

# REFERAT Formannskapet d. 06-11-2024

**Møtedato** Onsdag d. 06. november 2024 kl. 09:00

**Møtested** Formannskapssalen

## Indholdsfortegnelse

|  |    |
|--|----|
| Møtedokumenter.....  | 3  |
| Behandling av utvalgssak.....  | 33 |
| Godkjenning av protokoll fra formannskapetets møte 23.10.2024.....                             | 34 |
| Muligheter for utsatt og fremskutt skolestart i Kristiansand.....                              | 36 |
| Plan for videreutvikling av Bragdøya 2025 - 2028.....  | 38 |
| Hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene - forslag til videre arbeid.....            | 40 |
| Sak om høringssvar om hjemmel til kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggs | 46 |
| Sluttbehandling - utbyggingsavtale for Kirsten Flagstads vei 43.....                           | 53 |

## **Punkt .: Møtedokumenter**

### **Bilag**

Kirkelig fellesråd

Endrede rammebetingelser økonomiplan

Orientering om nødboliger og boliger for vanskeligstilte

Komplett innkalling Formannskapet (06.11.2024)

Saksliste Formannskapet 06.11.2024



Kristiansand, 25.10.2024

## MØTEINNKALLING TIL FORMANNSKAPET

**Dato:** 06.11.2024 kl. 09.00

**Sted:** Formannskapssalen

**Innkalling gjelder bare medlemmer.** Varamedlemmer møter etter særskilt innkalling.

**Forfall og eventuelle habilitetsspørsmål meldes snarest** til Anne Lise H. Aabø i First Agenda Live <https://app.agendalive.dk> eller til tlf. 98 28 79 38 eller epost [alh@kristiansand-bystyre.no](mailto:alh@kristiansand-bystyre.no)

### Program for møtet:

**Kl. 09.00 – 09.30**

**Kirkelig fellesråd ved kirkeverge Andreas Andersen, fellesrådsleder Elin Saltrøe og fung. domprost Aud Sunde Smemo**  
- Utfordringer og satsingsområder  
- Budsjett 2025

**Kl. 09.30 – 10.30**

**Orientering om nødboliger og boliger til vanskeligstilte ved Brede Skaalerud og Ragnar Evensen**

**Deretter saksbehandling**

| SAKSKART               |               |   | Side |
|------------------------|---------------|---|------|
| <a href="#">101/24</a> | 2024000066-91 | <u>Formannskapssak:</u><br><b>Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 23.10.24</b>   | 3    |
|                        |               | <b>Oppvekst:</b>  |      |
| <a href="#">102/24</a> | 2024024199-1  | <u>Formannskapssak:</u><br><b>Muligheter for utsatt og fremskutt skolestart i Kristiansand</b><br>Oppvekstutvalgets innst. 05.11.24 | 4    |
|                        |               | Kultur og innbyggerdialog:  |      |
| <a href="#">103/24</a> | 2020053877-22 | <u>Formannskapssak:</u><br><b>Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024 - 2028</b>  | 9    |
|                        |               | <b>By- og stedsutvikling:</b>   |      |
| <a href="#">104/24</a> | 2024024246-1  | <u>Formannskapssak:</u><br><b>Hjertesoner og trafiksikkerhetsplaner for skolene - forslag til videre arbeid</b>                     | 16   |

|                        |               |   |    |
|------------------------|---------------|---|----|
| <a href="#">105/24</a> | 2024019906-3  | Formannskapssak:<br><b>Sak om hørings svar om hjemmel til å stille kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser</b><br>Areal og miljøutvalgets innst. 31.10.24 | 21 |
| <a href="#">106/24</a> | 2023020345-11 | Formannskapssak:<br><b>Sluttbehandling - utbyggingsavtale for Kirsten Flagstads vei 43</b><br>Kommunalutvalgets innst. 05.11.24   | 27 |
|                        |               |   |    |

**Møtet vil bli streamet og overføres direkte på kommunens hjemmeside**  
<https://kristiansand.kommunetv.no/>

Mathias Bernander  
Ordfører  
(sign.)

POLITIKK OG ADMINISTRASJON  
Politisk og administrativt sekretariat



Kristiansand  
kommune

Dato 25. oktober 2024  
Saksnr.: 2024000066-91  
Saksbehandler Anne Lise H Aabø  
Godkjent av Camilla Dunsæd

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
06.11.2024

## Godkjenning av protokoll fra formannskapetets møte 23.10.24

Forslag til vedtak

[Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapetets møte 23.10.24.](#)

Vedlegg:  
Protokoll fra formannskapetets møte 23.10.24

OPPVEKST STAB  
Oppvekst stab fag og utvikling



Kristiansand  
kommune

Dato 9. oktober 2024  
Saksnr.: 2024024199-1  
Saksbehandler Eivind Eikeland  
Godkjent av Kristin Eidet Robstad  
Camilla Bruno Dunsæd

**Saksgang**  
Oppvekstutvalget  
Formannskapet

**Møtedato**  
05.11.2024  
06.11.2024

## Muligheter for utsatt og fremskutt skolestart i Kristiansand

Forslag til vedtak

[Saken tas til orientering.](#)

### Sammendrag

Kommunen skal la et barn begynne på skolen det året barnet fyller syv år, dersom foresatte søker om det eller samtykker og det etter en sakkyndig vurdering er tvil om at barnet er kommet langt nok i utviklingen sin til at det bør begynne på skolen det året barnet fyller seks år.

Kommunen kan la et barn begynne på skolen det året barnet fyller fem år, dersom foresatte søker om det eller samtykker og en sakkyndig vurdering viser at det er forsvarlig.

De siste fem årene er det få elever det er søkt om utsatt eller fremskutt skolestart, men de fleste som har søkt har fått innvilget sine søknader, og alle vedtak har fulgt anbefaling i sakkyndig vurdering.

Kommunedirektøren vurderer at mulighetene for framskutt eller utsatt skolestart er tydelig beskrevet i lovverket og i kommunens informasjonskanaler. Kommunedirektøren vurderer at kommunen har rutiner som sikrer at ansatte gir god informasjon til foresatte om mulighetene for å søke om framskutt eller utsatt skolestart.

## Saksutredning

### Bakgrunn for saken

Vedtak ifm. Elevombudets rapport for 2023:

Formannskapetets vedtak:

1. Formannskapet tar Elevombudets årsrapport for skoleåret 2023-2024 til orientering.(Enst.)
2. Formannskapet ber om en sak som belyser mulighetene for utsatt og fremskutt skolestart og om de foresatte i kommunen er tilstrekkelig informert om mulighetene for dette.(Enst.)

### Juridisk grunnlag

Opplæringsloven:

§ 2-4. *Utsett og tidleg skolestart*

*Kommunen skal la eit barn byrje på skolen det året barnet fyller sju år, dersom foreldra søkjer om det eller samtykkjer og det etter ei sakkunnig vurdering er tvil om at barnet er komme langt nok i utviklinga si til at det bør byrje på skolen det året barnet fyller seks år.*

*Kommunen kan la eit barn byrje på skolen det året barnet fyller fem år, dersom foreldra søkjer om det eller samtykkjer og ei sakkunnig vurdering viser at det er forsvarleg.*

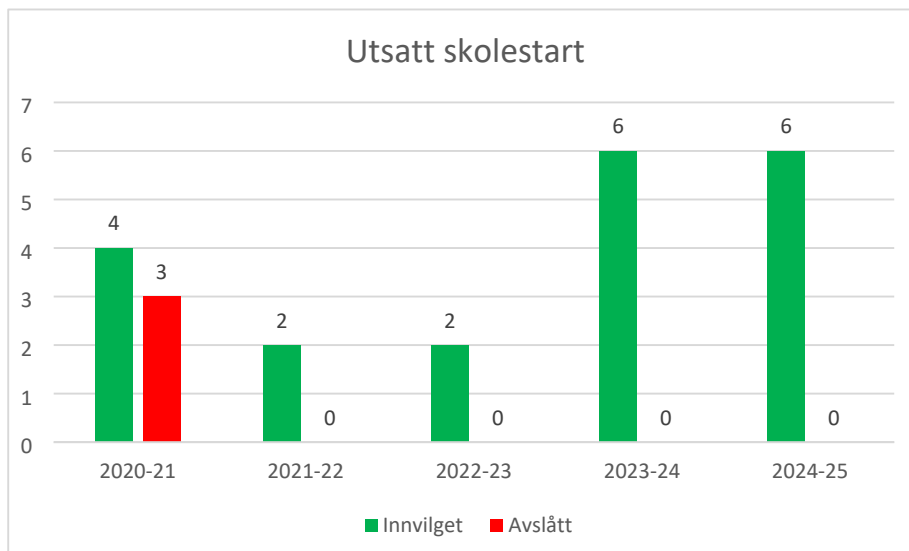
Bestemmelsen gir ikke en rett til tidligere skolestart, men kommunen kan tilby det. Når kommunen avgjør en søknad om tidlig skolestart må de fatte et vedtak. Dette vedtaket kan foreldrene klage på, jf. krav til saksbehandling og vedtak.

### Status i Kristiansand

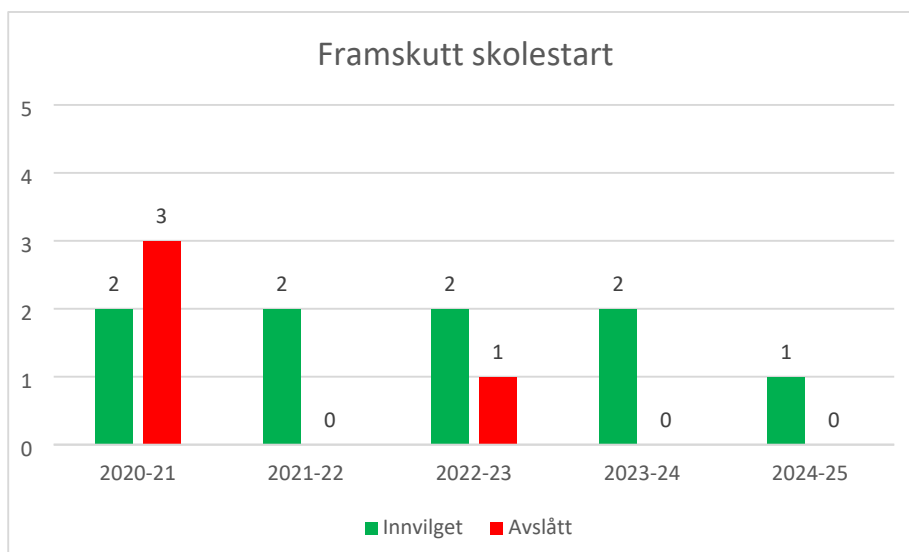
I Norge er det bare cirka 0,6 prosent av hvert elevene i hvert årskull som har utsatt skolestart, og enda færre som har fremskutt skolestart. Andelen barn som får utsatt skolestart, er nærmest uendret på ti år. Selv om prosentandelen som søker utsatt skolestart er lav, kan det være variasjoner mellom kommuner. Det finnes ikke offentlige tall på dette, bortsett fra at Stavanger, som er en sammenlignbar kommune for Kristiansand, har hatt 11 barn i snitt de siste fem årene som har søkt om utsatt skolestart.

At så få foresatte søker om utsatt eller fremskutt skolestart skyldes trolig at de tar hensyn til at barna ofte vil begynne på skolen sammen med jevnaldrende som de kjenner fra barnehagen og nærmiljøet.

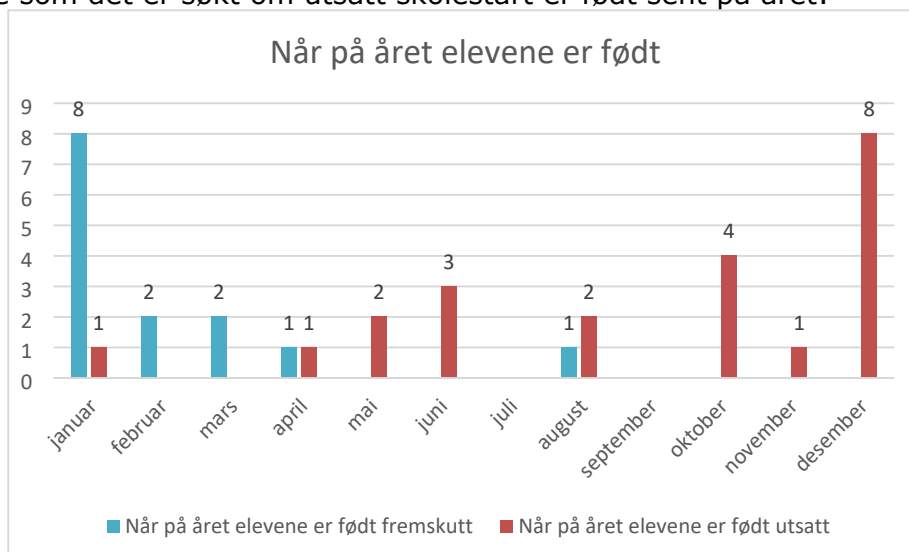
De siste fem årene er det søkt om utsatt skolestart for 23 elever i Kristiansand, og 20 av disse har fått innvilget søknaden. Det er søkt for 17 gutter og 6 jenter. Alle vedtak har fulgt anbefaling i sakkyndig vurdering.



