

REFERAT |SON| Formannskapet (2015-2019) d. 05-09-2018

Mødedato Onsdag d. 05. september 2018 kl. 09:00

Mødested Songdalen rådhus Juvet

Indholdsfortegnelse

Program for møtet.....	3
Godkjenning av protokoll.....	6
Takker for gaven - støtte til bok om Heimevernet.....	8
Takker for gaven - Minnesmerke for krigsseilerne fra VA.....	10
Utmeldelse av Senterpartiet.....	12
Faglig grunnlag for bompengefinansiering av Byvekstavtalen - uttalelse fra Songdalen kommune....	14
Tilknytning til region Kristiansand for nye Lindesnes.....	26
Sykefravær halvårsrapport 2018.....	29

Punkt 8/18: Program for møtet

Bilag

Vedtak



MØTEINNKALLING

Formannskapet

Dato: 05.09.2018 kl. 09:00
Sted: Songdalen rådhus Juvet
Arkivsak: 18/00003
Arkivkode: 033

Eventuelle forfall må meldes snarest.
Vararepresentanter møter etter nærmere innkalling.
Sakslisten er utlagt til offentlighet i rådhuset, på bibliotekene og www.songdalen.kommune.no

SAKSKART			Side
Program for møtet			
1. Ny bro Birkelid, status. 2. Kloakkutslipp i elva, orientering om de siste hendelser, konsekvenser og tiltak. 3. Birkelandssakene, status og oppfølging 4. Grunnerverv barneskole, status etter møte i forhandlingsutvalget 29.8 5. Forvaltning av ordningen med startlån – status og utfordringer 6. Kommunesammenslåing – status og drøfting av tilpasninger i 2018 og 2019.			
Godkjenning av protokoll			
6/18	18/00003-53	Godkjenning av protokoll	4
Referatsaker			
4/18	16/01523-36	Takker for gaven - støtte til bok om Heimevernet	5
5/18	16/01523-37	Takker for gaven - Minnesmerke for krigsseilerne fra VA	5
6/18	16/00389-21	Utmeldelse av Senterpartiet	5
Saker til behandling			
39/18	16/00946-13	Faglig grunnlag for bompengefinansiering av Byvekstavtalen - uttalelse fra Songdalen kommune	6
40/18	18/00914-2	Tilknytning til region Kristiansand for nye Lindesnes	18
41/18	16/01876-20	Sykefravær halvårsrapport 2018	20

42/18	18/00439-9	Klagebehandling avslag søknad om startlån - Unntatt etter offentlighetsloven Offl § 13,FVL § 13.1	22
-----------------------	------------	---	----

Songdalen kommune, 28.august 2018

Johnny Greibesland
Ordfører

Reidun Fredriksen
Form.skap.sekr.

Punkt 6/18: Godkjenning av protokoll

Bilag

Protokoll Formannskapet 15.08.2018

Protokoll Formannskapet 06.06.2018

Vedtak



Dato 28. august 2018
Saksnr.: 18/00003-53
Saksbehandler Reidun Fredriksen

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
05.09.2018

Godkjenning av protokoll

Forslag til vedtak

[Protokoll fra 6.6.18 og 15.8.18 godkjennes](#)

Punkt 4/18: Takker for gaven - støtte til bok om Heimevernet

Fra: Anne Gerd Lauvsland
Sendt: 20. juni 2018 10:04
Til: Reidun Fredriksen
Emne: SV: Tildeling av midler

Vil du viderebringe takken til formannskapet.

Anne G.

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Nils Helge Amdal [mailto:n-amdal@online.no]
Sendt: onsdag 20. juni 2018 09.09
Til: Anne Gerd Lauvsland <Anne.Gerd.Lauvsland@songdalen.kommune.no>
Emne: Re: Tildeling av midler

Hei.

Sender som avtalt faktura på tildelt beløp. Håper den inneholder den informasjonen dere trenger. Vil samtidig benytte anledningen til å takke for støtten. Støtte fra de forskjellige lokale stedene som boken skal omhandle er svært viktig for oss.

Mvh
Nils Helge Amdal
Forfatter

-----Opprinnelig melding-----

From: Anne Gerd Lauvsland
Sent: Tuesday, June 19, 2018 1:11 PM
To: n-amdal@online.no
Subject: Tildeling av midler

Hei !

Viser til hyggelig telefonsamtale og oversender brev vedr. tildeling av midler til Heimevernet. Fint om du oversender faktura til min epost, så vil jeg sørge for utbetalingen.

Mvh
Anne G. Lauvsland
rådgiver

Punkt 5/18: Takker for gaven - Minnesmerke for krigsseilerne fra VA

Fra: Anne Gerd Lauvsland
Sendt: 20. juni 2018 10:06
Til: Reidun Fredriksen
Emne: VS: Tildeling av midler

Vil du viderebringe takken til formannskapet.
Jeg har videresendt meldingen til ordfører.

Anne G.

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Kåre Glomsaker [mailto:kaareglomsaker@gmail.com]
Sendt: tirsdag 19. juni 2018 16.13
Til: Anne Gerd Lauvsland <Anne.Gerd.Lauvsland@songdalen.kommune.no>
Emne: Re: Tildeling av midler

Hei Anne Gerd!

Takker på det varmeste for tildelingen/støtten.

Kan dere meddele Ordfører og be han sette av 8 mai 2019 for å være med på avdukingen av monumentet.

Vi kommer tilbake med nærmere opplysninger og invitasjon når det nærmer seg i 2019.

Mvh
Kåre Glomsaker
Styre leder.

> 19. jun. 2018 kl. 13:21 skrev Anne Gerd Lauvsland
> <Anne.Gerd.Lauvsland@songdalen.kommune.no>:
>
> Hei !
> Vedlagt følger svar på søknad om støtte til minnesmerke for krigsseilerne fra Vest-Agder.
> Beløpet vil om kort tid bli overført til kontonr. som står oppført nederst på brevarket deres.
>
>
> Mvh
> Anne G. Lauvsland
> rådgiver
> <scanner@kristiansand.kommune.no 20180619_131334.pdf>

Punkt 6/18: Utmeldelse av Senterpartiet

Fra: Reidun Fredriksen
Sendt: 27. august 2018 09:17
Til: Reidun Fredriksen
Emne: Utmeldelse av Senterpartiet

Fra: Kjetil Aasen <kjetil@blomstergrossisten-sor.no>
Sendt: mandag 27. august 2018 08.58
Til: Reidun Fredriksen <Reidun.Fredriksen@songdalen.kommune.no>
Emne: Utmeldelse

Hei, har meldt meg ut fra SP, vil du stryke meg fra lista over representanter derfra.

