveien til Hellemyr skole, med undergang under Hellemyrbakken. Tiltakene By- og miljøutvalget vedtok, og som er gjennomført var:

- Utbedring av sikt langs gang-/sykkelvei langs Hellemyrbakken ved Hellemyrtoppen.
- Fartsdempere i Hellemyrbakken.
- Fartsgrense 40 km/t i Hellemyrbakken forbi skolen.
- Lyssetting av gangfeltene i Hellemyrbakken

Statens vegvesens mulighetsstudie

Reguleringsplanen for strekningen E39 Rigeekrysset – Breimyrkrysset ble vedtatt av bystyret 18. februar 2015. Denne reguleringsplanen ble utarbeidet på bakgrunn av det som står i Nasjonal transportplan 2014 – 2023 (St.m. 26) side 275 og 276 om siste seksårsperiode:

«Regjeringen prioriterer statlige midler til å gjennomføre prosjekt E39 Gartnerløkka – Breimyrkrysset, forutsatt at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet innenfor fase 2 av Samferdselspakke Kristiansand.»

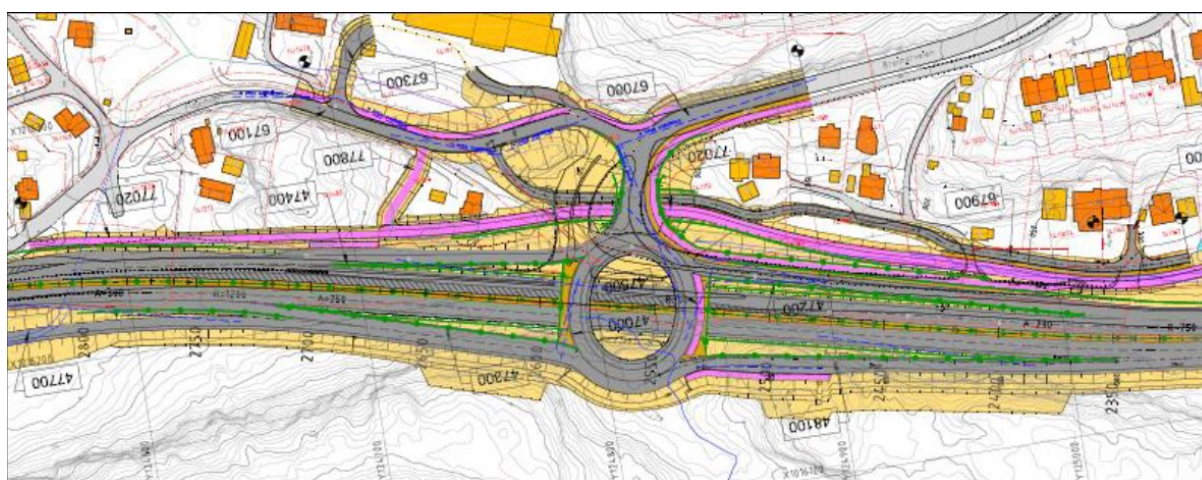
I gjeldende NTP er finansiering av nye tiltak i Kristiansandsregionen i hovedsak lagt til byvekstavtalen, herunder også prosjektet E39 Breimyrkrysset. Nytt Breimyrkryss var oppført i grunnlaget for det lokale forslaget til byvekstavtale og var tenkt finansiert der. Det er av ulike grunner ikke inngått noen byvekstavtale, og dermed foreligger det heller ikke finansiering av prosjektet.

Statens vegvesens vurdering er at Byutviklingsstyrets vedtak er fulgt opp ved at det er utarbeidet en reguleringsplan for Breimyrkrysset, og gjennom arbeidet med NTP 2018-2029 lagt til rette for at det kan bevilges penger til prosjektet fra og med 2018.

Alternativer vurdert i mulighetsstudien

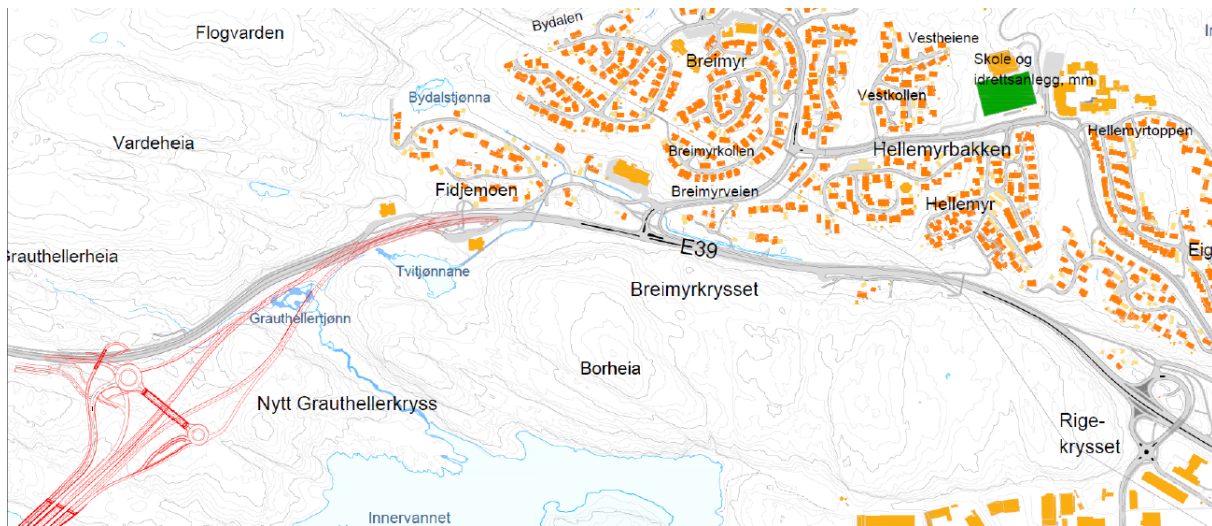
Vegvesenet har vurdert fire alternativer for adkomst til Hellemyr ved Breimyr. For en fullstendig beskrivelse vises det til vedlagte rapport.

Alternativ A: Regulert løsning med fullt planskilt kryss tilpasset dagens vegsystem



Den fullt utbygde løsningen har god trafikkavvikling, god trafiksikkerhet for alle trafikanter og svingebevegelser i alle retninger. Med gjennomgående to kjørefelt i hver retning i kryssområdet vil det også bli god framkommelighet for kollektivtrafikken. Det blir forbedringer for gående og syklende med økt standard på gang-sykkelvegen. Det er liten fare for overføring av trafikk til Hellemyrbakken, trafikken der vil bli redusert. Dette vil være den klart dyreste løsningen og finansieringen er en utfordring og det er ikke realistisk å gjennomføre innen rimelig tid. Prosjektet er oppført i grunnlaget for byvekstavtale, langt nede på lista, og tenkt finansiert der.