De siste fem årene er det søkt om fremskutt skolestart for 13 elever i Kristiansand, og 9 av disse har fått innvilget søknaden. Det er søkt for 9 jenter og 4 gutter. Alle vedtak har fulgt anbefaling i sakkyndig vurdering.



De fleste barna det er søkt om fremskutt skolestart for er født tidlig på året, og de fleste som det er søkt om utsatt skolestart er født sent på året:



### Informasjon til foresatte

Informasjon til foresatte om mulighet for utsatt eller fremskutt skolestart er tilgjengelig på kommunens hjemmeside:

<https://www.kristiansand.kommune.no/navigasjon/barnehage-og-skole/skole-og-sfo/skolestart/>

For at foresatte skal få god informasjon er det viktig at barnehagen og PPT gir informasjon i direkte møte med foresatte. Rutiner for at informasjonen skal gis er tydelige i kommunenes plan for overgangen mellom barnehage og skole. *Rød tråd - Overganger for barn i barnehage og elever i grunnskolen – en plan for samarbeid og sammenheng.*

[https://kristiansand.extend.no/export/nyekristiansand/barnehagegrunnskole/docs/doc\\_5626/index.html?f](https://kristiansand.extend.no/export/nyekristiansand/barnehagegrunnskole/docs/doc_5626/index.html?f)

#### Informasjon:

- Ansatte skal overføre informasjon i henhold til lover og regler, i samarbeid med og etter tillatelse fra foreldre/foresatte. [Språkstandard 2021. Dokument 6 - Overføringsskjema, barnehage - SFO - skole](#)
- Barnehagen og skolen skal dele informasjon om plan og innhold for arbeidet det siste året i barnehagen og det første året i skolen. Dette for å sikre kontinuitet, sammenheng og progresjon.
- Ansatte og foreldre/foresatte skal samarbeide om informasjon som trykker barnet i overgangen.
- Foreldre/foresatte skal få informasjon om skolen, SFO og praksis rundt overgangen.
- Barnet medvirker i informasjonsoverføringa.
- Foreldre/foresatte får informasjon om gjeldende praksis i forhold til [utsatt eller fremskutt skolestart](#).

Utklipp fra *Rød tråd - Overganger for barn i barnehage og elever i grunnskolen*

Alle foresatte får også informasjon om mulighet for å søke utsatt skolestart i innskrivingsbrev som sendes individuelt til alle foresatte i januar.

### **Vurdering og konklusjon**

Kommunedirektøren vurderer at mulighetene for framskutt eller utsatt skolestart er tydelig beskrevet i lovverket og i kommunens informasjonskanaler.

Kommunedirektøren vurderer at kommunen har rutiner som sikrer at ansatte gir god informasjon til foresatte om mulighetene for å søke om framskutt eller utsatt skolestart.

KULTUR OG INNBYGGERDIALOG  
Kultur og innbyggerdialog stab



Kristiansand  
kommune

Dato 13. september 2024  
Saksnr.: 2020053877-22  
Saksbehandler Marianne Laukvik  
Godkjent av Gunn-Heidi Gabrielsen  
Camilla Jarlsby  
Kjell Alfred Kristiansen  
Tone Iglebæk  
Kristin Eidet Robstad  
Camilla Bruno Dunsæd

### Saksgang

Kultur- og idrettsutvalget  
Kommunalutvalget  
Areal- og miljøutvalget  
Oppvekstutvalget  
Formannskapet

### Møtedato

17.10.2024  
22.10.2024  
31.10.2024  
05.11.2024  
06.11.2024

## Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024 - 2028

Forslag til vedtak

[Formannskapet vedtar Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024-2028.](#)

### Sammendrag

Eiendommen Bragdøya ble i 1969 overtatt av Kristiansand kommune for 1,8 millioner kroner. Staten gav tilskudd til kjøpet på vilkår som sikrer eiendommen som offentlig friareal for all framtid.

Bragdøya kystlag er landets største kystlag og har driftet og utviklet øya i snart 40 år med frivillig innsats fra sine medlemmer.

Utviklingen av Bragdøya har til nå blitt organisert gjennom samarbeidet mellom Bragdøya kystlag og flere kommunalområder som møtes jevnlig i *Styret for utviklingen av Bragdøya*. Kommunalområdene har til nå vært By- og stedsutvikling, Oppvekst, Helse og mestring (fratrådt i 2023) og Kultur og innbyggerdialog. Kulturdirektøren er gitt et koordineringsansvar for driften og gir tilskudd til aktiviteter.

«Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024-2028» legger ikke opp til store endringer av arbeidet med å koordinere og styre aktivitetene på øya. Man vil fortsette å legge til rette for at publikum kan komme seg trygt til øya og ta den i bruk.

Det foreslås enkelte endringer i selve organiseringen av samarbeidet mellom kommunen og kystlaget fra og med 2024:

- Styret foreslår å endre benevnelse fra "styre" til "samarbeidsråd".
- Styret foreslår å fjerne politisk representant fra rådet ved neste valgperiode. Dette er i tråd med hovedtrekkene i kommuneloven.

- Styret foreslår å ved neste valgperiode sette inn en representant fra Vågsbygd bydelsråd. Vågsbygd bydelsråd har gitt sitt samtykke til dette.
- Helse og Mestring har trukket sin representant fra styret, og styret foreslår å fortsette samarbeidsrådet uten representant fra dette området.
- Styret foreslår å øke Oppveksts deltakelse i rådet til to representanter, en fra barnehagene og en fra stab Oppvekst. Oppvekstdirektøren har stilt seg positiv til dette.
- Styret foreslår at daglig leder for Bragdøya kystlag har fast medlemskap i samarbeidsrådet.

Arbeid med å skape utvidet bruk av Bragdøya og kystkultursenteret står sentralt i denne perioden. Dette innebærer både å skape aktiviteter og tilbud som når flere brukergrupper, samt å tilrettelegge for å utvide sesongen. Kystlaget arbeider med muligheten for å anskaffe ny ferje (EL-båt) til dette formålet samt forbedring av parkeringsmuligheter. I planen er det i tillegg skissert tiltak på følgende områder:

- Kulturhistorisk virksomhet
- Naturopplevelser og friluftsliv for alle
- Arena for kompetanseutvikling, arrangementer og kulturaktiviteter.

Vedlegg:

Samarbeidsavtale Bragdøya kystlag og Kristiansand kommune 2021\_signert  
Forslag til plan for videreutvikling av Bragdøya 2024-2028

## Saksutredning

Eiendommen Bragdøya ble i 1969 overtatt av Kristiansand kommune for 1,8 millioner kroner. Staten gav tilskudd til kjøpet på vilkår som sikrer eiendommen som offentlig friareal for all framtid. Kulturlandskapet på Bragdøya var i ferd med å gro igjen på grunn av manglende beiting og drift, og bygningene holdt på å forfalle. I 1984-85 kom det flere initiativ fra frivillige organisasjoner om bevaring av det kulturhistoriske ved øya og de utviklingsmulighetene som lå der. Høsten 1986 ble Bragdøya kystlag stiftet. Bragdøya kystlag er landets største kystlag og har driftet og utviklet øya i snart 40 år med frivillig innsats fra sine medlemmer.

Flere kommunalområder har i inneværende periode hatt ansvar og virksomhet på Bragdøya:

- By- og stedsutvikling
  - Kristiansand eiendom (forvaltning av bygningsmassen)
  - Parkvesenet (skjøtsel og utvikling av friområdet m.m.)
- Oppvekst
  - Barnehageavdeling på øya.
  - *Kystskolen Bragdøya* med Møvig skole. Skolene er i tillegg brukere av leirsted m.m.
- Helse og mestring
  - Bl.a. arbeidstrening i regi av Nav.
- Kultur og innbyggerdialog
  - Kulturdirektøren er gitt et koordineringsansvar for driften og gir tilskudd til aktiviteter.

Styret for utviklingen av Bragdøya har til nå bestått av følgende representanter:

1 representant oppnevnt av Kulturdirektøren.

2 representanter oppnevnt av byutviklingsdirektøren v/Parkvesenet og Kristiansand eiendom.

1 representant oppnevnt av direktør for Oppvekst.

1 representant oppnevnt av direktør for Helse og Mestring (fratrådt i 2023)

2 representanter oppnevnt av Bragdøya Kystlag.

1 politisk oppnevnt representant.

Kulturdirektøren leder styret for utvikling av Bragdøya og er ansvarlig for sekretariatsfunksjoner. Daglig leder av Bragdøya kystkultursenter er p.t. bisitter.

### **Samarbeidsavtale**

Det er inngått samarbeidsavtale frem til 2030 mellom Bragdøya kystlag og kommunen, hvor alle fire kommunalområder er involvert. Avtalen gjelder følgende områder:

- Skyss av barnehagebarn og personale mellom Storenes og Bragdøya.
- Tilsyn, drift og utleie av bygningsmassen på Bragdøya.
- Utvikling og drift av gårdsanlegget på Bragdøya.
- Bidra i skjøtsel av kulturlandskapet på Bragdøya.
- Opprettholde god tilgjengelighet ved faste båtavganger til og fra Bragdøya.
- Kjøre båt rute til øvrige øydestinasjoner om sommeren.
- Tilrettelegging for arbeidstreningsplasser på Bragdøya.
- Skyss av grunnskoleelever og personale til og fra Bragdøya.

### **Ny plan for videreutviklingen av Bragdøya**

«Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024-2028» legger ikke opp til store endringer av arbeidet med å koordinere og styre aktivitetene på øya. Det lanseres heller ikke store, nye tiltak på Bragdøya de nærmest årene. Man vil fortsette å legge til rette for at publikum kan komme seg trygt til øya og ta den i bruk. Derfor handler planen først og fremst om å videreføre det gode samarbeidet som er etablert mellom ulike kommunale etater og de frivillige aktørene, samt å fullføre igangsatte prosjekter og planer fra forrige periode. Dokumentet inneholder også en statusgjennomgang av alle tiltak fra forrige planperiode. Kystlaget oppdaterer status på prosjekter og planer årlig.

Det foreslås enkelte endringer i selve organsieringen av samarbeidet mellom kommunen og kystlaget fra og med 2024:

- Styret foreslår å endre benevnelse fra "styre" til "samarbeidsråd".
- Styret foreslår å fjerne politisk representant fra rådet ved neste valgperiode. Dette er i tråd med hovedtrekkene i kommuneloven.
- Styret foreslår å ved neste valgperiode sette inn en representant fra Vågsbygd bydelsråd. Vågsbygd bydelsråd har gitt sitt samtykke til dette.
- Helse og Mestring har trukket sin representant fra styret, og styret foreslår å fortsette samarbeidsrådet uten representant fra dette området.
- Styret foreslår å øke Oppveksts deltakelse i rådet til to representanter, en fra barnehagene og en fra stab Oppvekst. Oppvekstdirektøren har stilt seg positiv til dette.
- Styret foreslår at daglig leder for Bragdøya kystlag har fast medlemskap i samarbeidsrådet.

Arbeid med å skape utvidet bruk av Bragdøya og kystkultursenteret står sentralt i denne perioden. Dette innebærer både å skape aktiviteter og tilbud som når flere brukergrupper, samt å tilrettelegge for å utvide sesongen. For å kunne opprettholde og utvide tilbudet til allmenheten, er det vesentlig få på plass ny rutebåt. Kystlaget arbeider med muligheten for å sette inn en EL-båt til dette formålet. Økt bruk stiller også krav til en tilfredsstillende løsning for parkering på land (Lumber). I planen er det i tillegg skissert tiltak på følgende områder:

- Kulturhistorisk virksomhet
- Naturopplevelser og friluftsliv for alle
- Arena for kompetanseutvikling, arrangementer og kulturaktiviteter.