Hilsen Kjetil Aasen

Punkt 39/18: Faglig grunnlag for bompengefinansiering av Byvekstavtalen - uttalelse fra Songdalen kommune

Bilag

2018.06.08 Høringsbrev - bompengefinansiering av Byvekstavtalen

Vedlegg 2 - Statens Vegvesen - Faglig grunnlag for bompengepakke

Vedlegg 3 - Statens Vegvesen - oversendelsesbrev

Korrigeringsbrev - Høring - bompengepakke for Kristiansandsregionen

tiltak av betydning for Songdalen-større tiltak

tiltak av betydning for Songdalen - sekkeposter

Felles uttalelse vedrørende bro overgang ved Brennåsen/Rosseland

Vedtak



Dato 3. juli 2018
Saksnr.: 16/00946-13
Saksbehandler Thor Skjevra

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
05.09.2018

Faglig grunnlag for bompengefinansiering av Byvekstavtalen - uttalelse fra Songdalen kommune

Forslag til vedtak:

1.
Formannskapet i Songdalen støtter ordlyden i Vest Agder fylkeskommune sitt forslag til vedtak gjengitt i saksframlegget. Vedtakspunktene 1-6 og 8-18 støttes.
2.
Formannskapet ønsker at vedtakspunkt 7 får ordlyden:

Det tas utgangspunkt i følgende grunntakster:

Taksgruppe	Miljøkategori	I rushtid	Utenom rushtid
1 (lette kjøretøy)	Nullutslippskjøretøy	Kr 16	Kr 11
	Ladbare hybrider	Kr 16	Kr 11
	Bensin, diesel, gass	Kr 32	Kr 21
2 (tunge kjøretøy)	Nullutslippskjøretøy	Kr 0	Kr 0
	Euro 6	Kr 63	Kr 42
	Pre-Euro 6 *)	Kr 78	Kr 52

*) eldre utslippsteknologi

Gjennomføring av Byvekstavtalen for kristiansandsregionen vil kreve betydelig lokal medfinansiering.

Siden el-biler bruker like mye vegkapasitet og parkeringsareal som - , bidrar til ulykker på same måte som - samt avgir like mye støy og svevestøv som biler med forbrenningsmotor, finner formannskapet i Songdalen det rimelig at el-biler tilhørende takstgruppe 1 betaler 50 % av de grunntakstene som gjelder for biler med forbrenningsmotor i takstgruppe 1.

3.
Foreløpig prosjektportefølje foreslår bygging av gang – og sykkelveg over Rosselandsletta om lag parallelt med dagens E 39. Formannskapet krever at dette prosjektet omprioriteres til fordel for en flom – og trafikksikker bruløsning for gående og syklende over dagens E 39 på Rosseland.

Sammendrag

Fylkeskommunen har sendt forslag til finansieringsordning for den lokale andelen av Byvekstavtalen for kristiansandsregionen på høring til kommunene.

Som del av høringsgrunnlaget er også et forslag til vedtak gjengitt i saksframlegget.

Gjennom Byvekstavtalen foreslås det en omfattende prosjektportefølje med tiltak til en kostnad på rundt 15 mrd. kr. Denne porteføljen skal være Kristiansandsregionens viktigste bidrag for å oppnå den nasjonale målsettingen om at all vekst i persontransporten fram mot 2030 skal tas gjennom kollektivtransport, sykkel og gange – nullvekstmålet.

Det foreslås en betydelig økning i bompengetakstene, flere nye bomstasjoner og en rekke andre tiltak.

De foreslåtte tiltakene vil utgjøre en stor økonomisk ulempe for de innbyggerne som er avhengig av bil i sitt daglige virke. Rådmannen anbefaler likevel at formannskapet i hovedsak slutter seg til fylkeskommunens sitt forslag til vedtak. Rådmannen foreslår i tillegg at det også innføres bomavgift for el-biler der nivået vil være 50% av taksten for bensin- og dieslbiler i takstgruppe 1.

Rådmannen viser til den foreløpige prosjektporteføljen og mener flom – og trafikkssikker bruløsning over nåværende E 39 på Rosseland må prioriteres foran bygging av gang – og sykkelveg langs E 39 over Rosselandssletta.

Vedlegg:

Felles uttalelse vedrørende bro overgang ved Brennåsen/Rosseland
2018.06.08 Høringsbrev - bompengefinansiering av Byvekstavtalen
Vedlegg 2 - Statens Vegvesen - Faglig grunnlag for bompengepakke
Vedlegg 3 - Statens Vegvesen - oversendelsesbrev
Korrigerings - Høring - bompengepakke for Kristiansandsregionen
tiltak av betydning for Songdalen-større tiltak
tiltak av betydning for Songdalen - sekkeposter

Bakgrunn for saken

Forhandlingsutvalget for Byvekstavtalen for kristiansandsregionen vedtok i møte 16.05.18 at det faglige grunnlaget for bompengeproposisjonen skulle gjøres ferdig og sendes på høring til kommunene og de to fylkeskommunene. Bystyret i Kristiansand og fylkestinget i Vest Agder oppsummerer og gjør endelig vedtak i saken, står det i oversendelsesbrevet.

Det faglige grunnlaget er Vegvesenets rapport som er vedlagt denne saken: «Bompengepakke for kristiansandsregionen – Finansiering – Saksgrunnlag til lokalpolitisk sluttbehandling», datert 07.06.18.

Bompengepakke og Byvekstavtale er to sentrale begrep som har vært behandlet i politiske fora i bl.a. Songdalen ved flere anledninger så langt.

Bompengepakka er ikke ferdigforhandlet og før forhandlingene er sluttført er ingen av tiltakene som foreslås i Byvekstavtalen verken påbegynt eller sikret finansiering.

I 2011 forelå det en konseptvalgutredning (KVU) for Samferdselspakke for kristiansandsregionen. Som underlag for KVU-arbeidet lå Samferdselsdepartementets overordnede målsetting (samfunns mål):

«Innen 2040 skal transportetterspørselen i kristiansandsregionen håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte».

I 2012 gjorde regjeringen en beslutning på konseptvalg og i Samferdselsdepartementets tilbakemelding til kommunene i regionen vår stod det bl.a.:

«Konklusjonen er at videre planlegging av Samferdselspakke for kristiansandsregionen skal ta utgangspunkt i Konsept Ytre ringvei. I den videre planleggingen skal utredninger og vurderinger av omfanget av gang – og sykkeltiltak, omfanget av kollektivtiltak, bruk av restriktive tiltak for biltrafikken, samt videre utredning av andre samferdselstiltak i regionen inngå».

Måloppnåelse ift. sentrale føringer var altså satsing på økt frekvens for kollektivruter, opprusting av holdeplasser/kollektivterminaler, gang- og sykkelhovedveg samt prosjekt som E39 Gartnerløkka-Kolsdalen, ny Havnegate, planskilte kryss på E18 og E39 og bru over Otra til Eg.

Dersom det inngås Byvekstavtale for vår region, vil den ha en både ambisiøs og kostbar prosjektportefølje. Tiltakslista som er vedlagt ovennevnte rapport, har følgende kostnadsestimat:

-bomstasjoner og planlegging:	0,180
-vegprosjekt og kombinerte veg og kollektivtiltak:	4.710

-infrastrukturtiltak kollektivtransport:	3.060
-sykkeltiltak:	1.324
-gange:	0,564
-drift av kollektivtransport *):	5.260

SUM:	15.100 milliarder. kr

*) inkluderer også ordinært fylkeskommunalt bidrag på ca. 140 mill. kr/år

Det er altså en prosjektportefølje på rundt 15 milliarder kroner som skal realiseres i kristiansandsregionen. Hovedfinansieringskildene er statlige og lokale bidrag.