Alternativ B: Dagens av-og påkjøring beholdes, øvrige svingebevegelser ivaretas i nytt Grauthellerkryss og eksisterende Rige-kryss

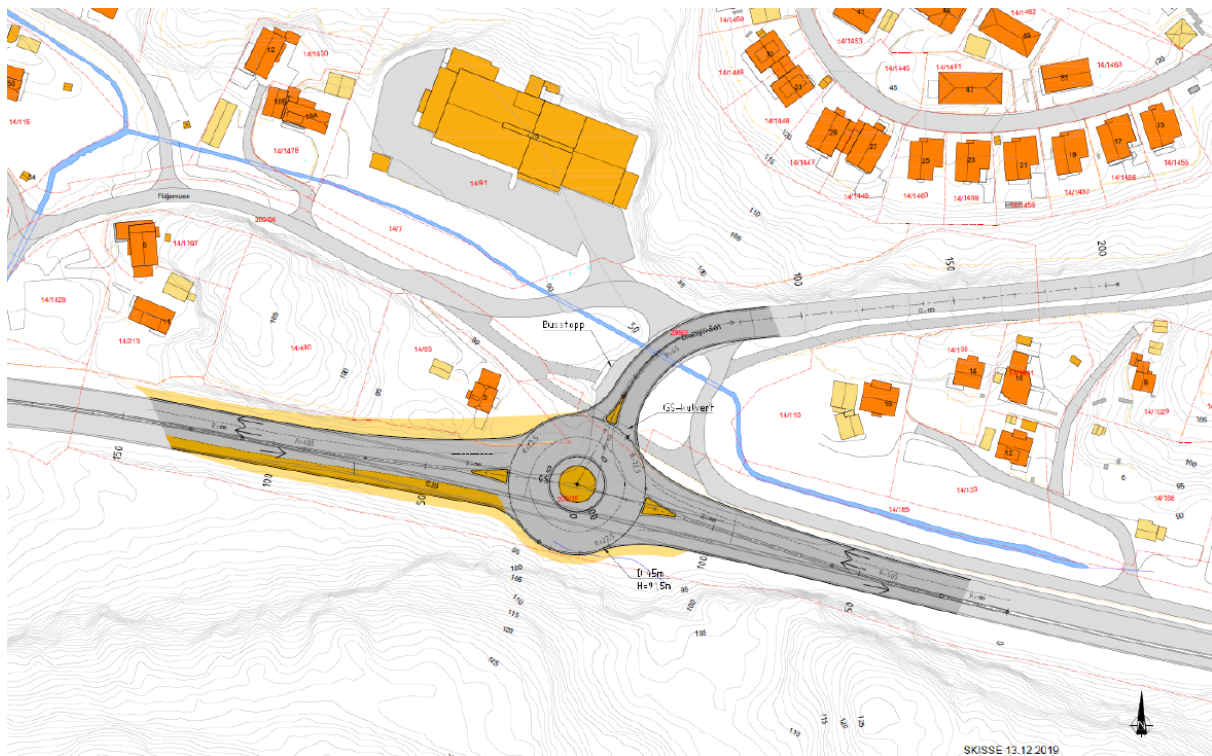


Løsningen består i å beholde Breimyrkrysset som i dag, med kun tillatt høyresving. Det nye krysset ved Grauthelleren og dagens kryss ved Rige benyttes for venstresvingbevegelsene. Det vil da bli følgende kjøremønstre:

- Fra Kristiansand til Breimyrveien: Høyresving av E39 som i dag.
- Fra Breimyrveien til Søgne: Høyresving inn på E39 som i dag.
- Fra Breimyrveien til Kristiansand: Høyresving inn på E39 og påkjøring til E39 til Kristiansand i Grauthellerkrysset.
- Fra Søgne til Breimyrveien: Som i dag. Kjører av fra E39 i Rige-krysset og kjører på E39 mot vest og deretter høyresving i Breimyrkrysset.

Løsningen kan etableres straks det nye Grauthellerkrysset er på plass og vil fungere selv om E39 ikke bygges ut til fire felts veg mellom Grauthellerkrysset og Rige-krysset. Dette vil i praksis være en innsnevring fra to til et felt for biler fra vest. Kollektivfeltet fra vest ender i krysset, og videre fram mot Rige-krysset blir det et felles kjørefelt for biler og busser som i dag.

Alternativ C: Rundkjøring anbefales ikke pga. sikkerhet og kapasitet/avvikling på E39



Rundkjøring med diameter 45 m og to sirkulasjonsfelt. Det er et felt inn i rundkjøringen fra vest og flettefelt ut fra rundkjøringen mot byen, ellers ligger dagens E39 og gangsykkelvegene som i dag. Det må ses nærmere på om dagens busstopp kan beholdes.

Løsningen har bra trafikkavvikling for trafikken til og fra Hellemyr. Trafikken glir fint av og på E39 i høyresvingene som i dag. Trafikken fra Hellemyr til byen vil ha forkjøringsrett i rundkjøringen. Trafikken fra Søgne til Hellemyr vil også ha forkjøringsrett i forhold til dem som skal rett fram på E39 retning Søgne. Det vil si at trafikken til og fra Hellemyr vil få en god framkommelighet og bli prioritert i rundkjøringen på bekostning av hovedtrafikken som er rett fram på E39. Denne løsningen vil derfor trolig føre til at trafikken i Hellemyrbakken reduseres; man vil heller velge E39.

Løsningen er uheldig i forhold til trafiksikkerhet, og frarådes av følgende grunner:

- E39 kommer inn fra vest med hastighet 110 km/t. Det forutsettes at det gjøres tiltak på motorvegen slik at farten inn mot Breimyrkrysset senkes. Rundkjøringsløsningen vil imidlertid være mer utfordrende enn de andre alternativene. Hastigheten/trafikken på E39 må bremses kraftigere ned og vikeplikt inn i rundkjøringen medfører kraftig nedbremsing eller full stopp for trafikken inn fra Breimyrveien Dette gir økt risiko for påkjørsler.
- Hastigheten bør skiltes ned til 50 evt. 60 km/t gjennom krysset for å sikre en betydelig hastighetsreduksjon i begge retninger.
- Uheldig med kryss i så kort avstand til Grauthellerkrysset
- Skeiv trafikkfordeling, -lite trafikk fra/til Hellemyr i forhold til E39
- Det blir en forholdsvis langvarig midlertidig løsning
- Det er ikke naturlig å etablere en rundkjøring så langt fra byen og der hastigheten på E39 vil være så høy. Det er større toleranse for rundkjøringer i sentrale/bynære strøk ettersom fartsnivået oftest er lavere der.

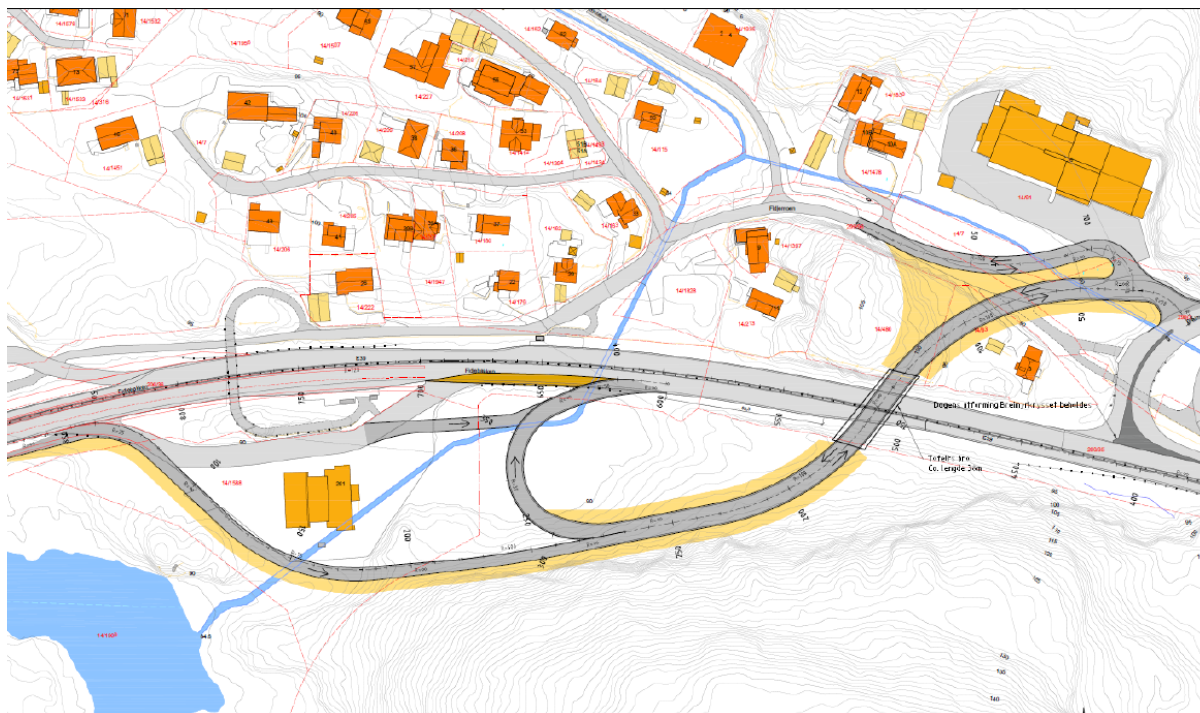
Det er ikke ønskelig og heller ikke tillatt etter SVV sine retningslinjer med rundkjøring på stamveger. En rundkjøring vil redusere framkommeligheten på E39. Forkjøringsrett for trafikken ut fra Breimyrveien er uheldig i forhold til hvilken trafikkstrøm som bør prioriteres. Dagens E39 vil også være E39 til ferjekaia i framtida, også etter at Ytre Ringvei er bygd. I dag er det rundkjøring i Kartheikrysset. Denne rundkjøringen skal