### **Bakgrunn for saken**

PLAN FOR VIDEREUTVIKLING AV BRAGDØYA 2018-2022

FORMANNSKAPET 07.03.2018 SAK 26/18 Vedtak:

Formannskapet vedtar Plan for videreutvikling av Bragdøya 2018-2022.(Enst.)

Det vurderes og tilrettelegge for fremtidig elektrisk drift av badebåt og Bragdøyabåt. (Enst.)

I planperioden skal det legges til rette for involvering av barn og unge med hensyn til ulike tiltak og aktiviteter. (Enst.)

OPPDATERT SAMARBEIDSAVTALE MELLOM KRISTIANSAND KOMMUNE OG BRAGDØYA KYSTLAG  
BYSTYRET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 16.02.2022 SAK 22/22  
Bystyrets vedtak:  
Bystyret godkjenner den oppdaterte samarbeidsavtalen med Bragdøya kystlag. (Enst.)

### **Plan for utviklingen av Bragdøya**

16. november 2011 ble den første «Plan for utvikling, organisering og drift av Bragdøya 2011-2016» vedtatt av Bystyret. Denne planen formaliserte samarbeidet mellom de frivillige og kommunen. Den la også føringer om ønsket utvikling av øya og veien dit. Den gjeldende planen, «Plan for videreutvikling av Bragdøya 2018-2022», ble vedtatt i Formannskapet 7. mars 2018, og blir erstattet av planen som nå ligger til behandling.

### **Samarbeidsavtale mellom kommunen og Bragdøya kystlag**

Den oppdaterte samarbeidsavtalen ble vedtatt av Bystyret 16. februar 2022. Denne bygger på «Plan for videreutvikling av Bragdøya 2018- 2022» som ble vedtatt av Formannskapet 7. mars 2018, og er samtidig en oppdatering av tilsvarende avtale for perioden 2015-2018, vedtatt av Formannskapet 4. mars 2015.

### *Problemstillinger/interessekonflikter*

Ikke aktuelt

### **Juridisk grunnlag**

Det ligger ikke forslag til endring av juridiske forhold i planen.

### **Økonomiske konsekvenser**

Det ligger ikke forslag til endring av økonomisk tilskudd i planen.

### **Uttalelse fra rådene (Eldrerådet, Rådet for personer med funksjonsnedsettelse, Studentutvalget og Ungdommens bystyre)**

Det legges ikke inn endringer i planen som kan ha konsekvenser for gruppen rådene representerer.

### **Barn og unges interesser**

Barn og unges interesser blir ivaretatt gjennom involveringen av området for Oppvekst i styret for utviklingen av Bragdøya.

### **Medvirkning med innbyggere/brukerrepresentanter**

Styret for utviklingen av Bragdøya har for tiden en politisk representant som representerer innbyggerne. Det foreslås å i neste valgperiode erstatte politisk representant med en representant fra Vågsbygd bydelsråd.

### **Klima- og miljøkonsekvenser**

Det ligger ikke forslag til endringer i planen som skal lede til negative konsekvenser for miljø og/eller klima.

### **HMS/Folkehelse**

Aktiv bruk av kysten og naturen i nærmiljøet blir tilgjengeliggjort for et bredt spekter av befolkningen.

## **Vurdering**

Bragdøya kystlag arbeider for å gjøre kystmiljøet og kystkulturen tilgjengelig for allmenheten. Denne tilnærmingen og dette arbeidet fremmer folkehelse og livskvalitet for hele befolkningen. For kommunens reiseliv, friluftsliv og turisme er Bragdøya også blitt essensiell. Kristiansand kommune har interesse i at kystlaget kan utføre arbeidet på en forsvarlig måte. Styret for utviklingen av Bragdøya og en ny oppdatert plan for videreutviklingen av Bragdøya er derfor viktige verktøy i dette arbeidet.

## **Konklusjon (jf. forslag til vedtak)**

Kommundirektøren har tillit til at styret for utviklingen av Bragdøya har tatt grundige vurderinger i hvordan man bør fortsette samarbeidet mellom kommunen og Bragdøya kystlag i videreutviklingen av Bragdøya. Kommunedirektøren støtter forslag til plan for videreutvikling av Bragdøya 2024-2028.

ORGANISASJON  
Politisk sekretariat



Kristiansand  
kommune

## SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020053877  
Saksbehandler Marianne Laukvik

| Behandlet av                 | Møtedato   | Saknr  |
|------------------------------|------------|--------|
| 1 Kultur- og idrettsutvalget | 17.10.2024 | 73/24  |
| 2 Kommunalutvalget           | 22.10.2024 | 62/24  |
| 3 Areal- og miljøutvalget    | 31.10.2024 | 191/24 |
| 4 Oppvekstutvalget           | 05.11.2024 |        |
| 5 Formannskapet              | 06.11.2024 |        |

## PLAN FOR VIDEREUTVIKLING AV BRAGDØYA 2025 - 2028

### KOMMUNALUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 22.10.2024 SAK 62/24

#### Kommunalutvalgets innstilling:

Formannskapet vedtar *Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024-2028*.  
(7/2)

#### Forslag:

AP fremmet følgende forslag:

«Kommunalutvalget ønsker å fortsatt ha den politiske representanten i styret.»

#### Voteringer:

Ved alternativ votering ble kommunedirektørens innstilling vedtatt med 7 stemmer, mens 2 stemte for AP sitt forslag (AP).

22.10.2024

ORGANISASJON  
Politisk sekretariat



Kristiansand  
kommune

## SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020053877  
Saksbehandler Marianne Laukvik

| Behandlet av                 | Møtedato   | Saknr |
|------------------------------|------------|-------|
| 1 Kultur- og idrettsutvalget | 17.10.2024 | 73/24 |
| 2 Kommunalutvalget           | 22.10.2024 | 62/24 |
| 3 Areal- og miljøutvalget    | 31.10.2024 |       |
| 4 Oppvekstutvalget           | 05.11.2024 |       |
| 5 Formannskapet              | 06.11.2024 |       |

## PLAN FOR VIDEREUTVIKLING AV BRAGDØYA 2025 - 2028

### KULTUR- OG IDRETTSUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 17.10.2024 SAK 73/24

#### Kultur- og idrettsutvalgets innstilling:

- Formannskapet vedtar *Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024-2028*. (Enst.)
- Kultur- og idrettsutvalget støtter forslaget om at en representant fra Vågsbygd bydelsråd tiltrer samarbeidsrådet, og anmoder om at dette skjer så raskt som mulig. (9/1)

#### Forslag:

Kommunedirektøren fremmet følgende innstilling:  
«Formannskapet vedtar *Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024-2028*.»

AP fremmet følgende tilleggsforslag:

«Kultur- og idrettsutvalget ønsker å fortsatt ha den politiske representanten i styret.»

V fremmet følgende tilleggsforslag:

«Kultur- og idrettsutvalget støtter forslaget om at en representant fra Vågsbygd bydelsråd tiltrer samarbeidsrådet, og anmoder om at dette skjer så raskt som mulig.»

#### Voteringer:

AP sitt tilleggsforslag falt med 6 mot 5 stemmer (FRP, AP, UAVH, SV, Mentor Rashica H)

V sitt tilleggsforslag ble vedtatt med 9 mot 1 stemmer (KON). Vedtakets pkt. 2  
Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt. Vedtakets pkt. 1

INGENIØRVESENET  
Vei



Kristiansand  
kommune

Dato 10. oktober 2024  
Saksnr.: 2024024246-1  
Saksbehandler Gro Kathrine Solås  
Godkjent av Terje Lilletvedt  
Tone Iglebæk  
Kristin Eidet Robstad  
Camilla Bruno Dunsæd

### Saksgang

Areal- og miljøutvalget  
Oppvekstutvalget  
Formannskapet

### Møtedato

31.10.2024  
05.11.2024  
06.11.2024

## Hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene - forslag til videre arbeid

Forslag til vedtak

Formannskapet stiller seg bak forslag til videre arbeid med hjertesoner og ber administrasjonen:

- Utepeke koordinator for arbeid med hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene som angitt i anbefalinger for videre arbeid.
- Prioritere holdningsskapende arbeid for at færrest mulig kjører barna til skolen.

### Bakgrunn for saken

I forbindelse med trafikksikkerhetsarbeid i kommunen har det kommet ønsker om at Kristiansand kommune skal jobbe mer systematisk med å etablere hjertesoner ved skoler.

### Hjertesone

Konseptet hjertesone ble først introdusert på Vanse skole i 2012 og videreført som et nasjonalt prosjekt i 2015 og er deretter videreutviklet av Trygg trafikk.

Formålet med en Hjertesone er å redusere biltrafikk i området rundt skolen, og på den måten gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle og gå til skolen. Definisjonsfriheten er stor, men det er noen førende prinsipper for tiltaket:

- Tiltaket er først og fremst rettet mot trafikkutfordringer knyttet til foreldrekjøring.
- Det defineres en «Hjertesone» rundt skolen som fungerer som en helt eller delvis bilfri sone i tider rundt henting/levering.
- Det legges opp til at elever trygt kan gå eller sykle inn til skolen.
- Det utarbeides en trafikksikkerhetsplan for den enkelte skole. Denne kommer i tillegg til kommunens samlede trafikksikkerhetsplan.

- Det er en kombinasjon av holdningsskapende tiltak, opplæringstiltak og enkle fysiske tiltak.
- Konseptet tilpasses lokale forhold ved den enkelte skole.
- Hjertesone er ikke et ferdig produkt, men en kontinuerlig prosess med små og store tiltak som gjennomføres over tid.
- Holdningspåvirkende tiltak bør ideelt sett veie tyngst i hjertesonearbeidet.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har sammen med Trygg trafikk laget en evaluering av hjertesoneprosessen. Viktige suksessfaktorer synes å være:

- Foreldres engasjement gjennom FAU for å etablere en "Hjertesonetrafikkultur".
- Skolens ledelse og rektor har eierskap til prosjektet.
- Kommunen har en koordinator som koordinerer arbeidet internt i kommunen og eksternt mot Trygg trafikk, politiet, Statens vegvesen og fylkeskommunen.
- Kontinuerlig oppfølging. Synliggjøre hjertesone gjennom atferds- og holdningsskapende arbeid.
- Hver skole bør utforme sin egen trafikksikkerhetsplan med konkrete mål for hjertesonearbeidet.

Det finnes flere type tiltak som kan innføres i forbindelse med Hjertesone. Disse kan grovt deles inn i følgende hovedkategorier:

- Holdningspåvirkende tiltak. For eksempel etablere gågrupper/gåbuss, ha synlige trafikkvakter, politikontroller, refleksaksjon, gå- og sykkelkonkurranser, markering av åpning av hjertesonen.
- Opplærings- og informasjonstiltak. For eksempel trafikkopplæring og Hjertesone inn i årsplanen, klassebamser og dagbok, sykkelopplæring, foreldreinformasjon eller kunstneriske aktiviteter.
- Fysiske og trafikkkregulerende tiltak. For eksempel skilting av hjertesonen, bom for å hindre kjøring i skolegården, omdisponering av parkeringsplasser, ombygging varemottak, redusert fartsgrense, fartsdempende tiltak, bedre belysning, trygge krysningspunkt og trygg droppsone.

### Trafikksikkerhetsplaner

Kommunen skal starte arbeid med ny overordnet trafikksikkerhetsplan i 2025. Anbefalingene fra trygg trafikk er at hver skole i tillegg har sin egen trafikksikkerhetsplan. Bergen kommune har utarbeidet en beskrivelse og mal for en slik plan (under revisjon). Malen fra Bergen kan danne et godt utgangspunkt for å lage mal for Kristiansand.