Det som nå omtales som Byvekstavtalen for kristiansandsregionen ble tidligere omtalt som Bymiljøavtalen for kristiansandsregionen. Kommunestyret behandlet den 28.09.16 saken «Prinsippvedtak om bompengefinansiering av Bymiljøavtalen» og gjorde der følgende vedtak:

«Songdalen kommune slutter seg til at det for framtidig Bymiljøavtale etableres et bomsystem i kristiansandsregionen basert på følgende:

1.
 - a. 13 bompunkt i tråd med vedlagte kart (det kan bli aktuelt for styringsgruppa å foreta korrigeringer).
 - b. En økning av dagens satser på 50%.
 - c. Fortsatt tidsdifferensierte satser.
 - d. Fortsatt timesregel.
 - e. Rabatt – 20% for lette kjøretøy.
 - f. Månedstak på 60 passeringer.
 - g. Hvis Stortinget åpner for miljødifferensierte bomsatser skal dette vurderes underveis i avtaleperioden.
2.

Kommunene og fylkeskommunene vil tilbakeføre mva-kompensasjon til finansiering av porteføljen.
3.

Songdalen kommune slutter seg til at det startes forhandlinger basert på de forutsetninger som går fram av saken. Framforhandlet avtale skal endelig politisk behandles i alle kommuner og begge fylkeskommunene.
4.

Forhandlingene forestås av det oppnevnte forhandlingsutvalget.
5.

Porteføljeforslagene er dynamiske og vil endres etter hvert som avklaringer kommer på plass: bominntekter, statlig bidrag samt normal porteføljestyling hvor tiltak kan omprioriteres.
6.

ATP-utvalget skal fungere som rådgivende organ for forhandlingsutvalget.

.....» *)

*) Vedtaket hadde flere punkter, men de seks siterte ovenfor er relevante i forhold til denne saken.

Forslagene til prinsippvedtak, vedtakspunktene 1-6 ovenfor, ble fastsatt av hhv. bystyret i Kristiansand og fylkestinget i Vest Agder på vegne av alle partene i ATP-samarbeidet.

Målsettingen for Bompengepakka for kristiansandsregionen er at den skal bidra til å finansiere byvekstavtalen og bygge opp under nullvekstmålet for persontransport med bil i byvekstavtalen. Veksten i persontransporten skal tas av kollektiv, sykkel og gange.

Kristiansandsregionen er en av de ni byregionene i Norge hvor det er åpnet opp for forhandlinger med staten om byvekstavgift, en gjensidig forpliktende avtale mellom stat, fylkeskommune og kommuner om virkemidler for å nå nullvekstmålet for persontransport med bil.

Det vil for regionen være ønskelig at bompengepakka i forhold til Byvekstavtalen kan igangsettes så snart som mulig og helst før nåværende Samferdselspakke fase 1 er avsluttet. Dette var opprinnelig fastsatt til tidlig i 2018, men ATP-utvalget sendte våren 2016 ut et forslag til de berørte kommunene om å forlenge bompengeperioden med to år; dvs. våren 2020. (Formannskapet i Songdalen sluttet seg til dette forslaget om forlengelse i møte den 10.05.16).

Dersom den nye bompengepakka igangsettes før Samferdselspakke fase 1 er avsluttet, vil bompengepakka overta de prosjektene i Samferdselspakka som ikke er igangsatt eller fullført.

Antall bommer og plasseringen av dem er også et sentralt element i det faglige grunnlaget for bompengefinansieringen av Byvekstavtalen. Det foreslås 16 plasseringer av bomstasjoner og dette er vist på s. 15 i vedlagte rapport, «*Bompengepakke for kristiansandsregionen; Finansiering - saksgrunnlag til lokalpolitisk sluttbehandling*».

Den vestligste bommen og den som blir nærmest Songdalen er tenkt plassert like øst for det framtidige Grauthellerkrysset.

Av prosjektporteføljen på ca. 15 mrd., jfr. ovenfor, forventes det at Bompengepakka skal kunne finansiere tiltak for ca. 8 mrd. Bomselskapet tar opp lån, og renter og avdrag betales gjennom bominnkrevingen. I følge rapporten vil bomselskapets gjeld nå sitt maksimumsnivå rundt 2023 med ca. 1,4 mrd. kr. Det store lånebehovet oppstår når E39 Gartnerløkka – Kolsdalen skal bygges.

Rapporten beskriver trafikale virkninger av det foreslåtte bomkonseptet. I forhold til dagens bomring medfører nytt bompengesystem en reduksjon i antall kjørte kilometer (trafikkarbeidet) på om lag 8 % i forhold til dagens situasjon med Samferdselspakke fase 1. Antall bilturer reduseres med om lag 7 %.

Uten andre tiltak vil trafikkarbeidet øke igjen til om lag 11 % over dagens nivå i 2030 basert på befolkningsprognoser.

Hovedprioriteringen i Bompengepakka samsvarer med prioriteringene i den såkalte regjeringsbeslutningen til konseptvalgutredningen; dvs. økt vektlegging av tiltak som kan bidra til nullvekstmålet for persontransport med bil.

Prosjekt og tiltak i Byvekstavtalen som skal finansieres med bompenger, skal prioriteres gjennom porteføljestyring. Det betyr at tiltakene blir prioritert på grunnlag av en samlet vurdering basert på bidrag til måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Det kan bli foretatt endringer innenfor pakka for å sikre rasjonell framdrift og økonomistyring.

De største tiltakene som så langt er foreslått for Songdalen er utvikling av kollektivterminal på Nodeland med en foreløpig ramme på rundt 30 mill. kr samt gang- og sykkelveg langs E39 og kryssing under Fv. 461 på Brennåsen. Tiltaket er todelt og går altså ut på å oppgradere en anleggsveg over Rosselandssletta omtrent parallelt med E39 slik at den holder standard som sykkelekspressveg. (Anleggsvegen ble anlagt i forbindelse med byggingen av midtdeler over Rosselandssletta for noen år tilbake). Det andre tiltaket er en trafiksikker kryssløsning for gående og syklende på Fv. 461 i området ved Brennåsen senter.

Det er ikke satt av penger til ny kryssløsning for gående og syklende over dagens E 39. Etter det rådmannen har blitt orientert om fra vegvesenet, mener de at kryssing i plan med E 39 (fotgjengerfelt) skal være å betrakte som trafiksikker løsning når denne blir nedklassifisert til fylkesveg.

Det vises for øvrig til vedlegg i saken som viser en oversikt over alle de foreløpige tiltakene som er tenkt lagt til Songdalen eller tiltak som en kan forvente at vil komme kommunens innbyggere til gode.