erstattes av planskilt kryss så snart som mulig. Dersom det etableres en rundkjøring i Breimyrkrysset vil det bli den eneste langs E39 på vestsida av Kristiansand. En forutsetter da at Kartheikrysset bygges om til planskilt kryss. Det er ingen rundkjøringer på E18 mellom Oslo og Kristiansand.

Anleggskostnader er ikke kalkulert da løsningen frarådes.

Løsningen kan ikke anbefales og kommer dårlig ut siden lokaltrafikken fra Hellemyr prioriteres foran trafikken på E39 og krav til trafiksikkerhet ikke er godt nok ivaretatt. Det er i dag ingen avviklingsproblemer i Breimyrkrysset, men denne løsningen vil gi det. Kollektivfelt kan ikke videreføres gjennom rundkjøringen, de må oppheves før rundkjøringen. Løsningen vil være negativ for den største delen av trafikken (E39) gjennom krysset.

Alternativ D: Enklere planskilt kryss. På grunn av antatt store kostnader vil SVV ikke anbefale denne løsningen



Løsningen innebærer at dagens kryssutforming med høyre avkjøring og høyre påkjøring beholdes. I tillegg bygges det en veg og bru over E39 fram til bensinstasjonen. Her blir det avkjøringsrampe fra E39 for trafikk fra vest/Søgne til Breimyrveien. Det blir også påkjøringsrampe inn på E39 for trafikk fra Breimyrveien mot sentrum. Denne løsningen er i hovedsak lik en løsning alternativ J, S1 og S2 i konsekvensutredningen og vedtatt kommunedelplan for E39 Gartnerløkka-Kleppland (2006). Med denne løsningen blir alle av- og påkjøringsbevegelser planskilt ivaretatt i Breimyrkrysset, uten nevneverdig ekstra kjørelengde. Bensinstasjonen kan beholdes midlertidig dersom denne løsningen velges (gjelder også de andre løsningene). Brua må tilpasses en senere utvidelse med til sammen 6 kjørefelt (dvs. 4 felt og påkjøringsfelt) på E39.

Med de gjeldende forutsetninger vil trafikken kunne avvikles på en god måte. Løsningen har god trafikkavvikling og god trafiksikkerhet for alle trafikanter. Avstanden mellom avkjøringsrampe i Grauthellerkrysset til påkjøringsrampe Breimyrkrysset er i korteste laget. Kryssløsningen innfører flere av- og påkjøringer og kan oppleves uoversiktlig. Krysset vil bli mer oversiktlig og noe sikrere dersom bensinstasjonen blir fjernet. Med løsningen kan hastigheten skiltes 70 km/t. Liten fare for overføring av trafikk til lokalvegnettet.

God, men nest dyreste løsning som er utfordrende å finansiere og derfor mindre realistisk å gjennomføre innen rimelig tid. Det er en såpass omfattende og kostbar løsning at den må anses som en «endelig» løsning for Breimyrkrysset. Det er uheldig at løsningen er arealkrevende, den beslaglegger store arealer til vegformål.

Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen anbefaler at alternativ B legges til grunn og velges som løsning inntil det kan etableres et planskilt kryss som regulert. Alternativ B vil være en fullgod løsning som ikke koster noe. En unngår også å bruke penger på midlertidige løsninger. Utbygging av nytt Breimyrkryss blir da satt på vent til det foreligger finansiering. I perioden fram til bygging av nytt kryss har en mulighet til å se trafikkutviklingen an og kvalitetssikre den regulerte løsningen, og se om den regulerte løsningen kan forenkles noe for å kutte kostnader.

Generelt for alle løsninger er det en utfordring at trafikken kommer i høy fart på en ny høystandard motorveg med 110 km/t inn mot Grauthellerkrysset. Det må forutsettes at Nye Veier AS gjør tiltak slik at farten senkes i god avstand før Breimyrkrysset, der farten skal senkes til 70 km/t på E39 videre inn mot byen.

I alle de vurderte løsningene blir det innsnevring fra to til ett kjørefelt mellom Breimyrkrysset og Rigeekrysset, og dette vil påvirke trafikkavviklingen.

SVV har sett på muligheten for å etablere fire felts veg mellom Breimyr og Rigeekrysset. Dette kan gjøres på en enklere måte enn vist i gjeldende reguleringsplan og vil bli vurdert nærmere. Ettersom det er vanskelig å skaffe midler til utbyggingen, mener vi at det vil være mer fornuftig å bruke penger på å etablere en sammenhengende fire felts veg enn å bygge midlertidige løsninger i Breimyrkrysset.

Ved valg av anbefalt løsning (Alt.B) vil utvidelse til 4 kjørefelt inn mot byen øke framkommelighet for både kollektivtrafikk og bil. Hastigheten kan da også vurderes satt til 80 km/t som i regulert løsning.

Forskuttering – kort prinsipiell drøfting

På samme måte som bompenger kan bidra til at investeringsprosjekter kan bli gjennomført tidligere enn det som ligger i statens investeringsplaner kan kommunal og fylkeskommunal forskuttering være et middel for tidligere gjennomføring av vedtatte planer. Forskuttering av investeringer i størrelsesorden flere titalls eller hundretalls millioner er en stor forpliktelse for kommuneøkonomien. Forutsetningen som bør være til stede ved kommunal forskuttering er at det er vedtatt en statlig finansiering som sikrer at forskutteringen vil bli tilbakebetalt. Kommunen bør ikke forskuttere investeringer der det er usikkert om kostnaden vil bli refundert og at dette vil skje innenfor en rimelig tidshorisont. I tillegg bør det foreligge en situasjon der det er et prekært problem som trenger en snarlig løsning.

Forskuttering av Breimyrkrysset

Det er fremmet forslag om at kommunen skal forskuttere ombygging av Breimyrkrysset slik at krysset kan betjene alle kjøreretninger. Breimyrkrysset er på riksveg og dermed statens ansvar. Administrasjonen mener kommunen kun bør vurdere forskuttering av statlige investeringstiltak dersom det finnes forpliktende vedtak om statlig finansiering og at det foreligger tungtveiende grunner til at kommunen skal forskuttere finansieringen slik at tiltaket kan gjennomføres raskere enn det statens investeringsplaner legger opp til.

Når det gjelder Breimyrkrysset foreligger det ingen plan for statlig finansiering. I tillegg konkluderer Statens vegvesens mulighetsstudie med at det ikke er trafikale forhold som tilsier gjennomføring av tiltaket og at eksisterende kryss i kombinasjon med nytt Grauthellerkryss og eksisterende Rigeekryss til sammen vil dekke alle kjøreretninger til og fra Hellemyr. Videre mener vegvesenet at den ekstra kjøretiden som denne løsningen

innebærer ikke er et tungt nok argument. Administrasjonen mener derfor det er det vil være en lang og usikker prosess for å få prioritert tiltaket på vegvesenets budsjett.