Skolens trafikksikkerhetsplan bør omhandle:

- Informasjon om skolen
- Beskrivelse av trafikksituasjonen rundt skolen
- Forslag til geografisk avgrensning av hjertesone. Beskrivelse av eventuelle risikopunkter eller strekninger, behov for tilrettelegging for gange og sykling, sykkelparkering, droppsoner mm
- Å gå til skolen. Tiltak for å trygge skolevei ved hjelp av rutevalg, gågrupper, foreldresamarbeid, gåprøven mm
- Å sykle til skolen. Skolen bør her ta stilling til anbefalt aldersgrense for sykling til og fra sin skole samt standpunkt til bruk av sparkesykkel. Tilrettelegging for syklist, sykkelparkering mm

- Utflukter. Skolen har rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil/buss og med kollektivtransport i regi av skolen
- Trafikkopplæring. Skolen har integrert trafikkopplæringen i lokal læreplan/årsplan i tråd med kompetansemål.
- Rutiner. Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte og har en trafikkansvarlig
- Foreldresamarbeid. Trafikksikkerhet er tema på foreldremøter og foreldre blir involvert i kommunens trafikksikkerhetsarbeid f.eks. gjennom FAU

### **Status for trafikksikkerhetsarbeid tilknyttet skoler i kommunen**

Administrasjonen har ikke jobbet systematisk med hjertesoner, men har over flere år arbeidet med holdningsskapende arbeid og fysiske trafikksikkerhetstiltak ved skolene.

#### Holdningsskapende arbeid

Som del av det forebyggende arbeidet knyttet til trafikksikkerhet så følger skolene opp kompetansemålene knyttet til trafikk slik de beskrives i læreplanen, men hvilke tiltak de benytter i dette arbeidet varierer.

Det er forskjeller i hvordan foresatte involveres på for eksempel foreldremøter. Her gjør skolene valg og vurderinger ut ifra lokale forhold. Oppvekst sentralt ser behov for å arbeide tettere med skolene for å sikre en mer lik praksis.

Et konkret eksempel er Lunde skole. Skolen ved FAU og rektor har på eget initiativ arbeidet med hjertesone. De har tydeliggjort hvor det er droppsoner og hvem som kan parkere inntil skolen. Barna har tegnet hjerter som må legges i vinduet dersom en må benytte parkeringsplassen nærme skolen. Det skal settes opp hjertesoneskilt inne på skolens område. Det ses videre på hvilke plasser langs fylkesvei som er egnet for droppsoner og hvordan disse kan skiltes. I år og i fjor har FAU etablert gågrupper for 1. klassingene, gågrupper fra forrige 1. klassinger er i stor grad videreført. På foreldremøte er det informert om løsningene. Nullvisjonen er invitert for å holde innlegg om trafikksikkerhet. Skolen har en del elever med skoleskyss pga. avstand og noen pga. særlig farlig skolevei.

Tilsvarende arbeid gjøres ved flere av de andre skolene i kommunen:

- Gågrupper både for 1. klasse, men også for 2. og 3. klasse. Grense for skyss i 1. trinn er 2 km, mens for 2.-10. trinn er det 4 km. Det vil derfor på mange skoler være nye elevgrupper som må gå til skolen ved overgang til 2. klasse.
- Benytter anledningen ved turer i skolens regi til å trene på sikker trafikksikker atferd

Kommunen, i regi av Oppvekst, vurderer veistrekninger for å vurdere om de er særskilt farlige eller krevende for elevene, og fatter vedtak med hjemmel i Opplæringslova om gratis skoleskyss på aktuelle strekninger. Dette gir trygg skoleskyss for dem som inngår i ordningen, samt det skal være med å redusere øvrig foreldrekjøring. Kommunen samarbeider også med AKT for å se på mulighetene for sikrere av/påstigning samt arbeider for sikker transport. Dette gjelder både av/påstigning, men også om det er tilstrekkelig kapasitet på oppsatt skyss.

Kommunen er med i Nullvisjonsamarbeidet. Nullvisjonen Agder er et trafikksikkerhetstiltak som finansieres av Agder fylkeskommune, og driftes i samarbeid med kommunene i de ulike regionene. De ønsker å møte alle aldersgrupper og i mange ulike sammenhenger. Fokus er på vår adferd og våre holdninger i trafikken slik at vi sammen kan bidra til å nå det nasjonale målet om null drepte og null hardt skadde i trafikken. Skolene kan invitere Nullvisjonen Agder til å holde informasjon for elever, ansatte eller delta på foreldremøter.

Areal- og transportenheten (By og stedsutvikling) har to ansatte som til nå har vært finansiert gjennom ATP samarbeidet. De har bla. drevet med holdningsskapende arbeid gjennom kampanjer for at flere skal gå å sykle ut fra et miljøperspektiv og et folkehelseperspektiv. Kampanjene kan også bidra til å vise at veien er trygg og hvor lang tid det tar å sykle.

Kristiansand og omegn sykkelklubb har vært engasjert til å gjennomføre sykkelopplæring. ATP samarbeidet har bevilget midler til dette i 2021-2023 og har også finansiert arbeidet med Beintøft-kampanjene i skolene.

Myra Sykkelgård, som drives av Trygg trafikk, kan benyttes av alle skoler øst for Otra til sykkelopplæring. Tilbudet er gratis for skolene, inkludert busstransport. Trygg trafikk har satt grensen ved Otra av hensyn til kjøretid og kapasitet.

#### Fysiske tiltak i umiddelbar nærhet til skole:

- Tunballen skole og barnehage: Utbedret løsninger for på/avstigning med fortau og bedre belysning samt opprydding i parkeringsområdet.
- Lovisenlund skole: Etablert gang- og sykkelvei med lys gjennom Lovisenlund allé som gjør at foreldre som må kjøre kan sette barna av i Parkveien, i stedet for rett foran skoleport, også om vinteren. Endret parkeringsmønster i nærhet til skole. Det har vært holdt egne møter med velforeningen som igjen avklarer med FAU.
- Hellemyr skole: Endret parkeringsmønster og kjøremønster på parkeringsplass samt opparbeidet på/avstigningsplasser med fortau og bedre belysning.
- Grim og Solholmen skole: Arbeider med å flytte parkeringsplass lenger bort fra skolegård, samt etablere bedre løsning for på/avstigning som startet opp i slutten av september.
- Wilds Minne skole: Det er nå etablert 30-sone rundt skolen. Det er etablert 2 fartshumper i Marviksveien mellom Østre Ringvei og Teglverksveien. Utbedring av kryss Marviksveien/Teglverksveien vil bli lagt inn som rekkefølgekrav til nærliggende utbyggingsprosjekt. Agder fylkeskommunen har bestemt at Østre Ringvei skal skiltes med fartsgrense 40 km/t.
- Justnes skole: Ny gang og sykkelvei fra Skinnerheia til skolen ferdigstilles i løpet av oktober.
- Ve skole: Det har vært befaring med skolens ledelse og trafikksikkerhetsutvalg. Ingeniørvesenet har anbefalt et annet parkeringsmønster og at foreldre bruker drop off sone som er planlagt. Det er etablert fartshumper. Skolen har hatt ønsker om skilting med gjennomkjøring forbudt og merking av gangfelt som er avslått. Atkomstvei til noen få boliger går mellom skolegård og idrettshall, det vil derfor være noe trafikk på denne strekningen. Ve skole benytter tilbud fra Nullvisjonen i forbindelse med holdningsskapende arbeid.
- Karl Johans Minne: Det er skiltet fartsgrense 40 km/t og etablert fartshumper langs Tinnheiveien.
- Tordenskjoldsgate skole: Det er skiltet fartsgrense 30 km/t og etablert gangfelt ved kryssing Kronprinsens gate (merking). Forsøksordning etter politisk vedtak om å stenge Holbergsgate ved Tordenskjoldsgate gjennomføres i løpet av høsten. Fartsnivået skal deretter måles for å se om det er behov for ytterligere fartsdemping.
- Rosseland skole: Fylkeskommunen har redusert fartsgrense langs skolen og etablert tryggere krysningspunkt
- Finstrand skole: Det skal etableres 30-sone og fartsdempere på kommunal vei. Fylket skal etablere kjørestrekk rekkverk mot skolegård og bedre belysning i kryss.

- Sjøstrand skole har utfordringer med hente-/leveringssituasjon nærme skolen. Parkeringsplass er utvidet noe i forbindelse med nylig utført VA-prosjekt. Skolen kan ha god nytte av et hjertesone-prosjekt.
- Voiebyen skole ved FAU har tidligere hatt ønske om å starte hjertesoneprosjekt. Alle tiltak som de har spilt inn til trafikksikkerhetsplanen er vurdert og aktuelle tiltak er gjennomført. Skolen kan ha god nytte av et hjertesoneprosjekt.
- Slettheia skole: Det arbeides med å utrede ulike tiltak for å bedre trafikksikkerheten rundt skolen bl.a. etablere droppsone ved skolen, fartsreducerende tiltak i krysset Kartheia/Slettheiveien og endre fartsgrense for deler av Slettheiveien.

## **Anbefalinger for videre arbeid**

### Utpeke koordinator for arbeid med hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene.

For å gjennomføre arbeidet er det behov for en koordinator som kan bistå skoler som ønsker å jobbe med å få på plass hjertesoner. Koordinatoren må samarbeide tett med kommunens veiavdeling som har ansvar for fysiske tiltak.

Oppgavene vil være:

- Bistå skoler som ønsker å komme i gang med hjertesoneprosjekt med hovedfokus på å redusere bilkjøring til skolen, både for elver og ansatte, gjennom bevisstgjøring og holdningskapende arbeid. Det antas at man har kapasitet til å følge opp 2-3 skoler pr år i starten.
- Utarbeide mal trafikksikkerhetsplan for skolene.
- Bistå skoler ved FAU og skoleledelsen med å utarbeide trafikksikkerhetsplaner. Skoler som ønsker hjertesoneprosjekter prioriteres.
- Organisere intern kommunal medvirkning.
- Organisere ekstern medvirkning. Ingeniørvesenet har i dag egne møter med Politiet, Agder fylkeskommune og Statens vegvesen der skiltsaker og mindre trafikksikkerhetstiltak diskuteres. Det må avklares om denne gruppen bør utvides med ny koordinator og Trygg trafikk/ Nullvisjon Agder eller om det skal dannes en egen arbeidsgruppe.
- Bidra i arbeidet med kommunens trafikksikkerhetsplan.

### Avklare økonomiske rammer for arbeidet.

Det må avklares om det skal det tildeles midler til f.eks. kampanjer, hjertesoneskilt, fysiske tiltak inne på skoleområdene.

Det forutsettes at aktuelle fysiske tiltak på vegnettet spilles inn til og prioriteres og i kommunens trafikksikkerhetsplan.



Dato 8. oktober 2024  
Saksnr.: 2024019906-3  
Saksbehandler Venke Moe  
Godkjent av Tone Iglebæk

### Saksgang

Areal- og miljøutvalget  
Formannskapet

### Møtedato

31.10.2024  
06.11.2024

## Sak om hørings svar om hjemmel til å stille kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser

### Sammendrag

Det vises til høring av forslag om å gi kommunene hjemmel etter forurensningsloven til å stille klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser. Høringen er sendt Miljødirektoratet på vegne av Klima- og miljødepartementet (KLD).

Hovedpunktene i forslaget som er på høring er at kommunene tildeles myndighet til å fastsette lokal forskrift med klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser med hjemmel i forurensningsloven. Kommunene vil da få myndighet til å fastsette en lokal forskrift og kan stille krav som gjelder hele eller nærmere angitte deler av kommunen, enkelteiendommer eller visse typer bygge- og anleggsplasser.

I arbeidet med forslaget er det vurdert om hjemmelen til å stille klimakrav kun skal gjelde for noen utvalgte pilotkommuner eller om det skal gjelde for alle kommuner i tillegg til at det er utarbeidet forslag til tre ulike alternativer for hvordan hjemmelen kan utformes. Disse forslagene bygger på følgende modeller for regulering:

**Modell 1A:** Alle kommuner kan stille klimakrav til bygge- og anleggsplasser

**Modell 1B:** Pilotkommuner tester ut først

**Modell 2A:** Kommunene kan stille klimakrav til alle typer bygge- og anleggsprosjekter

**Modell 2B:** Kommunene kan stille klimakrav, unntatt til statlige og andre offentlige prosjekter

**Modell 2C:** Kommunene kan stille klimakrav til byggeprosjekter, ikke anleggsprosjekter

### Begrunnelse for kommunedirektørens anbefaling

Pr. i dag har kommunen og andre offentlige byggherrer (kommune, fylke, stat og deres offentlig eide foretak/selskap) allerede mulighet til å stille klimakrav i egne bygge- og anleggsprosjekter gjennom egne anskaffelser. Lokale krav vil kunne være særlig aktuelt for å utløse bruk av elektriske maskiner på byggeplasser i regi av private oppdragsgivere, som ikke berøres av krav i offentlige anskaffelser.