Det er også såkalte sekkeposter som skal fordeles i alle kommunene. Rammen for sekkepostene er ganske betydelig;

84 mill. kr i fase I
219 mill. kr i fase II
119 mill. kr i fase III
208 mill. kr i fase IV

Sekkepostene skal finansiere sykkel, gang og kollektivtiltak som f.eks. opprusting og forbedring av holdeplasser og tiltak som gir bedre framkommelighet for syklende og gående.

Rapporten legger til grunn at omfanget på utbyggingen må tilpasses den økonomiske rammen og de føringer om gjeld som blir fastsatt for Bompengepakka for kristiansandsregionen. Det forutsettes sterk kostnadskontroll. Kostnadsøkninger må derfor håndteres innenfor den økonomiske ramma. Dersom kostnaden for ett eller flere prosjekt øker, betyr dette at andre prosjekt ikke kan gjennomføres. Dersom noen prosjekt blir rimeligere enn forutsatt, kan det derimot bli rom for å gjennomføre flere prosjekt.

Arbeidet med porteføljestyling skal skje gjennom årlig rullering av et fireårig handlingsprogram med hovedvekt på mål- og resultatstyring.

Bymiljøavtalen omfatter alle kommunene i kristiansandsregionen og Vest- og Aust Agder fylkeskommuner. Kristiansand kommune som den største kommunen og Vest Agder fylkeskommune som den regionale samferdselsmyndigheten skal på grunnlag av høring hos de øvrige kommunene gjøre endelig vedtak angående finansieringen av bompengepakka. Vest Agder fylkeskommune står som avsender av dagens høringsforslag.

Dersom det sikres lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for bompengeinnkreving, tiltaksportefølje og opplegg for porteføljestyling, vil dette være grunnlaget for å oversende saken til Samferdselsdepartementet for videre behandling.

Rådmannens vurderinger

Utfallet av denne saken vil ha svært stor betydning for muligheten til å oppfylle sentrale myndigheters målsetting om at all vekst i persontransporten innen 2030 skal tas gjennom kollektive reisemidler, sykkel og gange. Samtidig er rådmannen også oppmerksom på at det foreliggende forslaget til vedtak vil legge opp til en mer intensiv bompengeinnkreving enn hva en til nå har opplevd og dermed i større grad gripe inn i mange av innbyggernes privatøkonomi.

Spørsmålet om bompengefinansiering av samferdselstiltak er en av de sakene som virkelig skaper stort engasjement både her lokalt, men også i landet for øvrig. Det er et sterkt engasjement både blant innbyggere og blant politikere.

Siden saken skaper så stort engasjement og angår en stor andel av innbyggerne direkte, ikke minst i form av økonomiske utgifter, mener rådmannen det kan være hensiktsmessig å bruke noe plass på å beskrive hvorfor det jobbes med å få på plass en Byvekstavtale for kristiansandsregionen.

Et flertall på Stortinget har gjennom de såkalte klimaforlikene vedtatt mål for klimapolitikken og tiltak for hvordan en skal nå målene. Forlikene som ble inngått i 2008 og 2012 er resultatet av at det er brei politisk enighet om at Norge skal ta et ansvar for reduksjon av klimagassutslipp gjennom en aktiv nasjonal politikk. I kjølvannet av forlikene er det utformet overordnede målsettinger for den norske klimapolitikken.

Det såkalte nullvekstmålet for persontransporten ble uttrykt i Nasjonal Transportplan 2014-2023 med følgende formulering: «*Nullvekstmålet: veksten i persontransporten i de store byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange*».

Nullvekstmålet er også videreført i neste transportplan, NTP 2018-2029. Her poengteres det dessuten at nullvekst i persontransport med bil i byområdene dels er et mål for å redusere klimagassutslippene, men like viktig et bidrag for å sikre god framkommelighet i byområdene samtidig som investeringsbehovet begrenses. I arbeidet med byutredninger for de 9 storbyregionene er målsettingen om nullvekst for persontransport med bil overordnet. Utredningene slår for øvrig fast at null- og lavutslippsbiler bruker like mye vegkapasitet og parkeringsareal samt bidrar til ulykker, støy og svevestøv på samme måte som bensin- og dieslbiler. Målet om nullvekst i persontransport gjelder derfor også for slike biler.

I arbeidet med grunnlagsdokumentet for byvekstavtale for kristiansandsregionen har nullvekstmålet vært førende og nullvekstmålet ligger til grunn for den foreslåtte porteføljen med tiltak og prosjekt.

Det er lagt opp til følgende målstruktur for å operasjonalisere hovedmålet om nullvekst i persontransporten.

Overordnet mål: Et transportsystem som håndterer transportetterspørselen på en effektiv og miljøvennlig måte.

Hovedmål: Veksten i persontransporten skal tas av kollektiv, sykkel og gange.

Delmål:

Arealbruk: En arealbruk som demper transportbehovet ved å konsentrere utbyggingen i og nær eksisterende sentre og i vedtatte utbyggingsakser.

Kollektivtransport: Reisemiddelfordelingen på kollektiv økes med 4 % innen 2033. Nulltoleranse for forsinkelser på metroens grunnlinje Hannevika-Rona.

Sykel og gange: Reisemiddelfordelingen på sykkel økes med 4 % innen 2033. Ferdig utbygd sykkelekspressveg på strekningen Auglandsbukta-Hånes innen 2033.

Næringstrafikk: Bedret framkommelighet

Klima og bymiljø: Redusere CO₂-utslipp fra biltrafikken. Attraktive sentrums- og boområder med god luftkvalitet. Redusere gateparkeringen i Kvadraturen. Begrense parkeringsmulighetene ved offentlige arbeidsplasser.

Samfunnssikkerhet: Et sikkert transportsystem som er robust ved uforutsette hendelser.

I saksframlegget ovenfor er prinsippvedtaket om bompengefinansiering av Bymiljøavtalen, som det het i 2016, som kommunestyret i Songdalen på lik linje med de andre kommunene i kristiansandsregionen gjorde i 2016 gjengitt. Rådmannen oppfatter at det på grunnlag av disse prinsippvedtakene er et politisk flertall i regionen som innser at bompengeinnkreving er nødvendig som virkemiddel for å sikre finansieringen av den foreslåtte prosjektporteføljen i Byvekstavtalen.

Staten bevilger kun en begrenset del av det de foreslåtte tiltakene/prosjektene koster. Resten må finansieres lokalt. I Byutredningen for kristiansandsregionen er det gjort beregninger av hvor realistisk det er å oppnå nullvekst i persontrafikken. Det tas utgangspunkt i kalenderåret 2016. Nullvekst er oppnådd dersom trafikkarbeidet **) i 2030 er på samme nivå som i 2016. Beregningene viser en vekst i trafikkarbeidet i 2030 både for avtaleområdet og for nye Kristiansand. Nullvekstmålet nås altså ikke med de virkemidlene som går fram av ovennevnte prinsippvedtak. For å få nullvekst i persontransporten med bil må derfor ytterligere virkemidler innføres.