Det er gjort enkle beregninger av kjøretid retning Kristiansand på strekningen kryss Hellemyrbakken/Breimyerveien – Rundkjøring Kartheia.

- Med vegvesenets foretrukne Alternativ B vil kjøretiden bli ca 4 min:54 sek via Grauthellerkrysset (gjennomsnittshastighet 60 km/t).
- Med dagens løsning via Hellemyrbakken ca 4 min (gjennomsnittshastighet 36 km/t).
- Med direkte utkjøring mot Kristiansand vil kjøretiden være ca 2 min:30 sek.

Kortere kjøretid er et argument for tiltaket, et annet argument er trafikkavlastning av Hellemyrbakken og trafiksikkerhet. Det er åpenbart at et fullverdig kryss med god avvikling vil medføre redusert trafikk på Hellemyrbakken. Det foreligger ikke trafikkberegninger som sammenlikner dagens løsning med et fullverdig kryss eller med vegvesenets anbefalte løsning. Vi må derfor basere vurderingen av trafikkbelastning på tilgjengelige trafikktegninger.

I tabellen under er det gjengitt trafikktegninger for Hellemyrbakken nær kryss Vestkollen og noen andre veier det er relevant å sammenlikne med. Vi ser at det er tre tellinger for Hellemyrbakken, to fra 2012 og en fra 2017. De to tellingene fra 2012 er gjennomført hhv. før og etter omleggingen av Breimyrkrysset. Tellingen før omleggingen er gjennomført midt i juni mens den andre er gjort i slutten av august. Forskjellen i trafikk mellom de to tellingene er 912 passeringer. Siden den ene målingen er gjort midt i juni når trafikken normalt er lavere enn andre deler av året er det ikke riktig å konkludere at omleggingen av krysset har så stor effekt. På den annen side er tellingen fra oktober 2017 i samme størrelse som den fra august 2012, vi mener derfor at det er rimelig å legge til grunn at de to tellingene fra august 2012 og oktober 2017 gir et rimelig bilde av dagens trafikkmengde. Spørsmålet er om denne trafikken er spesielt stor og at det er grunn til å anta spesielle trafiksikkerhetsproblemer på strekningen. I tabellen er gjengitt en rekke tellinger på ulike veier som også er skolevei for barne- og ungdomsskoleelever. Det er mange steder i Kristiansand som har større trafikkbelastning enn Hellemyrbakken. I tillegg er det på den mest kritiske strekningen gjennomført flere tiltak for å gjøre veien trafiksikker for skoleelever, jf. omtale innledningsvis.

Tabell: Trafikktellinger på Hellemyrbakken og andre relevante veier

Veinavn	Målepunkt	Veitype	Trafikk	Måledato
Breimyrvn.	Breimyrstien	Bussv.	3055	10.09.1996
Eigevannsvn.	Eigevannskollen	Bussv.	6731	10.12.2012
Hellemyrbakken	V/Vestkollen	Bussv.	2653	11.06.2012
Hellemyrbakken	V/Vestkollen	Bussv.	3565	21.08.2012
Hellemyrbakken	V/Vestkollen	Bussv.	3349	19.10.2017
Slettheivn.	Slettheia skole	Bussv.	7792	09.06.2011
Slettheivn.	Slettheia skole	Bussv.	6913	05.01.2012
Slettheivn.	Kartheia nord	Bussv.	2949	06.02.2018
Tinnheivn.	v/Tinnheia senter	Bussv.	3055	13.11.2003
Tinnheivn.	Gullvn.	Bussv.	3125	04.09.2007
Tinnheivn.	Eventyrveien	Bussv.	6742	08.11.2007
Tinnheivn.	Per Gyntsvei	Bussv.	7226	26.10.2010
Nikkelvn.	V/Messingveien	Bussv.	6462	22.03.2012
Tretjønnvn.	Borghilds vei	Bussv.	2935	13.11.2007
Øvre Ringv.	Karrustjønn	Bussv.	4324	06.05.2003
Vågsb. Ringv.	ved Dallonavn.	Bussv.	8579	21.12.2004
Vågsb. Ringv.	Kjerrheia-Bossmyrvr	Bussv.	6943	16.05.2006
Vågsb. Ringv.	ved Dallonavn.	Bussv.	6322	23.01.2018
Vågsb. Ringv.	Trekanten	Bussv.	7199	01.02.2018

Trafikksikkerheten på Breimyrveien anses for å være bedre enn mange av veiene angitt i tabellen over. Det er sammenhengende gang og sykkelvei på den ene siden. Mellom Breimyrveien og skolen er det tosidig tilbud med fortau på andre siden. Det er planfri krysning ved krysset med Breimyrveien og ved Hellemyrskole. Øvrige krysningpunkt er sikret med oppmerket gangfelt, økt belysning av gangfelt og fartspuuter. Fartsgrensen er redusert til 40 km/t.

Vurdering

Kommunedirektøren tolker Statens vegvesen slik at det ikke foreligger faglige trafikale argumenter som tilsier at vegvesenet vil prioritere dette tiltaket. Det er heller ikke satt av penger på vegvesenets budsjett til tiltaket. Kommunedirektøren mener derfor det er liten sannsynlighet for at vegvesenet vil anbefale Samferdselsdepartementet å gå med på en forskuttering. Det er også stor mulighet for at forskutteringen ikke vil bli tilbakebetalt om departementet skulle godkjenne en forskuttering, så lenge det ikke er avsatt penger til tiltaket. Kommunedirektøren mener videre at det ikke er forhold knyttet til trafikksikkerhet eller trafikkbelastning, som skiller Hellemyrbakken fra andre sammenliknbare kommunale veier, som tilsier at det haster å få gjennomført tiltaket. Kommunedirektøren vil på denne bakgrunn fraråde å forskuttere tiltak for Breimyrkrysset.

Kommunedirektøren mener det ikke er tunge nok argumenter knyttet til trafikkbelastning eller trafikksikkerhet for at Kristiansand kommune bør forskuttere et statlig tiltak. Videre vil vi peke på at busstilbudet er forbedret de siste årene og at et fullverdig kryss vil bidra til å øke personbilens attraktivitet på bekostning av bussens konkurransekraft.

Gjennomføring av planene for strekningen Kolsdalen-Breimyr bør fortsatt være en del av en fremtidig Byvekstavtale. Det bør imidlertid undersøkes om det finnes løsninger som gir lavere kostnad enn det som ligger i vedtatte reguleringsplaner, slik vegvesenet tar til orde for. Breimyrkrysset vil være en del av en slik vurdering og prioritering.

Konklusjon

Kommunedirektøren foreslår følgende vedtak:

1. Bystyret mener det ikke bør arbeides videre med etablering av en forskuttering av utbygging av Breimyrkrysset før det foreligger vedtak om statlig finansiering av tiltaket.

Punkt 64/21: Justering av ATP-samarbeidsavtalen som følge av kommune- og fylkes sammenslåinger og endring i kommuneloven.

Bilag

Vedtak BYSTED, 18032021, Sak 49/21, Justering av ATP-samarbeidsavtalen som følge av kommune- og fylkes sammenslåinger og endring i kommuneloven.

_ 20_01894-22 Samarbeidsavtale Interkommunalt politisk råd om areal- og transportforvaltning i Kr 631606_1_1

Justering av ATP samarbeidsavtalen som følge av kommune og fylkes sammenslåinger og endring i kommuneloven



Dato 23. februar 2021
Saksnr.: 2021010038-1
Saksbehandler Katrine S Valderhaug Jore
Godkjent av Jan Erik Lindjord
Knut Felberg
Tone Iglebæk

Saksgang

By- og stedsutviklingsutvalget
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

18.03.2021
14.04.2021
28.04.2021

Justering av ATP-samarbeidsavtalen som følge av kommune- og fylkes sammenslåinger og endring i kommuneloven.