Kommunedirektøren mener derfor at Kristiansand kommune gjennom kommunal forskrift skal kunne stille klimakrav til private byggeplasser og at dette bør testes ut av et utvalg pilotkommuner før det rulles ut i hele landet. Av den grunn anbefales modell 1B.

Mht. omfang anbefaler kommunedirektøren at man i første omgang tester ut klimakrav til byggeplasser, modell 2C, og ikke anleggsplasser. Kristiansand kommune kan også støtte modell 2B under forutsetning av at en evt. forskrift utarbeides med tilstrekkelige unntaksbestemmelser som gjør et slikt alternativ gjennomførbart.

Anbefalingen begrunnes med at modellen som hjemler både bygge- og anleggsplasser i konsekvensvurderingen sier at det er rimelig å forvente at denne modellen vil kunne gi stat, kommune og fylkeskommune de størst totale kostnadene uten at dette er godt nok utredet i saken. Derfor vil modell 2B være avhengig av flere unntaksbestemmelser enn modell 2C.

I det videre er det svært viktig at det legges til rette for en bred medvirkning med bygge- og anleggsbransjen.

Forslag til vedtak:

1. Kristiansand kommune mener at hjemmel til å stille klimakrav burde være en lovhjemmel da lokale forskrifter er et relativt lite styringseffektivt virkemiddel fra et nasjonalt perspektiv. I påvente av dette mener vi likevel at lokale klimakrav kan gi ambisiøse kommuner mulighet til å stille krav for å nå sine mål.
2. Kristiansand kommune er positiv til intensjonen til at det kan stilles klimakrav gjennom lokale forskrifter, men mener at konsekvensene ved å åpne for at det kan ilegges lokale klimakrav til alle bygge- og anleggsplasser er for dårlig utredet. Kristiansand kommune mener derfor at hjemmelen til å stille klimakrav kun skal gjelde for noen pilotkommuner (modell 1B) og at kommunene da i første omgang bare kan stille klimakrav til byggeprosjekter og ikke anleggsprosjekter (modell 2C). Kristiansand kommune kan også støtte modell 2B under forutsetning av at en evt. forskrift kan utarbeides med tilstrekkelige unntaksbestemmelser som gjør et slikt alternativ gjennomførbart.
3. Kristiansand kommune vil følge opp med å søke om å bli en pilotkommune om dette blir utfallet av høringen.

### **Beskrivelse av forslaget som er på høring**

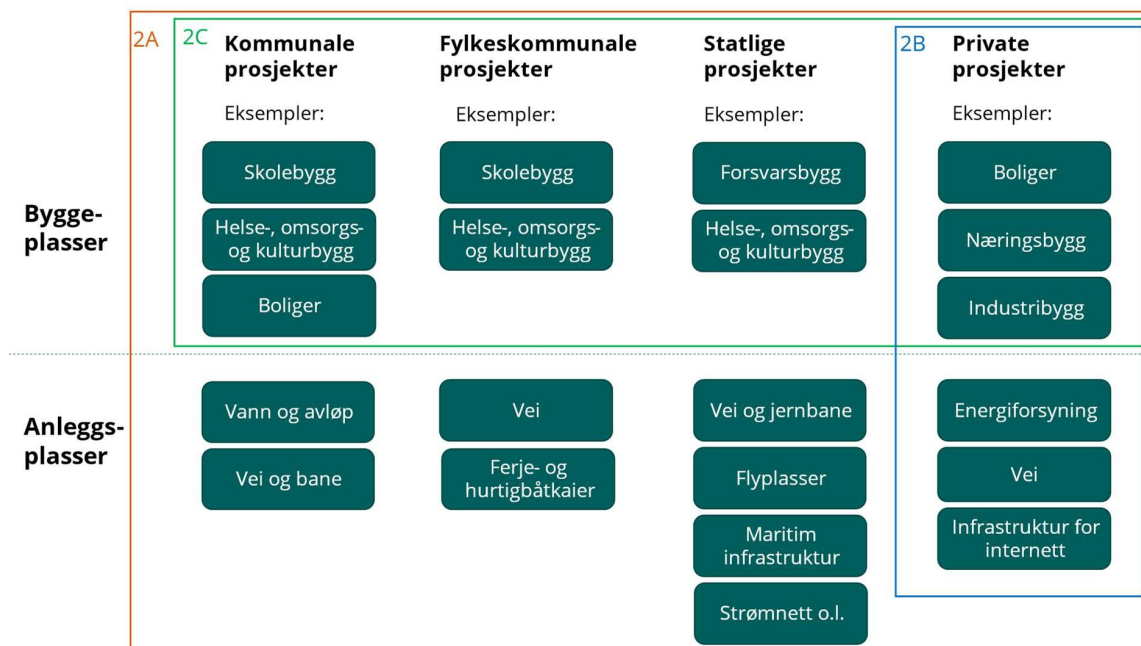
På bakgrunn av at klimagassutslippene fra bygge- og anleggsvirksomhet forventes å være betydelige i årene framover er det behov for omstilling og et økt tempo i arbeidet med å kutte utslipp. Flere kommuner, særlig de store byene, har store utslipp fra bygge- og anleggssektoren. Mange av disse byene har også ambisjoner om at alle bygge- og anleggsplasser etter hvert skal bli utslippsfrie. Offentlige byggherrer, herunder kommuner og fylkeskommuner, kan i dag stille klimakrav i egne anskaffelser. Pr. i dag er det imidlertid ikke hjemmel i hverken forurensingsloven eller i plan- og bygningsloven til å stille utslippskrav til annen bygge- og anleggsvirksomhet.

#### Rammen for kommunens myndighet

Forslaget som nå er på høring, innebærer at myndigheten til å fastsette forskrifter om klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser etter forurensningsloven § 9 tildeles kommunen i en egen forskrift. Med klimakrav menes det at kommunen kan påby bruk av nullutslippsløsninger og biogass på bygge- og anleggsplasser. Forslaget gjelder krav rettet mot direkte utslipp fra energibruk som skjer inne på bygge- og anleggsplassen, og omfatter ikke utslipp fra arealbruksendringer og transport til og fra plassen. Forslaget åpner også opp for bruk av biogassbaserte løsninger, selv om biogass per i dag ikke er et særlig aktuelt alternativ for maskiner på bygge- og anleggsplasser. I konsekvensvurderingen forutsettes det at kommunen har en unntaksbestemmelse i sin lokale forskrift, slik at det kan gjøres unntak fra fastsatte krav dersom kravene ikke er teknisk mulig å overholde, vil bli uforholdsmessig kostbare, eller det av andre grunner fremstår som rimelig at det gis unntak, for eksempel begrunnet i hensynet til forsvar og sikkerhet eller fordi tilgangen til strøm eller tilstrekkelig effekt er krevende.

### Alternative modeller

Miljødirektoratets høringsnotat har delt inn bygge- og anleggsplassene i ulike kategorier og ulike typer byggherrer. De ulike modellene er omtalt i konsekvensvurderingen. Der er det også er det skilt mellom bygge- og anleggsplasser fordi disse har ulike forutsetninger. De ulike modellene belyser alternativer for hvordan en hjemmel til kommunale klimakrav til bygge- og anleggsplasser kan utformes, og mulige avgrensninger opp mot andre virkemidler.



Figur 1: Eksempler på bygge- og anleggsprosjekter fordelt på fire ulike byggherrer. Hvilke bygge- og anleggsplasser som omfattes av modell 2A, 2B og 2C er illustrert.

**Modell 2A** innebærer at kommunen kan rette krav mot all bygge- og anleggsaktivitet og alle byggherrer innenfor kommunegrensen. (Modellen har overlapp med andre virkemidler hvor det offentlige allerede kan pålegge klimakrav som prosjekteiere.)

*Kristiansand kommune mener man må begynne med et litt mindre omfang før man skal kunne rette krav til all bygge- og anleggsaktivitet. Det bør komme gjennom en nasjonal forskrift eller lovendring og bred involvering av bygge- og anleggsbransjen.*

**Modell 2B** innebærer at statlige og andre offentlige bygge- og anleggsplasser er unntatt fra kommunale klimakrav. Muligheten til å stille krav er avgrenset til private bygge- og anleggsplasser.

*Kristiansand kommune mener det kan være hensiktsmessig å utelate de offentlige bygge- og anleggsplassene da de kan reguleres mer treffsikkert og kostnadseffektivt med andre eksisterende virkemidler.*

**Modell 2C** skiller på byggeplasser og anleggsplasser, ved at kommunene kun kan stille krav til byggeplasser. Til forskjell fra modell 2B, der alle statlige og andre offentlige bygge- og anleggsplasser er unntatt, vil denne modellen inkludere statlige og andre offentlige byggeplasser, men ikke offentlige anleggsplasser.

*Kristiansand kommune legger til grunn at kommunen inntar unntaksbestemmelser i den lokale forskriften, som gjør at kommunen kan unnta bygge- og anleggsplasser fra*

*kravene dersom disse ikke er teknisk mulig å nå, vil bli uforholdsmessig kostbare eller det av andre grunner fremstår som rimelig at det gis unntak.*

*De ulike modellene belyser alternativer for hvordan en hjemmel til kommunale klimakrav til bygge- og anleggsplasser kan utformes, og mulige avgrensninger opp mot andre virkemidler. Lokale krav vil kunne være særlig aktuelt for å utløse bruk av elektriske maskiner på byggeplasser i regi av private oppdragsgivere, som ikke berøres av krav i offentlige anskaffelser.*

*Kristiansand kommune anbefaler å legge modell 2C til grunn for en lokal forskrift, men kan også støtte modell 2B under forutsetning av at en evt. forskrift utarbeides med tilstrekkelige unntaksbestemmelser som gjør et slikt alternativ gjennomførbart.*

*Det er uavhengig av modeller svært viktig at en evt. lokal forskrift med tilhørende unntaksbestemmelser utarbeides i nært samarbeid med bygge- og anleggsbransjen.*

### **Anleggsplasser bør ikke omfattes av kommunenes klimakrav**

I Miljødirektoratets høringsnotat kommer det frem at Regjeringen etter en totalvurdering, der man ser på foreslåtte og eksisterende virkemidler, nytte, kostnader og konsekvenser, ikke vil anbefale at anleggsplasser inngår i den kommunale hjemmelen.

Anleggsplasser skiller seg fra byggeplasser ved at de ofte er store med lengre avstander inne på området og det brukes flere og større maskiner. Dette er fordyrende elementer. Mange anleggsprosjekter foregår også i grigrendte strøk uten god tilgang på strøm. Utbygging av slik infrastruktur har andre forutsetninger enn oppføring og riving av bygg, som foregår på et geografisk avgrenset område. Strengt kommunale klimakrav til anleggsplasser i offentlig regi kan medføre økte prosjektkostnader og omprioriteringer i prosjektporteføljen.

### **Lokal forskrift – rammen for kommunens myndighet**

Kristiansand kommune mener at hjemmel til å stille klimakrav burde være en lovhjemmel da lokale forskrifter innebærer det at det er et relativt lite styringseffektivt virkemiddel fra et nasjonalt perspektiv. I påvente av dette mener vi likevel at lokale klimakrav kan gi ambisiøse kommuner mulighet til å stille krav for å nå sine mål.

Å stille klimakrav til bygge- og anleggsplasser vil trolig føre til at kostnadene ved prosjektet øker. Det vil være merkostnader knyttet til bruk av utslippsfrie maskiner, ladeløsninger, ekstra arbeidstid til anskaffelse og til gjennomføringen av en utslippsfri byggeplass eller kostnader knyttet til forsinket framdrift. Dersom det er behov for å søke kommunen om unntak, kan det også forsinke framdriften. Innføring av hjemmel til å stille lokale klimakrav vil mest sannsynlig også kunne ha noen virkninger på konkurransen i markedet, og bidra til at prisene økes på kort sikt. Det må forventes at strenge lokale klimakrav vil kunne bidra til å redusere antall aktører som kan delta i fremtidige anbudskonkurranser på kort og mellomlang sikt.

I konsekvensvurderingen forutsettes det at kommunen har en unntaksbestemmelse i sin lokale forskrift, slik at det kan gjøres unntak fra fastsatte krav. Det kan for eksempel være grunnlag for unntak fra kravene dersom disse ikke er teknisk mulig å overholde, vil bli uforholdsmessig kostbare, eller det av andre grunner fremstår som rimelig at det gis unntak, for eksempel begrunnet i hensynet til forsvar og sikkerhet eller fordi tilgangen til strøm eller tilstrekkelig effekt er krevende.