**) Trafikkarbeid = Summen av antall kjørte kilometer for alle kjøretøy som benytter de offentlige vegene i kristiansandsregionen.

Byutredningen har derfor sett nærmere på hvilken effekt de ulike virkemidlene har. Det er sett på bompengetakster, bompengeopplegg, parkeringsrestriksjoner, kollektivtiltak og framkommelighetstiltak. Det er også sett på ulike alternativ for hvordan framtidig arealbruk påvirker trafikkarbeidet.

En hovedkonklusjon er at å oppnå nullvekst kun med økt dosering av ett enkelt virkemiddel framstår som vanskelig gjennomførbart. Beregningene viser at det er kombinasjonen av flere ulike virkemidler som vil ha størst effekt for å oppnå nullvekstmålet. Videre viser beregningene at det er de restriktive virkemidlene samt fortettet arealbruk som gir størst utslag på trafikkarbeidet. Bompengeinnkreving er det virkemidlet som har størst effekt for å redusere trafikkarbeidet. Parkeringsrestriksjoner reduserer også trafikkarbeidet.

Fortettet arealbruk har god effekt på å redusere trafikkarbeidet. Måltrettet arealbruk vil være et effektivt langsiktig virkemiddel for å nå målet om nullvekst.

Takster, takst-/billetteringssystem, rutefrekvens og generell tilrettelegging for publikum har stor betydning for hvor mange som vil benytte buss og bane. En stor andel av porteføljen i Byvekstavtalen er derfor øremerket tiltak som skal gi økt andel kollektivtransport.

Beregningene i forhold til bomtakster viser at den foreslåtte økningen på 50 % som det ble gitt tilslutning til i ovennevnte prinsippvedtak vil gi en økning i trafikkarbeidet for avtaleområdet sammenlignet med nåsituasjon 2016 på 7,5 %. Utredningen slår fast at økningen i takstene må være så høy at den vil medføre en stor belastning for trafikanter som må passere bommene dersom en skal oppnå nullvekst kun ved å bruke dette virkemidlet. Rådmannen tolker dette som at økningen må være høyere enn 50 %.

Det er i forhandlingene at endelig sammensetning av virkemidlene i byvekstavtalene skal fastsettes.

Rådmannen vil peke på et par forhold som er særskilte og utfordrende for vår region og som er en del av det totale bildet når denne saken skal belyses:

Kristiansandsregionen har gjennom flere år opplevd befolkningsvekst. I seg selv er dette positivt, men det gjør det utfordrende å nå nullvekstmålet. En konsekvens av sterk befolkningsvekst vil være at det blir større behov for tiltak som kan bidra til færre personreiser med privatbil.

Avtaleområdet er stort og med til dels spredt befolkning. Nullvekstmålet kan lettere oppnås i den nye storkommunen Kristiansand enn i hele avtaleområdet. I deler av avtaleområdet er det derfor noe dårligere grunnlag for kollektivtransport. Dette medfører at vårt avtaleområde har dårligere forutsetninger enn de øvrige avtaleområdene for å oppnå et effektivt og godt kollektivtransporttilbud. Byutredningen antyder at fortetting i eksisterende omegnssentra som f.eks. Nodeland kan være et langsiktig tiltak i forhold til målsettingen om nullvekst.

Ovenfor har rådmannen forsøkt å gjøre rede for sentrale myndigheters begrunnelse for et grønt skifte innenfor transportsektoren og hvilke konsekvenser dette vil få for transportbrukerne framover. Å oppnå nullvekstmålet innen 2030 vil kreve store investeringer i kollektivtransportløsninger og endringer i mye av vegnettet. Investeringer her i kristiansandsregionen fram mot 2030 er stipulert til i størrelsesorden 15 milliarder kr. Byvekstavtalen mellom staten og regionen er ikke ferdigforhandlet, men i følge byutredningen vil det bli nødvendig å ta inn om lag halvparten av beløpet, dvs. 7-8 mrd. kr, lokalt.

Det er etter rådmannens vurdering urealistisk at den lokale andelen kan finansieres på annen måte enn gjennom innkreving av bompenger.

Byutredningen konkluderer med at bompenger med rushtidsavgift er det virkemidlet som har størst effekt i tillegg til tiltak som kan bedre kollektivbetjeningen. Utbygging i knutepunkt med god kollektivbetjening samt utbygging langs kollektivakser er også et virkemiddel med betydelig effekt.

Vedlagt fylkeskommunens oversendelse av denne saken til kommunene er det også et forslag til vedtak i 18 punkter.

Vedtaket har følgende forslag til ordlyd:

1.
Det etableres en Bompengepakke for kristiansandsregionen som angitt i «Bompengepakke for kristiansandsregionen, Finansiering – Saksgrunnlag til lokalpolitisk sluttbehandling», fra Statens vegvesen, datert 07. juni 2018.
(Rådmannen: Dokumentet er vedlagt dette saksframlegget).
2.
Innkrevingen baseres på envegs innkreving og innkrevingspunkter som vist i Statens vegvesens saksgrunnlag.
3.
Takstene utenom rushtid settes til 2/3-deler av takstene i rush.
4.
Rushtid er fra kl. 06.30 til kl. 09.00 samt fra kl. 14.30 til kl. 17.00 mandag til fredag unntatt for offentlige fri- og helligdager.
5.
Songdalen kommune gir sin tilslutning til at grunntakstene kan justeres slik at det oppnås en gjennomsnittstakst på kr. 11,40 pr. passering (2018-kroneverdi).
6.
Gjennomsnittstaksten prisjusteres etter konsumprisindeksen.
7.
Det tas utgangspunkt i følgende grunntakster:

Takstgruppe	Miljøkategori	I rushtid	Utenom rushtid
1 (lette kjøretøy)	Nullutslippskjøretøy	Kr 0	Kr 0

	<i>Ladbare hybrider</i>	<i>Kr 16</i>	<i>Kr 11</i>
	<i>Bensin, diesel, gass</i>	<i>Kr 32</i>	<i>Kr 21</i>
2 (tunge kjøretøy)	<i>Nullutslippskjøretøy</i>	<i>Kr 0</i>	<i>Kr 0</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>Kr 63</i>	<i>Kr 42</i>
	<i>Pre-Euro 6 *)</i>	<i>Kr 78</i>	<i>Kr 52</i>

**) eldre utslippsteknologi*

Når andelen nullutslippskjøretøy overstiger 15 %, kan det vurderes å innføre betaling for disse.

8.

Rabattordninger og fritaksordninger forutsettes å følge gjeldende takstretningslinjer. Dette innebærer blant annet at kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig brikke skal ha 20% rabatt.

9.

Kjøretøy med brikke og gyldig avtale skal maksimalt betale for 60 passeringer pr. kalendermåned og kun én gang ved flere passeringer innenfor en time og hvor høyeste takst betales.

10.

Det legges til grunn en innkrevingsperiode på om lag 15 år.

11.

Den nye Bompengepakke for kristiansandsregionen forutsettes etablert snarest mulig. Den nye Bompengepakke for kristiansandsregionen forutsettes å overta alle forpliktelser fra Samferdselspakke fase 1.