Forslag til vedtak

1. Kristiansand kommune mener Areal- og transportplanssamarbeidet (ATP) i Kristiansandsregionen har bidratt positivt til å nå lokale, regionale og nasjonale trafikk- og miljømål i regionen.
2. Kristiansand kommune slutter seg til anbefalingen fra ATP-utvalget om å videreføre dagens samarbeid frem til en byvekstavtale er inngått. Når en byvekstavtale er inngått vurderes en samlet organisering av arbeidet med felles samferdselstiltak i regionen.
3. Organiseringen av samarbeidet og ny samarbeidsavtale blir i tråd med saksframstillingen og vedtak i ATP- utvalg sak 9/20.
4. ATP-samarbeidet etableres som et interkommunalt politisk råd etter reglene i kommuneloven (kapittel 18, §19-4). Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune får fortsatt 6 representanter hver, mens de øvrige kommunene fortsetter med 1representant i ATP-utvalget.

Vedlegg:

*ATP utvalgssak 9/2020: Særutskrift (vedtak og saksframstilling) og justert samarbeidsavtale:
_ 20_01894-26 Særutskrift - Justering av ATP samarbeidsavtalen som følge av
kommune- og fylkes sa 643312_1_1 _ 20_01894-22 Samarbeidsavtale Interkommunalt
politisk råd om areal- og transportforvaltning i Kr 631606_1_1*

Sammendrag

Som følge av fylkes- og kommunesammenslåingene, ny valgperiode og nye regler om interkommunalt samarbeid i kommuneloven er det nødvendig å revidere avtalen om ATP-samarbeid i kristiansandsregionen.

Sammen med revideringen av ATP-samarbeidet er det også sett på samordningen av arbeidet med NTP og arbeidet med en byvekstavtale for kristiansandsregionen. Når en byvekstavtale er inngått med staten er det naturlig å gjøre en ny og samlet vurdering av organiseringen av felles samferdselstiltak i regionen. Inntil da anbefales ATP-samarbeidet videreført med samme organisering som i dag, kun med noen mindre justeringer og presiseringer.

På bakgrunn av dette ble det i ATP-sak 9/20 gjort følgende enstemmige vedtak:

Areal- og transportplanutvalg i Kristiansandsregionen - vedtak

1. ATP-utvalget støtter ideen om at ATP samarbeidet etableres som et eget interkommunalt politisk råd etter de nye reglene i kommuneloven (kapittel 18, §19-4).

2. ATP-utvalget foreslår en løsning der dagens organisering videreføres frem til en byvekstavtale faller på plass og en kan foreta en ny og samlet vurdering av videre organisering av arbeidet. Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune fortsetter med hhv. 6 og 6 representanter hver, mens de øvrige kommunene fortsetter med 1 representant hver. Lindesnes kommune, AKT, Nye Veier AS og Statens vegvesen inviteres som observatører. Observatørene har møte- og talerett, og møter på lik linje med øvrige deltakere. ATP-utvalgsmøtene er åpne for tilhørere og interesserte.

3. ATP-utvalget anbefaler kommunestyrene og fylkestinget å vedta forslag til ny samarbeidsavtale.

4. Revidering av ATP-planen og ATP-utvalgets organisering må prioriteres, og en tar sikte på at Lindesnes blir tilsluttet ATP som fullverdig medlem.

ATP utvalget sitt vedtak vil bli lagt fram til behandling i berørte kommunestyrer og i fylkestinget.

Saksopplysninger

Saksframstillingen her er i hovedsak hentet fra vedlagt saksframstilling i ATP Sak 9/2020. En mer omfattende og detaljert saksframstilling finnes der.

ATP-samarbeidet startet som et prosjekt etter forsøksloven i 2004. Samarbeidet ble sett på som nyttig og i 2010 ble det vedtatt videreført – da som et permanent samarbeid. ATP-samarbeidet har siden pågått fram til i dag.

Tidligere har ATP-samarbeidet bestått av syv kommuner og to fylkeskommuner. Etter kommunereformen består samarbeidet av fem kommuner og en fylkeskommune.

Formålet til ATP-samarbeidet er å få til et mer effektivt og miljøvennlig transportsystem i regionen, der nye tiltak og satsing vurderes helhetlig. Målet om nullvekst i biltrafikken er det viktigste måleparameter i belønningsavtalen med staten. Oppgavene er nærmere beskrevet i forslag til ny samarbeidsavtale (vedlegg).

Som det framgår i saken foreslås det noen justeringer i samarbeidet videre.

Vurderinger

I 2010 ble ATP-prosjektet omgjort til det permanente ATP-samarbeidet vi kjenner i dag. For å gjøre denne overgangen så smidig og enkel som mulig ble ATP-samarbeidet lagt inn i vedtektene til Knutepunkt Sørlandet, og unngikk med det å gå inn i en prosess med å etablere et eget interkommunalt samarbeid (IKS). ATP-samarbeidet og ATP-utvalget har i praksis fungert som et eget samarbeid og som et selvstendig utvalg.

Fylkeskommunen er fullverdig medlem i ATP-utvalget på lik linje med de øvrige medlemskommunene. I Region Kristiansand har fylkeskommunen observatørstatus. Kommuneloven er endret og alle interkommunale samarbeid (§27) må omgjøres til IPR (Interkommunalt Politisk Råd, kap.18, §19-4).

Fylkes- og kommunesammenslåingene, ny valgperiode og nye regler om interkommunalt samarbeid har gjort det nødvendig å endre den formelle organiseringen av ATP-samarbeidet. Det har samtidig vært hensiktsmessig og gjøre noen mindre justeringer og presiseringer i den praktiske organiseringen av samarbeidet.

Kristiansandsregionen vil i fortsettelsen arbeide mye med felles transportutfordringer og tilstøtende miljøutfordringer. Det er håp om etablering av byvekstavtale for kristiansandsregionen (BVA) i løpet av relativt kort tid. Når avtalen foreligger vil det bli foretatt en samlet vurdering av organiseringen av felles samferdselstiltak i regionen. På bakgrunn av dette foreslås ATP-samarbeidet videreført som et eget IPR, jf. vedtak i ATP utvalgssak 9/2020 med forslag til ny samarbeidsavtale.

Regionplan Agder 2030

ATP-samarbeidet i kristiansandsregionen bidrar på en god måte til å nå nullvekstmålet for biltrafikken og reduserte utslipp i Agder ved utbygging av viktig sykkel- og gangeinfrastruktur som gjør det attraktivt å sykle og gå i regionen. Kollektivtilbudet er styrket ved et forbedret rutetilbud, bedre frekvens og lavere takster for de reisende. Andel og antall kollektivreisende har økt frem til mars 2020.

Økonomiske konsekvenser

Fylkeskommunen og kommunene bidrar med en egenandel til samarbeidet beregnet etter andel av befolkningen som foreslås opprettholdt. Dagens bidrag fra Agder fylkeskommune er 793 000 kr.

Konklusjon

Oppdatering av samarbeidsavtalen for ATP-samarbeidet er nødvendig som følge av kommune- og fylkessammenslåinger og endringer i kommuneloven.

Forslaget til samarbeidsavtale for ATP-samarbeidet er i all hovedsak som tidligere, med noen justeringer og presiseringer.

Forslaget innebærer å fortsette med dagens antall medlemmer i ATP-utvalget, frem til en byvekstavtale er på plass. Roller og ansvar i den administrative delen av samarbeidet er blitt presisert og tydeliggjort i den nye samarbeidsavtalen. Oppgavene til samarbeidet er også oppdatert og aktualisert i tråd med de transportutfordringene regionen står opppe i.