For Kristiansand kommune sitt vedkommende, må et evt. forslag til en forskrift forankres godt i bygge- og anleggsbransjen før den fremmes for politisk behandling. Dersom vi tar i bruk hjemmelen til å stille klimakrav, vil vi i neste omgang måtte sette av ressurser til å utforme forskriften og deretter til å håndheve den. Det vil kreves administrative ressurser å følge opp regelverket, eventuelle tilsyn, behandle søknader om unntak, klager osv.

## Konsekvenser

Utarbeidet konsekvensvurdering sier at konsekvensene for offentlige aktører, som kommuner, fylkeskommuner og staten, kan skille seg fra private aktører ved at offentlige bygge- og anleggsprosjekter ofte mer kompleks og større enn private. Videre sier den at de totale prosjektkostnadene vil øke mer for store prosjekter enn for små prosjekter. Det er beregnet at merkostnaden ved et eksempel-prosjekt der en liten andel av maskinene er utslippsfrie, eller et middels stort prosjekt der en høy andel av maskinene er utslippsfrie er mellom 740 000-1 530 000 kroner. Det er da beregnet merkostnaden av en liten og en stor gravemaskin og en liten hjultaster. For et større anleggsprosjekt anslår Statens vegvesen merkostnaden ved et helelektrisk prosjekt til 3-7 prosent av den totale entrepris-kostnaden. Dette vil f.eks. utgjøre 0,5 til 1,1 mrd. for prosjektet E6 Moelv- Øyer, som i Nasjonal transportplan for 2025-2036 er estimert å ha en investeringskostnad på 16,3 mrd.

Kristiansand kommune mener vi vil trenge mer kunnskap om anleggsplasser for å stille riktige krav. I tillegg til kunnskap om lokale forhold, trengs innsikt i markedet for elektriske maskiner, maskinenes modenhet og tilgjengeligheten i ulike segmenter osv. De vil også ha behov for kompetansen som trengs for å fastsette juridiske bindende krav til ulike typer bygge- og anleggsplasser. Vi ser for oss at i tillegg til egne erfaringer, vil et nært samarbeid med bygge- og anleggsbransjen gi oss den kunnskapen vi trenger for å lage en lokal forskrift.

## Pilotkommuner

Kristiansand kommune har testet ut både utslippsfri bygge- og anleggsplass. I dag vil krav om 100% utslippsfri være for ambisiøst for alle prosjekter, men i for eksempel Randesund omsogssenter er kravet at 20% av gravemaskinene skal være elektriske. Dette har ikke svekket konkurransen. I andre prosjekter oppnår vi 30-40% utslippsfri byggeplass (større andel bruk av el. oppvarming og maskiner). Vi vil gradvis øke dette kravet og vi mener vi vil kunne oppnå god effekt også med å stille ambisiøse krav ut til private utbyggere. Vår vurdering er at det er stor variasjon i erfaringer med, og kunnskap om, utslippsfrie bygge- og anleggsplasser i ulike kommuner. Det varierer også i hvor stor grad, kommunene selv har testet bruk av utslippsfrie maskiner i egne bygge- og anleggsprosjekter. Testing i utvalgte kommuner kan bidra til mer kunnskap om hvordan, og prosess for å, stille gode krav. En annen fordel ved å bruke pilotkommuner (modell 1B), er at et begrenset antall kommuner kan utarbeide modeller for hvordan kommunene skal følge dette opp i praksis.

Kristiansand kommune mener at hvilke kommuner som blir pilotkommuner, kan avgjøres ved søknad eller begrenses til et forhåndsbestemt utvalg. Åtte av de største byene i Norge – deriblant Kristiansand – har signert en storbyerklæring om at alle bygge- og anleggsplasser i kommunenes regi skal være utslippsfrie i 2025. Videre har de mål om at alle bygge- og anleggsplasser innenfor kommunens grense skal være utslippsfrie innen 2030. Kommunene med storbyerklæring er alle store byer, og representerer dermed samlet sett relativt store utslipp fra bygge- og anleggsvirksomhet. De har alle satt seg klimamål som gjør at det kan være behov for å ta i bruk flere virkemidler for å kunne redusere utslipp fra bygge- og anleggsplasser i kommunen. Å bruke disse kommunene som piloter i tillegg til et utvalg mellomstore og mindre kommuner, vil kunne sikre at lokale krav først tas i bruk der potensialet for utslippskutt, og behovet for nye virkemidler for å oppnå dette, er størst.

Camilla Dunsæd  
Kommunedirektør  
Sign.

Ragnar Evensen  
Byutviklingsdirektør  
Sign.

*Dokumentet er godkjent elektronisk og gyldig uten underskrift*

Vedlegg: Høringsnotat om etablering av hjemmel for kommunene til å stille klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggs plasser

Konsekvensvurdering av hjemmel til kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggs plasser

Til KMD 2020/21 Hjort – Utslippsfrie byggeplasser

BY- OG STEDSUTVIKLING  
By- og stedsutvikling utbyggingsstab



Kristiansand  
kommune

Dato 7. oktober 2024  
Saksnr.: 2023020345-11  
Saksbehandler Vibeke Wold Sunde  
Godkjent av Tone Iglebæk  
Camilla Bruno Dunsæd

**Saksgang**  
Kommunalutvalget  
Formannskapet

**Møtedato**  
05.11.2024  
06.11.2024

## Sluttbehandling - utbyggingsavtale for Kirsten Flagstads vei 43

Forslag til vedtak

Forslag til utbyggingsavtale for Kirsten Flagstads vei 43, datert 28.08.2024, vedtas.

Økt driftskostnader på totalt 5000 kr (2023-priser) søkes innarbeidet i budsjett og økonomiplan fra første driftsår.

### Sammendrag

Reguleringsplanen for Kirsten Flagstad vei 43 ble vedtatt av bystyret i Kristiansand 20.03.2024. Utbyggingsavtalen følger opp planen.

Forhandling av utbyggingsavtale ble innledet i mai 2024. Utbygger er ansvarlig for at arealene innenfor planen opparbeides. Kommunen skal overta offentlig infrastruktur som beskrevet i avtalen, til drift og vedlikehold.

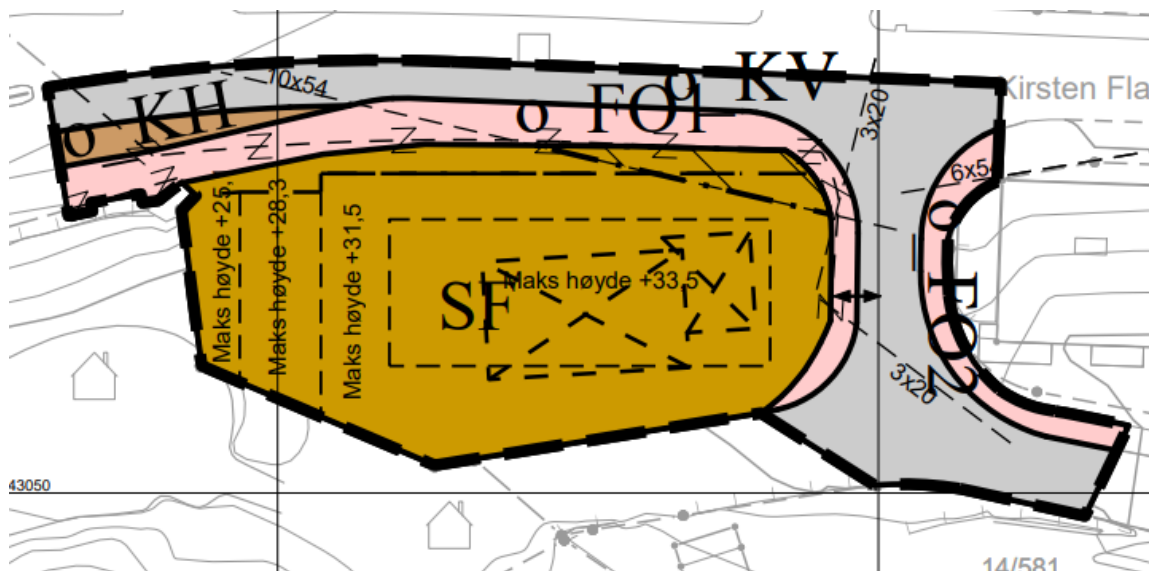
Avtaleforslaget har vært til offentlig ettersyn i perioden 05.09. – 04.10.24. Det kom ingen uttalelser til avtaleforslaget i høringsperioden.

Vedlegg:  
Utkast til utbyggingavtale - Kirsten Flagstadsvei 43 - 23.08.2024.1

## Saksutredning

### Bakgrunn for saken

Reguleringsplanen for Kirsten Flagstads vei ble vedtatt av bystyret i Kristiansand 20.03.2024. Det ble i vedtakspunkt 2. anmodet om at det fremlegges en utbyggingsavtale. Planområdet ligger i Vågsbygd bydelscenter. Reguleringsplanen legger til rette for bygging av 25 leiligheter og et mindre areal med publikumsrettede funksjoner i 1. etasje, kartutsnitt under.



Figur 1 Vedtatt plankart for detaljregulering for Kirsten Flagstads vei 43 - plan id 1641.

Forhandlingene av utbyggingsavtalen ble innledet i mai 2024. Avtaleforslaget er framforhandlet i tråd med vedtatt reguleringsplan.

### Utbyggingspolitikk

Kommunens vedtatte utbyggingspolitikk er lagt til grunn for drøftelsene av avtalen. Utbygger er gjort kjent med sin forpliktelse til å sikre seg rettigheter til de arealene som skal bygges ut eller som er nødvending for utbyggingen. Kristiansand kommune eier noen mindre arealer innenfor planen. Disse er regulert til offentlig infrastruktur.

### Rekkefølgekrav

Rekkefølgekravene i planen skal løses av utbygger i tråd med reguleringsplanen. Rekkefølgekravet knyttet til at kvartalsleketilbud i bydelsparken skal være sikret gjennomført håndteres ved at det er avtalt at utbygger betaler et bidrag på til sammen 600 000 kr, som skal indeksreguleres fra datoen avtalen inngås. Kommunen står for opparbeidelsen av bydelsparken, dette arbeidet pågår.

I henhold til standard politikk er det avtalt bankgarantistillelse for de offentlige anleggene. Garantiene skal foreligge før det gis igangsettingstillatelse til utbyggingen.

### Overføring av areal og økonomiske konsekvenser for kommunen

Utbygger er orientert om hvilke typer arealer som etter utbyggingen skal overføres hefte- og vederlagsfritt til kommunen. Overtakelsesavtale med kart vil avklare hvilke arealer dette er, og hvilke av disse arealene kommunen skal stå for framtidig drift og vedlikehold av. Det er utarbeidet et foreløpig overtakelseskart i henhold til gjeldende reguleringsplan (bilag 7).

Det meste av infrastrukturen driftes av kommunen allerede. Planen legger opp til en forlengelse av fortauet opp mot skolen. Fortauet er på ca. 30 meter og vil medføre økte driftsutgifter på ca. 5000 kr (2023-priser).

## **Klima- og miljøkonsekvenser**

Klima- og miljøkonsekvensene ble vurdert ved vedtaket av planen, i saksframlegget fra vedtaket av planen står det følgende:

*Arealet er avsatt til sentrumsbebyggelse og er bebygd pr i dag, selv om det er med en enebolig. Arealbruken utgjør en bedre utnyttelse av arealet, men det kan bli noe mer harde/ikke absorberende overflater for overvann. På dette punktet kan det gjøres avbøtende tiltak som fordøyer og absorberer. Til sammenligning har også arealet pr. i dag noe fjell i dagens som gir lite absorbering og rask avrenning.*

*Med hensyn til transport er plasseringen til planområdet og funksjonene bra. Planområdet er plassert med umiddelbar nærhet til kollektivholdeplass, barne- og ungdomsskole, videregående skole, idrettsplass og Vågsbygd senter, som dekker alle daglige behov. Beboere har de fleste daglige gjøremål innen sykkel- og gangavstand og ligger på bussmetroens hovedtrasé.*

*Dagenes bygningsmasse kan ikke gjenbrukes, men det stilles krav til tre eller annet materiale som kan oppnå tilsvarende klimabelastning. Plan og bygg anser planforslaget som fornuftig, og vil med god planlegging av anleggsperiode og materialbruk gi positive klima- og miljøkonsekvenser.*

Utbyggingsavtalen endrer ikke på planens konsekvenser for klima- og miljø.