12.

Takstene og rabattordningene i vedtakspunktet over ønskes gjennomført i eksisterende bomstasjoner snarest mulig etter Stortingsvedtak og før de nye bomstasjonene er etablert.

13.

Det tas utgangspunkt i en portefølje som gitt i saksframlegget. Det legges til grunn at bompenger finansierer om lag 6,1 mrd. 2018-kr. Statlige og fylkeskommunale og kommunale midler kommer i tillegg.

14.

Songdalen kommune vil minimum bidra med midler som mottas som merverdikompensasjon knyttet til investeringer i Bompengepakke for kristiansandsregionen/Byvekstavtalen. Øvrige lokale bidrag vurderes i forhandlingene om byvekstavtale.

15.

Den etablerte styringsgruppa for «Byvekstavtale kristiansandsregionen» blir styringsgruppe for bompengepakke. Styringsmodellen tilpasses eventuelle behov for endringer gjennom en framforhandlet byvekstavtale.

16.

Det etableres et system for porteføljestyring i tråd med forslaget i Statens vegvesens saksgrunnlag.

17.

Styringsgruppa gis fullmakt til å foreta eventuelle justeringer i forbindelse med utarbeidelse av proposisjon til Stortinget om Bompengepakke for kristiansandsregionen slik at denne blir tilpasset forhandlingsresultatet for byvekstavtalen.

18.

Finansiering av Bompengepakke for kristiansandsregionen legges inn i bompengeselskapet, pt. Nye Kristiansand bompengeselskap.

Rådmannens merknad til de to største foreslåtte tiltakene av betydning for Songdalen

Rådmannen mener forslaget om å etablere en kollektivterminal i Nodeland sentrum i kombinasjon med å kommunens målsetting om å tilrettelegge for flere innbyggere samsvarer bra med sentrale myndigheters nullvekstmål.

Rådmannen er kritisk til at den foreløpige prosjektporteføljen ikke har satt av økonomiske midler til en trafiksikker kryssløsning for gående og syklende over dagens E 39. Fra Songdalen kommune

har en slik løsning vært etterlyst i en årrekke. Dette tiltaket støttes også av nabokommunene. Det vises til vedlagte felles uttalelse fra ordførerne i Songdalen og Kristiansand. Tilsvarende uttalelse fra ordførerne i Songdalen og Søgne ble også sendt til Vegvesenet.

Både Fv. 461 og E 39 må ha trafiksikre og framtidsrettede kryssløsninger. Etter rådmannens vurdering må den foreslåtte sykkelvegen over Rosselandssletta utsettes og pengene isteden for brukes på en flom- og trafiksikker bruløsning over E 39 på Rosseland.

Rådmannens merknad om avgiftsfritak for el-biler

Eiere av el-bil har en rekke økonomiske gulrøtter i forhold til eiere av bil med forbrenningsmotor. Ved innkjøp er el-bilene fritatt for moms og engangsavgift. I forbindelse med bruk er el-bilene fritatt for bomavgift og parkeringsavgift. Disse fordelene har Stortinget vedtatt for å få flest mulig nullutslippsbiler i trafikken som et viktig bidrag for å redusere utslippet av klimagasser.

Det er ovenfor gjort rede for Byvekstavtalen for kristiansandsregionen. Porteføljen av tiltak har en kostnad som er stipulert til rundt 15 mrd. kr. Om lag halvparten av dette store beløpet er det forutsatt at må finansieres lokalt. Det er dessverre ingen annen realistisk måte å gjøre dette på enn gjennom innkreving av bompenger.

Beregninger i byutredningen viser at det er samvirket mellom flere virkemidler som vil gi størst effekt, jfr. ovenfor. Blant disse virkemidlene inngår også heving av bomtakstene med 50 % - en betydelig prisøkning. For bilister som er avhengig av å passere gjennom bompunktene er det beregnet at dette kan medføre en årlig ekstraavgift på flere tusen kr. For en del brukere vil denne ekstraregningen svi. I verste konsekvens kan dette være med på å skape et klaseskille i forhold til transport.

Momsfritaket for el-bilene er en sak som avgjøres på sentralt nivå. Fritaket kan betraktes som konkurransevridende i forhold til EØS-avtalen og derfor har ESA, overvåkningsorganet for EØS-avtalen, sett på saken. På tampen av fjoråret godkjente ESA nullmoms på elbilene i ytterligere tre år, dvs. ut 2020.

Det er i hovedsak tverrpolitisk enighet om at el-bilfordelene i Norge må være tidsbegrensede. Staten taper betydelige summer på dette hvert år. Det dreier seg i følge TØI om et årlig tap på rundt 2 mrd. kr bare i moms og engangsavgift.

Når det gjelder fastsetting av nivået på bompenger, har lokale og regionale politikere større mulighet for å påvirke.

I forbindelse med behandling av kommuneproposisjonen for 2019 (Prp. 88 S 2017-2018) i juni -18 la regjeringen opp til at det lokalt kan fastsettes en takst for nullutslippskjøretøy som varierer mellom 0 og 50 % av ordinær takst fratrukket rabatt i alle bompenganeanlegg. Slik takst må forankres i lokalt vedtak.

Av kommuneproposisjonen for 2019 går det også fram at i planleggingen av nye bompengeprojekt legger regjeringen i utgangspunktet til grunn en takst for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på 50 % av takst etter brikkerabatt og 0 % for takstgruppe 2 dersom det ikke er fattet lokale vedtak om noe annet. Regjeringen åpner også for å ta betaling for nullutslippskjøretøy i eksisterende bompengeprojekt dersom det er lokalpolitisk tilslutning til dette. Det framgår også at i bypakker med miljødifferensierte takster skal ikke nullutslippskjøretøy betale mer enn 50 % av det bensindrevne kjøretøy betaler. Forutsatt lokalpolitisk tilslutning vil det kunne bli innført betaling for nullutslippskjøretøy i de første bompengeprojektene i løpet av 2018.

Fylkestinget i Rogaland behandlet i juni i år saken «*Bompengereformen – omlegging til nytt takst- og rabattsystem for bompengeprojekt i Rogaland*».

Pkt. 5 i deres vedtak har følgende ordlyd:

«Fylkestinget viser til forslag i revidert statsbudsjett om å innføre halv takst for el-biler ved bompassering. Dersom dette blir vedtatt av Stortinget vil det gjelda for alle bomprosjekt i Rogaland».

Rådmannen konstaterer at det kan bli krevende å sikre den lokale finansieringen av Byvekstavtalen. Alle tiltak som kan sikre inntekter bør derfor vurderes. En gradvis avtrapping av el-bilfordelene er eksempel på slikt tiltak. Som det går fram ovenfor, vil reglene om fritak for moms og engangsavgift være der fremdeles, sannsynligvis ut 2020.

Etter rådmannens vurdering bør det på grunnlag av føringene i kommuneproposisjonen for 2019 være grunnlag for å vurdere bompenger også for el-biler allerede ved behandlingen av denne saken.