Punkt 65/21: Modell for innføring av piggdekkgebyr i Kristiansand

Bilag

Forskrift om innføring av gebyr for bruk av piggdekk - Forslag



Dato 25. mars 2021
Saksnr.: 2021001929-2
Saksbehandler Alena Bohackova
Godkjent av Stein Erik Watne
Knut Felberg
Tone Iglebæk
Camilla Bruno Dunsæd

Saksgang
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
14.04.2021
28.04.2021

Modell for innføring av piggdekkgebyr i Kristiansand

Forslag til vedtak

1. Forslag til forskrift om innføring av gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr i Kristiansand kommune godkjennes og forskriften legges ut til offentlig høring. Gebyrsonen skal gjelde hele Kristiansand kommune.
2. Kristiansand kommune søker Samferdselsdepartementet om samtykke til innføring av lokal forskrift som gir kommunen hjemmel til å innføre gebyr på bruk av piggdekk innenfor gebyrsonen.
3. Det gjennomføres årlige piggdekkteLLinger. Når slik telling viser en piggfriandel som er høyere enn 85% over to sammenhengende år, skal sak om piggdekkgebyr fremmes for bystyret til evaluering og ny behandling.

Sammendrag

I denne saken gis det beskrivelse av forslag til modell for innføring av piggdekkgebyr i Kristiansand kommune. Herunder svares det på verbalforslag.

Kristiansand kommune har gjennomført en kartlegging av luftkvalitet, og resultatene viser at det er utfordringer med svevestøv og luftkvalitet. Det er flere tiltak som kan være aktuelle, for eksempel salting, veivask og feiing. Disse tiltakene har en begrenset effekt, i forhold til intensitet og omfang. Et tiltak som er utprøvd i flere større byer, er innføring av piggdekkgebyr. Dette vil være en driver for å øke andelen piggfrie dekk, som igjen resulterer i redusert svevestøv og luftforurensing.

For å bidra til at våre innbyggere får bedre luftkvalitet, anbefales det å innføre gebyr for bruk av piggdekk i henhold til vedlagte forslag til forskrift.

Vedlegg:
Forslag til lokal forskrift.

Bakgrunn for saken

Bakgrunn

Kristiansand har i perioder om vinteren dårlig luftkvalitet på grunn av høye verdier av svevestøv. Kommunen har sammen med fylkeskommunen og Statens vegvesen, engasjert et konsulentfirma som har kartlagt luftkvaliteten i Kristiansand. Som et tiltak for å forbedre lokal luftkvalitet har bystyret i budsjettvedtaket 16.12.2020 fattet følgende vedtak:

Bystyret innfører piggdekkavgift i Kristiansand fra 1. november 2021. Bystyret ber administrasjonen komme tilbake med en sak som beskriver forslag til modell. Det legges opp til at kommunen deles inn i ulike soner, der de mest gravgrendte strøkene skal unntas fra piggdekkavgift.

Samtidig ble det vedtatt tilhørende verbalforslag:

Bystyret ber om at piggdekkavgiften opphører når 85 % av bilene kjører piggfritt. Når målet på 85 % er nådd skal tiltaket evalueres og opp til ny politisk behandling.

Hjemmel for innføring av piggdekkgebyr er gjennom [forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr](#), fastsatt den 7. mai 1999 med hjemmel i vegtrafikkloven § 13, sjette ledd. Mange rammer er fastsatt gjennom denne nasjonale forskriften, som f. eks. gebyrsatser. Under beskrives forslag til modell for innføring av piggdekkgebyr. Lokale tilpasninger og formell innføring av piggdekkgebyr, skjer gjennom vedtakelse av lokal forskrift.

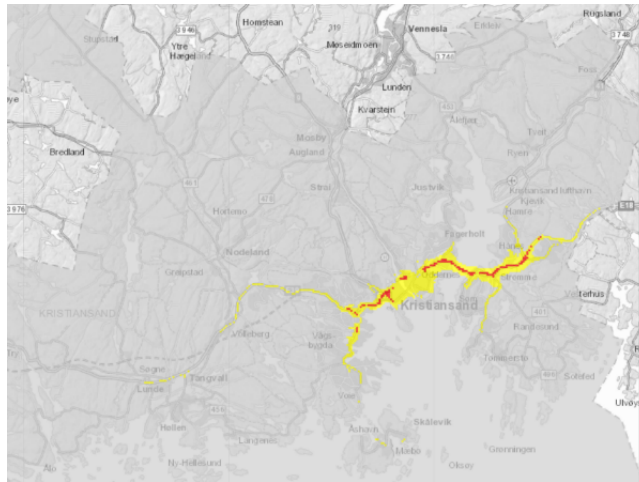
1. Innføring av piggdekkgebyr gjennom lokal forskrift

I nasjonal forskrift er det fastsatt at en kommune ved lokal forskrift kan innføre gebyr for bruk av piggdekk i nærmere fastsatt gebyrsone, dersom omfang og utbredelse av miljøproblemer knyttet til piggdekkbruk krever det.

Forslag til lokal forskrift er vedlagt. Forskrift vil gjelde for bruk av bil med piggdekk i nærmere fastsatt område (gebyrsone) på veg skiltet med offentlig trafikkskilt.

Kartlegging og målingene av lokal luftkvalitet viser at det er behov for effektive tiltak for å redusere luftforurensing med svevestøv i Kristiansand. Innføring av piggdekkgebyr er et av flere viktige tiltak for å bedre den lokale luftkvaliteten. Økt andel biler med piggfrie dekk vil redusere slitasjen på asfalten og dermed redusere svevestøvet. Det vises til positive erfaringer fra andre byer som har innført piggdekkgebyr, som f.eks. Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger.

Kartleggingen av luftkvalitet og luftkvalitetsmålinger viser at Kristiansand kommune står i fare for å overskride grenseverdien for svevestøv og kommunen har fått krav fra Miljødirektoratet om å utarbeide tiltaksutredning for svevestøv. I den forbindelsen ble det gjennomført mer detaljert kartlegging av kilder til forurensning og omfang av forurensing i Kristiansand. Resultater fra kartlegging av luftkvalitet er vedlagt, men den detaljerte kartleggingen er gjennomført for Kristiansand, forut for kommunesammenslåingen. Som orientering vedlegges derfor også et [luftsonekart](#) utarbeidet av Miljødirektoratet, og som indikere utbredelse av luftforurensing også i tidligere Søgne og Songdalen.



Figur 1: Luftsonekart for Kristiansand

I arbeidet med tiltaksutredning for lokal luftkvalitet, vil det våren 2021 bli utarbeidet forslag til handlingsplan for bedre luftkvalitet. Handlingsplanen blir fremmet til politisk behandling basert på resultater fra tiltaksutredning. Tiltakene i denne handlingsplanen skal sikre god nok luftkvalitet i fremtiden.

I verbalforslag ber Bystyre om at «piggdekkavgiften opphører når 85 % av bilene kjører piggfritt. Når målet på 85 % er nådd skal tiltaket evalueres og opp til ny politisk behandling.»

Det skal gjennomføres piggdekk telling hvert år i regi av Agder fylkeskommune, og Statens vegvesen har så langt ført statistikk som over år viser utviklingen av piggfriandelen. For ikke å få tilfeldige utslag, foreslås det at ordningen først evalueres når tellinger viser en piggfriandel på 85 % eller mer i to år sammenhengende. Ved et slikt måleresultat fremmes saken til bystyret for evaluering og ny politisk behandling.

2. Geografisk avgrensning og fastsettelse av gebyrsone

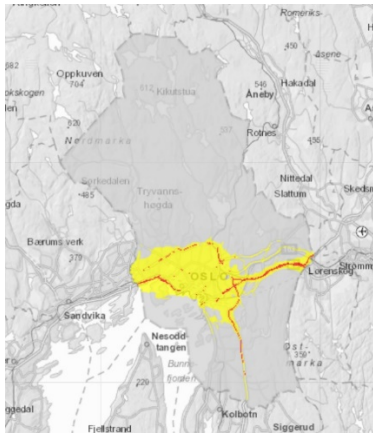
I henhold til sentral forskrift om gebyr for bruk av piggdekk, kan kommunen selv fastsette størrelsen på gebyrsone.