## **Høring av avtalen**

Avtaleforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn administrativt. Forslaget lå ute til høring i perioden 05.09. – 04.10.2024. Det kom ingen uttalelser til avtaleforslaget.

Saken har vært sendt til kommunens råd på høring, disse har ikke kommet med noen uttalelser til avtaleforslaget.

## **Vurdering og konklusjon**

Avtalen legger til rette for gjennomføring av utbygging av en boligblokk med næring i første etasje i tråd med vedtatt reguleringsplan i Vågsbygd bydelssenter.

På bakgrunn av slik det er beskrevet i saken anbefaler Byutviklingsdirektøren at forslag til utbyggingsavtale vedtas.

## **Punkt .: Behandling av utvalgssak**

# **Punkt 101/24: Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 23.10.2024**

## **Bilag**

Protokoll Formannskapet 23.10.2024



Dato 25. oktober 2024  
Saksnr.: 2024000066-91  
Saksbehandler Anne Lise H Aabø  
Godkjent av Camilla Dunsæd

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
06.11.2024

## **Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 23.10.24**

Forslag til vedtak

[Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 23.10.24.](#)

Vedlegg:  
Protokoll fra formannskapets møte 23.10.24

# **Punkt 102/24: Muligheter for utsatt og fremskutt skolestart i Kristiansand**

## **Bilag**

Vedtak OPPV, 05112024, Sak 61/24, Muligheter for utsatt og fremskutt skolestart i Kristiansand



## SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2024024199  
Saksbehandler Eivind Eikeland

| Behandlet av       | Møtedato   | Saknr  |
|--------------------|------------|--------|
| 1 Oppvekstutvalget | 05.11.2024 | 61/24  |
| 2 Formannskapet    | 06.11.2024 | 102/24 |

## MULIGHETER FOR UTSATT OG FREMSKUTT SKOLESTART I KRISTIANSAND

---

### FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 06.11.2024 SAK 102/24

#### Formannskapets vedtak:

Saken tas til orientering  
(Enst.)

Formannskapet ber administrasjonen sørge for at alle foresatte får informasjon om mulighetene for fremskutt og utsatt skolestart før siste året i barnehagen.  
(13/2)

#### Voteringer:

Oppvekstutvalgets innstilling del 1 ble enstemmig vedtatt.

Oppvekstutvalgets innstilling del 2 ble vedtatt med 13 mot 2 stemmer (AP/Rødt).

06.11.2024

# **Punkt 103/24: Plan for videreutvikling av Bragdøya 2025 - 2028**

## **Bilag**

Vedtak OPPV, 05112024, Sak 55/24, Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024 - 2028

Vedtak KULT, 17102024, Sak 73/24, Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024 - 2028

Vedtak KOMM, 22102024, Sak 62/24, Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024 - 2028

Vedtak ARMU, 31102024, Sak 191/24, Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024 - 2028

Samarbeidsavtale Bragdøya kystlag og Kristiansand kommune 2021\_signert

Forslag til plan for videreutvikling av Bragdøya 2024-2028



## SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020053877  
Saksbehandler Marianne Laukvik

| Behandlet av                 | Møtedato   | Saknr  |
|------------------------------|------------|--------|
| 1 Kultur- og idrettsutvalget | 17.10.2024 | 73/24  |
| 2 Kommunalutvalget           | 22.10.2024 | 62/24  |
| 3 Areal- og miljøutvalget    | 31.10.2024 | 191/24 |
| 4 Oppvekstutvalget           | 05.11.2024 | 55/24  |
| 5 Formannskapet              | 06.11.2024 | 103/24 |

## PLAN FOR VIDEREUTVIKLING AV BRAGDØYA 2025 - 2028

---

### FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 06.11.2024 SAK 103/24

#### Formannskapets vedtak:

1. Formannskapet vedtar *Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024-2028*.  
(Enst.)
2. Formannskapet anmoder om at behovet for personer med funksjonsnedsettelse hensyntas ved videre utvikling av Bragdøya.  
(Enst.)
3. Formannskapet støtter forslaget om at en representant fra Vågsbygd bydelsråd tiltrer samarbeidsrådet, og anmoder om at dette skjer så raskt som mulig.  
(13/2)

#### Forslag:

Venstre fremmet følgende forslag:

«Formannskapet støtter forslaget om at en representant fra Vågsbygd bydelsråd tiltrer samarbeidsrådet, og anmoder om at dette skjer så raskt som mulig.»

PS fremmet følgende tilleggsforslag:

«Formannskapet anmoder om at behovet for personer med funksjonsnedsettelse hensyntas ved videre utvikling av Bragdøya.»

#### Voteringer:

PS sitt forslag ble enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 2

Venstre sitt forslag ble vedtatt med 13 mot 2 stemmer (FRP), vedtakets pkt. 3

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 1.

06.11.2024

## **Punkt 104/24: Hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene - forslag til videre arbeid**

### **Bilag**

Vedtak OPPV, 05112024, Sak 59/24, Hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene - forslag til videre arbeid

Vedtak ARMU, 31102024, Sak 192/24, Hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene - forslag til videre arbeid



Dato 10. oktober 2024  
Saksnr.: 2024024246-1  
Saksbehandler Gro Kathrine Solås  
Godkjent av Terje Lilletvedt  
Tone Iglebæk  
Kristin Eidet Robstad  
Camilla Bruno Dunsæd

### **Saksgang**

Areal- og miljøutvalget  
Oppvekstutvalget  
Formannskapet

### **Møtedato**

31.10.2024  
05.11.2024  
06.11.2024

## **Hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene - forslag til videre arbeid**

Forslag til vedtak

Formannskapet stiller seg bak forslag til videre arbeid med hjertesoner og ber administrasjonen:

- Utpeke koordinator for arbeid med hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene som angitt i anbefalinger for videre arbeid.
- Prioritere holdningsskapende arbeid for at færrest mulig kjører barna til skolen.

### **Bakgrunn for saken**

I forbindelse med trafikksikkerhetsarbeid i kommunen har det kommet ønsker om at Kristiansand kommune skal jobbe mer systematisk med å etablere hjertesoner ved skoler.

### **Hjertesone**

Konseptet hjertesone ble først introdusert på Vanse skole i 2012 og videreført som et nasjonalt prosjekt i 2015 og er deretter videreutviklet av Trygg trafikk.

Formålet med en Hjertesone er å redusere biltrafikk i området rundt skolen, og på den måten gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle og gå til skolen. Definisjonsfriheten er stor, men det er noen førende prinsipper for tiltaket:

- Tiltaket er først og fremst rettet mot trafikutfordringer knyttet til foreldrekjøring.
- Det defineres en «Hjertesone» rundt skolen som fungerer som en helt eller delvis bilfri sone i tider rundt henting/levering.
- Det legges opp til at elever trygt kan gå eller sykle inn til skolen.
- Det utarbeides en trafikksikkerhetsplan for den enkelte skole. Denne kommer i tillegg til kommunens samlede trafikksikkerhetsplan.

- Det er en kombinasjon av holdningsskapende tiltak, opplæringstiltak og enkle fysiske tiltak.
- Konseptet tilpasses lokale forhold ved den enkelte skole.
- Hjertesone er ikke et ferdig produkt, men en kontinuerlig prosess med små og store tiltak som gjennomføres over tid.
- Holdningspåvirkende tiltak bør ideelt sett veie tyngst i hjertesonearbeidet.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har sammen med Trygg trafikk laget en evaluering av hjertesoneprosessen. Viktige suksessfaktorer synes å være:

- Foreldres engasjement gjennom FAU for å etablere en "Hjertesonetrafikkultur".
- Skolens ledelse og rektor har eierskap til prosjektet.
- Kommunen har en koordinator som koordinerer arbeidet internt i kommunen og eksternt mot Trygg trafikk, politiet, Statens vegvesen og fylkeskommunen.
- Kontinuerlig oppfølging. Synliggjøre hjertesoneene gjennom atferds- og holdningsskapende arbeid.
- Hver skole bør utforme sin egen trafikksikkerhetsplan med konkrete mål for hjertesonearbeidet.

Det finnes flere type tiltak som kan innføres i forbindelse med Hjertesone. Disse kan grovt deles inn i følgende hovedkategorier:

- Holdningspåvirkende tiltak. For eksempel etablere gågrupper/gåbuss, ha synlige trafikkvakter, politikontroller, refleksaksjon, gå- og sykkelkonkurranser, markering av åpning av hjertesonen.
- Opplærings- og informasjonstiltak. For eksempel trafikkopplæring og Hjertesone inn i årsplanen, klassebamses og dagbok, sykkelopplæring, foreldreinformasjon eller kunstneriske aktiviteter.
- Fysiske og trafikkregulerende tiltak. For eksempel skilting av hjertesonen, bom for å hindre kjøring i skolegården, omdisponering av parkeringsplasser, ombygging varemottak, redusert fartsgrense, fartsdempende tiltak, bedre belysning, trygge krysningspunkt og trygg droppsoner.

### **Trafikksikkerhetsplaner**

Kommunen skal starte arbeid med ny overordnet trafikksikkerhetsplan i 2025.

Anbefalingene fra trygg trafikk er at hver skole i tillegg har sin egen trafikksikkerhetsplan. Bergen kommune har utarbeidet en beskrivelse og mal for en slik plan (under revisjon). Malen fra Bergen kan danne et godt utgangspunkt for å lage mal for Kristiansand.

Skolens trafikksikkerhetsplan bør omhandle:

- Informasjon om skolen
- Beskrivelse av trafikksituasjonen rundt skolen
- Forslag til geografisk avgrensning av hjertesone. Beskrivelse av eventuelle risikopunkter eller strekninger, behov for tilrettelegging for gange og sykling, sykkelparkering, droppsoner mm
- Å gå til skolen. Tiltak for å trygge skolevei ved hjelp av rutevalg, gågrupper, foreldresamarbeid, gåprøven mm
- Å sykle til skolen. Skolen bør her ta stilling til anbefalt aldersgrense for sykling til og fra sin skole samt standpunkt til bruk av sparkesykkel. Tilrettelegging for syklister, sykkelparkering mm

- Utflukter. Skolen har rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil/buss og med kollektivtransport i regi av skolen
- Trafikkopplæring. Skolen har integrert trafikkopplæringen i lokal læreplan/årsplan i tråd med kompetansemål.
- Rutiner. Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte og har en trafikkansvarlig
- Foreldresamarbeid. Trafikksikkerhet er tema på foreldremøter og foreldre blir involvert i kommunens trafikksikkerhetsarbeid f.eks. gjennom FAU

### **Status for trafikksikkerhetsarbeid tilknyttet skoler i kommunen**

Administrasjonen har ikke jobbet systematisk med hjertesoner, men har over flere år arbeidet med holdningsskapende arbeid og fysiske trafikksikkerhetstiltak ved skolene.

#### Holdningsskapende arbeid

Som del av det forebyggende arbeidet knyttet til trafikksikkerhet så følger skolene opp kompetansemålene knyttet til trafikk slik de beskrives i læreplanen, men hvilke tiltak de benytter i dette arbeidet varierer.

Det er forskjeller i hvordan foresatte involveres på for eksempel foreldremøter. Her gjør skolene valg og vurderinger ut ifra lokale forhold. Oppvekst sentralt ser behov for å arbeide tettere med skolene for å sikre en mer lik praksis.

Et konkret eksempel er Lunde skole. Skolen ved FAU og rektor har på eget initiativ arbeidet med hjertesone. De har tydeliggjort hvor det er droppsoner og hvem som kan parkere inntil skolen. Barna har tegnet hjerter som må legges i vinduet dersom en må benytte parkeringsplassen nærme skolen. Det skal settes opp hjertesoneskilt inne på skolens område. Det ses videre på hvilke plasser langs fylkesvei som er egnet for droppsoner og hvordan disse kan skiltes. I år og i fjor har FAU etablert gågrupper for 1. klassingene, gågrupper fra forrige 1. klassinger er i stor grad videreført. På foreldremøte er det informert om løsningene. Nullvisjonen er invitert for å holde innlegg om trafikksikkerhet. Skolen har en del elever med skoleskyss pga. avstand og noen pga. særlig farlig skolevei.