El-bilene tar like mye plass i trafikken som bensin-/dieslbiler og de virvler opp like mye svevestøv. I siste NTP poengteres det også i bymessige strøk er også nullvekstmålet et virkemiddel for å sikre framkommelighet. Dette er grunner som, etter rådmannens vurdering, tilsier at el-bilene nå bør begynne å betale 50 % bomtakst ved passeringspunktene her i Kristiansandsregionen så snart det formelt lar seg gjøre.

Et foreløpig anslag utført av Vegvesenet viser at bompengedraget øker med rundt 550 mill kr dersom el-biler betaler 50 % takst istedenfor å passere gratis.

Rådmannen foreslår derfor at det i uttalelsen fra Songdalen kommune kommer med en formulering om dette. Rådmannen foreslår at tabellen i vedtaksforslagets pkt. 7 endres til:

Det tas utgangspunkt i følgende grunntakster:

Takstgruppe	Miljøkategori	I rushtid	Utenom rushtid
1 (lette kjøretøy)	Nullutslippskjøretøy	Kr 16	Kr 11
	Ladbare hybrider	Kr 16	Kr 11
	Bensin, diesel, gass	Kr 32	Kr 21
2 (tunge kjøretøy)	Nullutslippskjøretøy	Kr 0	Kr 0
	Euro 6	Kr 63	Kr 42
	Pre-Euro 6 *)	Kr 78	Kr 52

**) eldre utslippsteknologi*

I tillegg foreslår rådmannen et nytt avsnitt i samme pkt. 7 ovenfor med formuleringen:

Gjennomføring av Byvekstavtalen for kristiansandsregionen vil kreve betydelig lokal medfinansiering.

Siden el-biler bruker like mye vegkapasitet og parkeringsareal som-, bidrar til ulykker på samme måte som - samt avgir like mye støy og svevestøv som biler med forbrenningsmotor, finner formannskapet i Songdalen det rimelig at el-biler tilhørende takstgruppe 1 betaler 50 % av de grunntakstene som gjelder for biler med forbrenningsmotor i takstgruppe 1.

Denne formuleringen erstatter setningen som står i forslaget nå; «Når andelen nullutslippskjøretøy overstiger 15 %, kan det vurderes å innføre betaling for disse.»

Konklusjon:

Norge har forpliktet seg til at persontrafikkveksten fram mot 2030 skal tas gjennom kollektivtransport, sykling og gange. Dette omtales som nullvekstmålet.

Prosjektporteføljen som foreslås i Byvekstavtalen for kristiansandsregionen er utarbeidet med tanke på å nå nullvekstmålet.

Byvekstavtalen, med en økonomisk ramme på rundt 15 mrd. kr vil være et spleiselag mellom staten og regionen der om lag halvparten av beløpet må finansieres lokalt.

Det foreslåtte tiltaket med sykkelveg over Rosselandssletta må omprioriteres til fordel for en flom – og trafikkssikker bruløsning over dagens E 39 på Rosseland.

Bompenginnkreving vil være den mest realistiske måten å sikre den lokale finansieringen av avtalen. Rådmannen anbefaler at også el-biler blir belastet med 50 % av de grunntakstene for bompasering som vil gjelde for biler med forbrenningsmotor i takstgruppe 1.

Rådmannen anbefaler at formannskapet gir sin tilslutning til Vest Agder fylkeskommune sitt forslag til vedtak i 18 punkt, referert ovenfor. Vedtaksforslagets pkt. 7 foreslår rådmannen at endres som beskrevet ovenfor.

Punkt 40/18: Tilknytning til region Kristiansand for nye Lindesnes

Bilag

Mal for søknad om medlemskap i Region Kristiansand

Mal for forslag til vedtak om regiontilhørighet

Søknad om medlemskap fra 1.1.2020 og observatørstatus frem til 1.1.2020 i Region Kristiansand for Nye Lindesnes

Vedtak FS, 05092018, Sak 40/18, Tilknytning til region Kristiansand for nye Lindesnes

Vedtak



Dato
Saksnr.: 18/00914-2
Saksbehandler Kjell Alfred Kristiansen

Saksgang

Formannskapet
Kommunestyret

Møtedato

05.09.2018
26.09.2018

Tilknytning til region Kristiansand for nye Lindesnes

Forslag til vedtak

1. Songdalen kommune gir sin tilslutning til at Nye Lindesnes blir medlem av Region Kristiansand fra 01.01.2020. Fra 01.10. 2018 gis observatørstatus i styre/rådmannsutvalg.
2. Songdalen kommune gir sin tilslutning til at kommune Mandal, Lindesnes og Marnardal blir medlem i Region Kristiansand fra 01.10.2018 dersom kommunestyrene i disse kommunene vedtar å søke medlemskap i Region Kristiansand enkeltvis, inntil Nye Lindesnes er etablert 01.01.2020.
3. Ved positive vedtak i kommunene Lindesnes, Mandal og Marnardal om å tilslutte seg Region Kristiansand fra 01.10.2018, legges nåværende finansieringsmodell til grunn frem til 01.01.2020. Fra 01.01.2020 vil «Nye Lindesnes» og «Nye Kristiansand» være etablert. Ny finansieringsmodell utarbeides gjeldene fra dette tidspunktet.

Vedlegg

1. Mal for søknad om medlemskap i region Kristiansand
2. Mal for forslag til vedtak om regiontilhørighet
3. Søknad om medlemskap fra 1.1.2020 og observatørstatus frem til 1.1.2020 i Region Kristiansand for Nye Lindesnes.

Saksfremstilling

På bakgrunn av anmodning fra ordførerne i Nye Lindesnes om å tiltre det interkommunale samarbeidet, fattet styret i Region Kristiansand den 13.04.2018 følgende enstemmige vedtak (*kursiv*):

Styret stiller seg positiv til henvendelsen og vil ønske «Nye Lindesnes» velkommen i Region Kristiansand. Styret ber Leder, nestleder og daglig leder invitere «Nye Lindesnes» til møte med sikte på å utarbeide en intensjonsavtale som kan behandles i de respektive kommunestyrene.

Et slikt møte ble avholdt 14 mai mellom partene. Her ble det enighet om at «Nye Lindesnes» søker om medlemskap i Region Kristiansand fra 01.01.2020. inntil da gis observatørstatus i styret. Videre ble det enighet om at kommunene enkeltvis kunne slutte seg til fra nå av, og frem til 01.01.2020.

Det ble tatt forbehold om at en utvidelse krever tilslutning fra nåværende medlemmer i Region Kristiansand. Det vises i denne sammenheng til § 5-1 i vedtektene, som har følgende ordlyd. «Nye kommuner kan innlemmes i samarbeidet. En utvidelse krever tilslutning fra samtlige kommuner».

Fellesnemda i Nye Lindesnes avholdt møte 15.06 og gjorde følgende enstemmige vedtak:
«Nye Lindesnes søker medlemskap i Region Kristiansand fra og med 01.01.2020.