Kommunedirektøren oppfatter budsjettvedtaket som et politisk ønske om å skjerme områder av kommunen hvor det er mer krevende vinterforhold og et antatt større behov for å kunne bruke piggdekk. En geografisk avgrensning har den klare fordel at en unngår å påføre bilister denne kostnaden der behovet for å kjøre med piggdekk antas å være størst. En ulempe ved slik geografisk differensiering, er at det krever god skilting og det kan lettere oppstå usikkerhet med om en kjører innenfor gebyrsone. Ikke minst vil det også føre til en vanskelig grensedragnings for å ta stilling til hvilke deler av kommunen som bør være unntatt fra gebyrsone. I praksis vil det oppstå mange variabler, og det er vanskelig å finne ordninger som oppfattes som rettferdige.

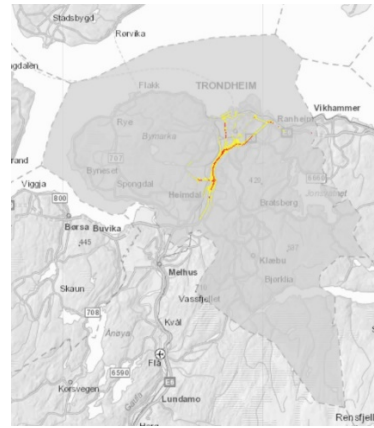
Et annet forhold er at dersom sone gjøres for liten, vil dette kunne medvirke til at gebyrsone ikke blir overholdt av gjennomgangstrafikk. Det meste av kontroll vil bli utført på stillestående biler, og mer unntaksvis i forbindelse med ordinære trafikkontroller av politi og biltilsyn. Er gebyrsone begrenset til sentrumsområdet, er det grunn til å tro at gjennomgangstrafikken i større grad vil ta en risiko ved å unnlate å betale gebyret.

Gebyrsone i andre kommuner

I Oslo og Trondheim utgjør **kommunegrensen** gebyrsone selv om største utfordring med luftkvalitet er knyttet til sentrumsnære områder og mye trafikkerte veier. Se luftsonekart under:

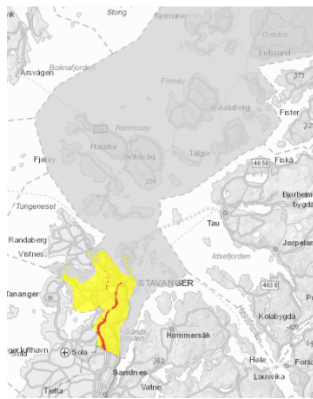


Figur 2: Luftsonekart for Oslo, gebyrsone er kommunegrense.

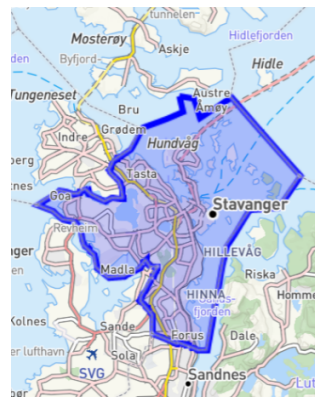


Figur 3: Luftsonekart for Trondheim, gebyrsone er kommunegrense.

I Stavanger ble det også gjennomført sammenslåing av tre kommuner. Her er **gammel kommunegrense for Stavanger** benyttet som grense for gebyrsone og kommunedelene Rennesøy og Finnøy er unntatt fra piggedekkgebyret. Nedenfor er kart som viser luftsonekart for Kristiansand til venstre og gebyrsone med blå farge til høyre.



Figur 4: Luftsonekart for Stavanger

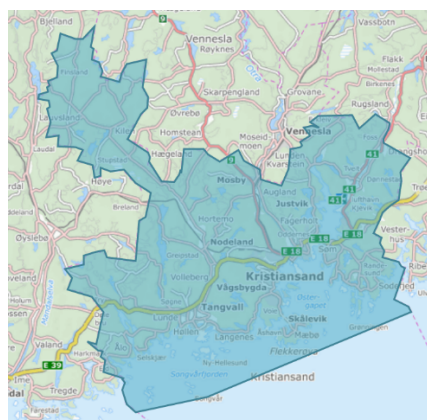


Figur 5: Gebyrsone i Stavanger

Forslag til gebyrsone i Kristiansand

Det kan tenkes ulike forslag til geografisk avgrensning.

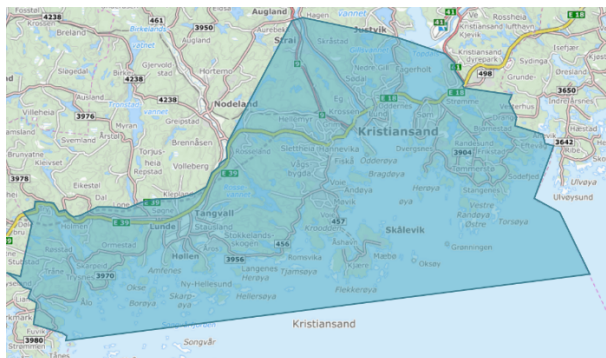
Alternativ 1: Hele kommunen er gebyrsone.



Figur 6: Forslag til gebyrsone alternativ 1: hele kommune

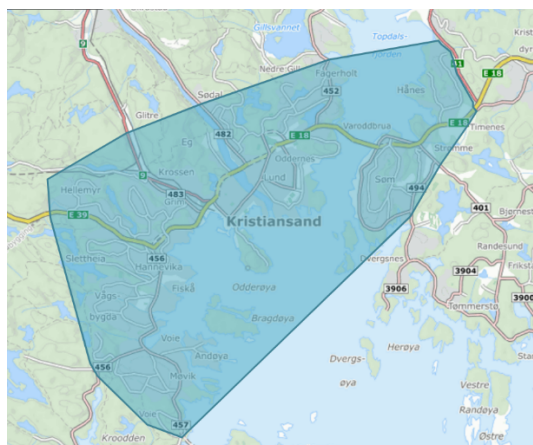
Alternativ 2. Områder som antas å ha mer krevende vinterforhold er unntatt gebyrsone.

Mot vest er gebyrsonen avgrenset ved kommunegrensen. Mot nord avgrenses gebyrsonen ved E39/ ny E39 frem til Brennåsen. E39 ligger da innenfor gebyrsonen. Videre går grensen til Strai, lokalvei 478 over Nodelandsheia er utenfor sonen. På Justvik er grensen foreslått slik at nærbutikken er utenfor sonen. Hånes er innenfor sonen, men ikke veien til Kjeviek. Sørlandsparken er utenfor sonen og grensen ligger før rundkjøringen ved Timenes. Videre østover følger gebyrsonen kommunegrensen mot Lillesand.



Figur 7: Forslag til gebyrsonen alternativ 2: hele kommune unntatt områder mer krevende vinterforhold

Alternativ 3. Gebyrsonen begrenset til sentrumsnære områder som er mest utsatt for høye nivåer av svevestøv. Bydelene Voie, Vågsbygd, Sletteheia, Tinnheia, Hellemyr, Grim, Kvadraturen, Lund, Sødal, Kongsgård, Gimlekollen og Fagerholt, Søm og Hånes er innenfor gebyrsonen.



Figur 8: Forslag til gebyrsonen alternativ 3: innenfor gebyrsonen er sentrumsnære områder som er mest utsatt for høye svevestøvnivåer.

Etter er en samlet vurdering anbefaler kommunedirektøren at gebyrsonen gjøres gjeldende for hele kommunen. Det er åpenbart at enkelte geografiske områder har mer krevende vinterforhold enn andre deler av kommunen. Piggfrie vinterdekk har i dag jevnt over så god standard at det ikke vurderes å være noe klart grunnlag for å måtte velge piggdekk som alternativ til piggfritt. Det vil også være en rekke tilfeldige variabler av vanskelige og bratte atkomster innenfor mer sentrale deler av kommunen, hvor det kan argumenteres for bruk av piggdekk. For å få en enkel og rettferdig gebyrsonen, anbefales derfor at hele kommunen velges som gebyrsonen

3. Gebyrets størrelse og piggdekk sesongen

Med gebyr forstås den pris en eier eller fører av en bil må betale for å lovlig kunne benytte piggdekk. Gebyret er fastsatt sentralt og er 1400 kroner per sesong, 450 kroner

per måned og 35 kroner per dag. For bil med tillatt totalvekt 3500 kg eller mer skal gebyrsatsene i første ledd doubles.

Betalt gebyr i en gebyrsone, er gyldig betaling i andre gebyrsoner. Betalt gebyr er kun gyldig for én bil.

Piggdekkgebyr gjelder for piggdekkseasonen. Utover dette gjelder forskrift om bruk av kjøretøy, som gir begrensninger for bruk av piggdekk. Loven sier at piggdekk eller kjetting ikke må brukes i tiden fra og med første mandag etter 2. påskedag til og med 31. oktober om ikke føreforholdene gjør det nødvendig.

4. Betaling av gebyr og betalingsløsninger

Det blir tilrettelagt for et brukervennlig betalingssystem og god informasjon til kommunens innbyggere og besøkende. Parkeringsenheten vil tilrettelegge for og drifte et betalingssystem for dette. Det legges opp til digitale betalingsløsninger via app eller tilsendt faktura. For å sikre at det er mulig å betale kontant tas det sikte på å inngå samarbeid med utvalgte bensinstasjoner.

For å sørge for god informasjon om hvor piggdekkgebyret gjelder, vil det bli utarbeidet skiltplan knyttet til gebyrordningen. Utarbeidelse av skiltplanen baseres på et samarbeid med Statens vegvesen og fylkeskommunen om plassering av skilt og informasjonstavler på vegene inn mot Kristiansand.

Det vil bli utarbeidet en kommunikasjonsplan i forbindelse med innføring av gebyret.

5. Kontroll av gebyr

Ved innføring av piggdekkgebyr vil det være behov for et godt kontrollsystem. Parkeringsenheten vil ha ansvar for å gjennomføre kontroller på kommunale veier og parkeringsplasser. Parkeringsenheten vil også gjennomføre kontroll for innbetalt piggdekkgebyr i samarbeid med politiet og Statens vegvesen ved deres ordinære kontroller.

6. Tilleggsgebyr og håndheving

I områder der gebyr for bruk av piggdekk er innført, kan tilleggsgebyr ilegges dersom det ikke er betalt avgift eller dersom utstedt oblat ikke er utfylt og plassert. Tilleggsgebyret er fastsatt sentralt og er 750 kroner.

Politi og Statens vegvesen kan ilegge tilleggsgebyr. Kommunen kan også, etter søknad til Vegdirektoratet, tildeles myndighet til å ilegge tilleggsgebyr. Uttalelsen fra vedkommende politimester skal følge søknaden. Kommunal håndheving skal utføres av den etat som håndhever parkeringsreglene.

Det legges til grunn at Kristiansand kommune ved parkeringsenheten, vil få delegert myndighet til å ilegge tilleggsgebyr, jf. forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr.

7. Piggdekkteiling og brukerundersøkelse

Statens vegvesen har i mange år hatt årlige piggdekkteilinger og ført statistikk over andelen piggfrie dekk. Ordningen videreføres slik at det årlig gjennomføres teilinger som identifiserer utviklingen av andelen piggfrie dekk. På denne måten vil effekten av gebyrordningen kunne måles i henhold til anerkjent metodikk som rapporteres til Vegdirektoratet. Resultatene blir en del av den nasjonale statistikken.

Erfaringer fra andre byer som har innført piggdekkgebyr viser at det er viktig med god informasjon. Det foreligger en del forskning på trafikksikkerhet, og sikkerheten knyttet til piggdekk vs. piggfrie dekk. Både kvalitet på dekk og kjøretøy er i stadig utvikling. Vi tror derfor det er viktig å gi nøytral og saklig informasjon.

Som et ledd i informasjonsarbeidet, legger vi opp til at det skal gjennomføres brukerundersøkelse hvert år.

8. Stimuleringsordning

Den klart viktigste årsaken til innføring av piggdekkgebyr, er målet om å bedre luftkvaliteten for innbyggerne ved at forurensing ved svevestøv reduseres. Dette skjer bl.a. ved redusert bruk av piggdekk.

I tillegg til innføring av piggdekkgebyr kan det være aktuelt å se på andre ordninger som også stimulerer til bruk av piggfrie dekk. Eksempelvis har Trondheim hatt en ordning hvor det gis en økonomisk støtte for å bytte ut piggdekk til piggfritt. Det kan være aktuelt med en støtte på eksempelvis 300 kroner per dekk, dvs 1200 kr ved skifte av fire dekk. Ordningen må organiseres slik at det sikres at piggdekk blir levert og sikret destruert. Det kan tenkes at kommunen kan finne ordninger med bransjen, slik at ved kjøp hos samarbeidende dekkforhandlere vil det bli gitt et avslag tilsvarende støtteordningen. Oppgjøret skjer da mellom dekkforhandler og kommune. Gamle piggdekk blir fjernet for bruk. I tillegg vil bileier også spare gebyret ved å skifte til piggfritt.

Det vil trolig kreve en del administrasjon rundt en slik ordning, og det vil være en direkte støtte til en kostnad som normalt hører til bileier. Kommunedirektøren ber derfor om en tilbakemelding på om bystyret ønsker at en slik ordning skal iverksettes i forbindelse med innføring av piggdekkgebyr, det må i tilfelle finansieres innenfor klimaomstillingsfondet.

9. Organisering, samarbeid og ressursbehov:

Innføring av piggdekkgebyr vil kreve en del administrativ og praktisk oppfølging. Det må etableres betalingsordninger som følges opp, kontroll og innkreving av tilleggsgebyr. Det ser ut til at kommunen må delta i årlige tellinger av piggdekkandelen. Dersom det eventuelt blir innført en stimuleringsordning, vil dette kreve oppfølging. I tillegg tror vi det vil kreve en del arbeidsinnsats å gjennomføre brukerundersøkelser og sikre informasjon til innbyggerne.

Ingeniørvesenet ved parkeringsenheten skal ha ansvar for etablering av betalingssystem, drift, kontroll og håndheving. Parkeringsenheten må tilføres administrative ressurser knyttet til driften av piggdekkgebyret. Det må lønnes av piggdekkgebyret, og er en del av budsjetterte kostnader ved innføring av piggdekkgebyret.

Ingeniørvesenet ved veienheten har ansvar for å få utarbeidet skiltplan og sørge for oppsetting av skilt i samarbeid med Fylkeskommunen og Vegvesenet.

Kommunikasjonsenheten skal sikre god kommunikasjon ved innføring av gebyret.

Innbyggertorget som førstelinje for parkeringsenheten vil få henvendelser fra publikum som har behov for veiledning og informasjon.

Det må også påregnes ekstern bistand for å gjennomføre informasjonskampanjer og brukerundersøkelser.

Miljøvernenheten er prosjektleder, og har ansvaret for å koordinere arbeidsprosessene og å fremme saken til politisk behandling.

10. Klimaomstillingsfond

Inntektene fra gebyrordningen tilfaller kommunen. Inntekter vil bli brukt for å dekke kostander ved innføring og drift av ordningen med piggdekkgebyr. Økonomisk overskudd av gebyrordningen brukes til kommunens klimaomstillingsfond. Kommunedirektøren vil fremme en sak for å få vedtatt retningslinjer for bruk av dette fondet.