Kommunene Lindesnes, Mandal og Marnardal søker medlemskap i Region Kristiansand. Nye Lindesnes søker observatørstatus både politisk og administrativ omgående.

Det delegeres til Rådmannsutvalget og prosjektleder å utferdige en søknad som kan behandles i de respektive kommunestyrene.»

Behandlingen om tilknytting enkeltvis til Region Kristiansand frem mot 2020 fra Lindesnes, Mandal og Marnardal vil trolig være behandlet i de tre kommunene i løpet av september. Saksutredningen følger vedlagt.

Da det er ønskelig med en rask avklaring behandles søknadene parallelt i de nåværende deltakerkommuner i Region Kristiansand, og i Mandal, Lindesnes og Marnardal.

Dersom kommunene Lindesnes, Mandal og Marnardal ønsker å tilslutte seg fra 01.10.2018 legges nåværende finansieringsmodell til grunn for tilslutning frem til 01.01.2020. Årlig bidrag vil utgjøre for Mandal kr. 287797, Lindesnes kr. 198344 og Marnardal kr.176400. Ved tilslutning fra 01.10.2018 innbetales 3/12 deler av disse beløpene for 2018.

Fra 01.01.2020 vil «Nye Lindesnes» og «Nye Kristiansand» være etablert. Ny finansieringsmodell for Region Kristiansand utarbeides gjeldene fra dette tidspunktet.

Utvidelse med «Nye Lindesnes» er positivt for region Kristiansand. Den vil blant annet styrke kjerneregionen i Agder, en region med 154 700 innbygger pr. 01.01.2018. Det vil ha stor betydning for infrastruktur og samfunnsutvikling for hele landsdelen. Når ny E39 er ferdigstilt vil denne regionen fremstå som et integrert felles bo arbeidsmarked. Regionen vil få en betydelig kystsoner som vil kunne danne grunnlag for næringsutvikling, spesielt med de muligheter som hav - rommet kan gi. Samtidig som en ser dette i sammenheng med muligheter innen den blågrønne bioøkonomien, med regionens betydelige skog skogressurser.

Punkt 41/18: Sykefravær halvårsrapport 2018

Bilag

Vedtak FS, 05092018, Sak 41/18, Sykefravær halvårsrapport 2018

Vedtak



Dato 2. juli 2018
Saksnr.: 16/01876-20
Saksbehandler Sonja Abrahamsen Haukås

Saksgang

Formannskapet
Kommunestyret

Møtedato

05.09.2018
26.09.2018

Sykefravær halvårsrapport 2018

Forslag til vedtak

[Halvårsrapport om sykefravær tas til orientering](#)

Sammendrag

Status på sykefravær for perioden 01.01-30.06.2018 viser et sykefravær på totalt 7.1%. Fordelt på kjønn ligger kvinner på 8.1% og menn på 3.7%. Korttidsfraværet 1-16 dager viser 1.8%, mellomlangt fravær 17-40 dager ligger på 0.5%, mens langtidsfraværet (over 40 dager) ligger på 4.8%. Til sammenligning for 2017 viste sykefraværet i samme periode (01.01-30.06.2017) totalt 8.5 %.

Kommunen har mål i 2018 om et samlet sykefravær på 6.6%. Nye måltall ble vedtatt i Kommunestyret 21.03.18. Det er vedtatt differensierte mål for sektorene:

	2018	2019
Helse og omsorg/Livsmestring	7.8%	7.7%
Barnehagene	9.0%	8.9%
Skolene	6.0%	5.9%
Resten av enhetene	3.5%	3.4%
Totalt	6.6%	6.5%

Sykefraværet pr 1. halvår fordelt på sektorer ligger på:

	2017	2018
Helse og omsorg/Livsmestring	8.6%	7.7%
Barnehagene	12.5%	8.9%
Skolene	10.0%	7.3%
Resten av enhetene	3.6%	4.6%
Totalt	8.5%	7.1

Bakgrunn for saken

Sykefraværet har gått ned sammenlignet med samme periode i 2017 i alle sektorer utenom enheter tilknyttet rådhuset. Barnehagesektoren og helseomsorgssektoren/livsmestring ligger nå under måltallet sitt for 2018.

Sykefraværstall fra KS (PAI-tall) pr 05.07.18 viser at sykefraværsgjennomsnitt for norske kommuner ligger på 9.93 prosent. Songdalen ligger på 8.68 prosent i (PAI-tall) på siste måling.

Tallene i PAI- register vil ikke samsvare med egne sykefraværstall pga. ulike metoder for å beregne sykefravær, men vi ser hovedtrekkene.

Delmål for nærværarbeidet i Songdalen 2018 (jfr. nærværplan):

1. Fokus på forebyggende og helsefremmende arbeid
2. Lederutvikling /medarbeiderutvikling
3. Sikre god håndtering av avvik
4. Inkludere personer med nedsatt funksjonsevne.

Tiltak gjennomført pr. juni 2018:

- Det er gjennomført fast dialogmøtearena en i gang i måneden (for dialogmøte 1 og dialogmøte 3). 29 dialogmøter er koordinert av personal i samarbeid med leder, NAV og bedriftshelsetjenesten (BHT) i perioden.
- Lederutviklingsprogram for ledere med personalansvar og hovedtillitsvalgte/ hovedverneombud ble gjennomført 1- 2 febr, kurs i «endring og ledelse» med Tor Åge Eikerapen og kurs i «konflikt og arbeidsmiljø i praksis» med Ståle Einarsen.
- Den 9 febr under « 4 årstider» for ansatte tok bedriftshelsetjenesten opp temaet «hvordan takle endringer».
- Det er utviklet Informasjonsstrategi – plan for informasjon om nye Kristiansand til ansatte.
- Fast informasjonsmøte på rådhuset hver mandagsmorgen for ansatte om status i nye Kristiansand. Camilla Dunsæd programleder, ordfører, rådmann og ledergruppen har informert om status i programmet.
- Den 28 febr ble det gjennomført HMS kurs for ledere og medlemmer i de lokale HMS gruppene i samarbeid med BHT.

Erfaringer viser at det er nødvendig med kontinuerlig fokus på nærværarbeidet. Det har vært tett oppfølging av sykemeldte gjennom dialogmøter. Det er sannsynlig at nedgangen i sykefraværet som vi ser bl.a kan relateres til den tette oppfølgingen av sykefravær som er gjennomført både ute på enhetene og i samarbeid med stabens personalteam og bedriftshelsetjenesten.

Det er lagt vekt på å sikre at ansatte er godt informert om prosessen om nye Kristiansand som et forebyggende tiltak.

Det anbefales derfor at det fortsatt settes av tilstrekkelig ressurser slik at kommunen fortsatt kan ha fokus og kapasitet til å gjennomføre nødvendige nærværstiltak.

Dette er arbeidsgiverpolitikk som både ivaretar den enkelte ansatte på en god måte, gir gode og forutsigbare tjenester og er økonomisk lønnsomt for kommune (Beregninger gjort av NHO viser til at hver sykefraværstid koster arbeidsgiver i gjennomsnitt ca 2000,-).