Tilsvarende arbeid gjøres ved flere av de andre skolene i kommunen:

- Gågrupper både for 1. klasse, men også for 2. og 3. klasse. Grense for skyss i 1. trinn er 2 km, mens for 2.-10. trinn er det 4 km. Det vil derfor på mange skoler være nye elevgrupper som må gå til skolen ved overgang til 2. klasse.
- Benytter anledningen ved turer i skolens regi til å trene på sikker trafikksikker atferd

Kommunen, i regi av Oppvekst, vurderer veistrekninger for å vurdere om de er særskilt farlige eller krevende for elevene, og fatter vedtak med hjemmel i Opplæringslova om gratis skoleskyss på aktuelle strekninger. Dette gir trygg skoleskyss for dem som inngår i ordningen, samt det skal være med å redusere øvrig foreldrekjøring. Kommunen samarbeider også med AKT for å se på mulighetene for sikrere av/påstigning samt arbeider for sikker transport. Dette gjelder både av/påstigning, men også om det er tilstrekkelig kapasitet på oppsatt skyss.

Kommunen er med i Nullvisjonsarbeidet. Nullvisjonen Agder er et trafikksikkerhetstiltak som finansieres av Agder fylkeskommune, og driftes i samarbeid med kommunene i de ulike regionene. De ønsker å møte alle aldersgrupper og i mange ulike sammenhenger. Fokus er på vår atferd og våre holdninger i trafikken slik at vi sammen kan bidra til å nå det nasjonale målet om null drepte og null hardt skadde i trafikken. Skolene kan invitere Nullvisjonen Agder til å holde informasjon for elever, ansatte eller delta på foreldremøter.

Areal- og transportenheten (By og stedsutvikling) har to ansatte som til nå har vært finansiert gjennom ATP samarbeidet. De har bla. drevet med holdningsskapende arbeid gjennom kampanjer for at flere skal gå å sykle ut fra et miljøperspektiv og et folkehelseperspektiv. Kampanjene kan også bidra til å vise at veien er trygg og hvor lang tid det tar å sykle.

Kristiansand og omegn sykkelklubb har vært engasjert til å gjennomføre sykkelopplæring. ATP samarbeidet har bevilget midler til dette i 2021-2023 og har også finansiert arbeidet med Beintøft-kampanjene i skolene.

Myra Sykkelgård, som drives av Trygg trafikk, kan benyttes av alle skoler øst for Otra til sykkelopplæring. Tilbudet er gratis for skolene, inkludert busstransport. Trygg trafikk har satt grensen ved Otra av hensyn til kjøretid og kapasitet.

#### Fysiske tiltak i umiddelbar nærhet til skole:

- Tunballen skole og barnehage: Utbedret løsninger for på/avstigning med fortau og bedre belysning samt opprydding i parkeringsområdet.
- Lovisenlund skole: Etablert gang- og sykkelvei med lys gjennom Lovisenlund allè som gjør at foreldre som må kjøre kan sette barna av i Parkveien, i stedet for rett foran skoleport, også om vinteren. Endret parkeringsmønster i nærhet til skole. Det har vært holdt egne møter med velforeningen som igjen avklarer med FAU.
- Hellemyr skole: Endret parkeringsmønster og kjøremønster på parkeringsplass samt opparbeidet på/avstigningsplasser med fortau og bedre belysning.
- Grim og Solholmen skole: Arbeider med å flytte parkeringsplass lenger bort fra skolegård, samt etablere bedre løsning for på/avstigning som startet opp i slutten av september.
- Wilds Minne skole: Det er nå etablert 30-sone rundt skolen. Det er etablert 2 fartshumper i Marviksveien mellom Østre Ringvei og Teglverksveien. Utbedring av kryss Marviksveien/Teglverksveien vil bli lagt inn som rekkefølgekrav til nærliggende utbyggingsprosjekt. Agder fylkeskommunen har bestemt at Østre Ringvei skal skiltes med fartsgrense 40 km/t.
- Justnes skole: Ny gang og sykkelvei fra Skinnerheia til skolen ferdigstilles i løpet av oktober.
- Ve skole: Det har vært befaring med skolens ledelse og trafikksikkerhetsutvalg. Ingeniørvesenet har anbefalt et annet parkeringsmønster og at foreldre bruker drop off sone som er planlagt. Det er etablert fartshumper. Skolen har hatt ønsker om skilting med gjennomkjøring forbudt og merking av gangfelt som er avslått. Atkomstvei til noen få boliger går mellom skolegård og idrettshall, det vil derfor være noe trafikk på denne strekningen. Ve skole benytter tilbud fra Nullvisjonen i forbindelse med holdningsskapende arbeid.
- Karl Johans Minne: Det er skiltet fartsgrense 40 km/t og etablert fartshumper langs Tinnheiveien.
- Tordenskjoldsgate skole: Det er skiltet fartsgrense 30 km/t og etablert gangfelt ved kryssing Kronprinsens gate (merking). Forsøksordning etter politisk vedtak om å stenge Holbergsgate ved Tordenskjoldsgate gjennomføres i løpet av høsten. Fartsnivået skal deretter måles for å se om det er behov for ytterligere fartsdemping.
- Rosseland skole: Fylkeskommunen har redusert fartsgrense langs skolen og etablert tryggere krysningspunkt
- Finsland skole: Det skal etableres 30-sone og fartsdempere på kommunal vei. Fylket skal etablere kjøresterkt rekkverk mot skolegård og bedre belysning i kryss.

- Sjøstrand skole har utfordringer med hente-/leveringssituasjon nærme skolen. Parkeringsplass er utvidet noe i forbindelse med nylig utført VA-prosjekt. Skolen kan ha god nytte av et hjertesone-prosjekt.
- Voiebyen skole ved FAU har tidligere hatt ønske om å starte hjertesoneprosjekt. Alle tiltak som de har spilt inn til trafikksikkerhetsplanen er vurdert og aktuelle tiltak er gjennomført. Skolen kan ha god nytte av et hjertesoneprosjekt.
- Slettheia skole: Det arbeides med å utrede ulike tiltak for å bedre trafikksikkerheten rundt skolen bl.a. etablere droppsone ved skolen, fartsreducerende tiltak i krysset Kartheia/Slettheiveien og endre fartsgrense for deler av Slettheiveien.

## **Anbefalinger for videre arbeid**

### Utpeke koordinator for arbeid med hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene.

For å gjennomføre arbeidet er det behov for en koordinator som kan bistå skoler som ønsker å jobbe med å få på plass hjertesoner. Koordinatoren må samarbeide tett med kommunens veiavdeling som har ansvar for fysiske tiltak.

Opgavene vil være:

- Bistå skoler som ønsker å komme i gang med hjertesoneprosjekt med hovedfokus på å redusere bilkjøring til skolen, både for elver og ansatte, gjennom bevisstgjøring og holdningsskapende arbeid. Det antas at man har kapasitet til å følge opp 2-3 skoler pr år i starten.
- Utarbeide mal trafikksikkerhetsplan for skolene.
- Bistå skoler ved FAU og skoleledelsen med å utarbeide trafikksikkerhetsplaner. Skoler som ønsker hjertesoneprosjekter prioriteres.
- Organisere intern kommunal medvirkning.
- Organisere eksternt medvirkning. Ingeniørvesenet har i dag egne møter med Politiet, Agder fylkeskommune og Statens vegvesen der skiltsaker og mindre trafikksikkerhetstiltak diskuteres. Det må avklares om denne gruppen bør utvides med ny koordinator og Trygg trafikk/ Nullvisjon Agder eller om det skal dannes en egen arbeidsgruppe.
- Bidra i arbeidet med kommunens trafikksikkerhetsplan.

### Avklare økonomiske rammer for arbeidet.

Det må avklares om det skal det tildeles midler til f.eks. kampanjer, hjertesoneskilt, fysiske tiltak inne på skoleområdene.

Det forutsettes at aktuelle fysiske tiltak på vegnettet spilles inn til og prioriteres og i kommunens trafikksikkerhetsplan.

# **Punkt 105/24: Sak om høringsvar om hjemmel til kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser**

## **Bilag**

Vedtak ARMU, 31102024, Sak 193/24, Sak om høringsvar om hjemmel til å stille kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser

Hjort\_utslippsfrie\_byggeplasser

Høringsnotat hjemmel til kommunale klimakrav

Konsekvensvurdering av hjemmel til kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser



Dato 8. oktober 2024  
Saksnr.: 2024019906-3  
Saksbehandler Venke Moe  
Godkjent av Tone Iglebæk

### Saksgang

Areal- og miljøutvalget  
Formannskapet

### Møtedato

31.10.2024  
06.11.2024

## Sak om hørings svar om hjemmel til å stille kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser

### Sammendrag

Det vises til høring av forslag om å gi kommunene hjemmel etter forurensningsloven til å stille klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser. Høringen er sendt Miljødirektoratet på vegne av Klima- og miljødepartementet (KLD).

Hovedpunktene i forslaget som er på høring er at kommunene tildeles myndighet til å fastsette lokal forskrift med klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser med hjemmel i forurensningsloven. Kommunene vil da få myndighet til å fastsette en lokal forskrift og kan stille krav som gjelder hele eller nærmere angitte deler av kommunen, enkelteiendommer eller visse typer bygge- og anleggsplasser.

I arbeidet med forslaget er det vurdert om hjemmelen til å stille klimakrav kun skal gjelde for noen utvalgte pilotkommuner eller om det skal gjelde for alle kommuner i tillegg til at det er utarbeidet forslag til tre ulike alternativer for hvordan hjemmelen kan utformes. Disse forslagene bygger på følgende modeller for regulering:

**Modell 1A:** Alle kommuner kan stille klimakrav til bygge- og anleggsplasser

**Modell 1B:** Pilotkommuner tester ut først

**Modell 2A:** Kommunene kan stille klimakrav til alle typer bygge- og anleggsprosjekter

**Modell 2B:** Kommunene kan stille klimakrav, unntatt til statlige og andre offentlige prosjekter

**Modell 2C:** Kommunene kan stille klimakrav til byggeprosjekter, ikke anleggsprosjekter

### Begrunnelse for kommunedirektørens anbefaling

Pr. i dag har kommunen og andre offentlige byggherrer (kommune, fylke, stat og deres offentlig eide foretak/selskap) allerede mulighet til å stille klimakrav i egne bygge- og anleggsprosjekter gjennom egne anskaffelser. Lokale krav vil kunne være særlig aktuelt for å utløse bruk av elektriske maskiner på byggeplasser i regi av private oppdragsgivere, som ikke berøres av krav i offentlige anskaffelser.

Kommunedirektøren mener derfor at Kristiansand kommune gjennom kommunal forskrift skal kunne stille klimakrav til private byggeplasser og at dette bør testes ut av et utvalg pilotkommuner før det rulles ut i hele landet. Av den grunn anbefales modell 1B.

Mht. omfang anbefaler kommunedirektøren at man i første omgang tester ut klimakrav til byggeplasser, modell 2C, og ikke anleggsplasser. Kristiansand kommune kan også støtte modell 2B under forutsetning av at en evt. forskrift utarbeides med tilstrekkelige unntaksbestemmelser som gjør et slikt alternativ gjennomførbart.

Anbefalingen begrunnes med at modellen som hjemler både bygge- og anleggsplasser i konsekvensvurderingen sier at det er rimelig å forvente at denne modellen vil kunne gi stat, kommune og fylkeskommune de størst totale kostnadene uten at dette er godt nok utredet i saken. Derfor vil modell 2B være avhengig av flere unntaksbestemmelser enn modell 2C.

I det videre er det svært viktig at det legges til rette for en bred medvirkning med bygge- og anleggsbransjen.

Forslag til vedtak:

1. Kristiansand kommune mener at hjemmel til å stille klimakrav burde være en lovhjemmel da lokale forskrifter er et relativt lite styringseffektivt virkemiddel fra et nasjonalt perspektiv. I påvente av dette mener vi likevel at lokale klimakrav kan gi ambisiøse kommuner mulighet til å stille krav for å nå sine mål.
2. Kristiansand kommune er positiv til intensjonen til at det kan stilles klimakrav gjennom lokale forskrifter, men mener at konsekvensene ved å åpne for at det kan ilegges lokale klimakrav til alle bygge- og anleggsplasser er for dårlig utredet. Kristiansand kommune mener derfor at hjemmelen til å stille klimakrav kun skal gjelde for noen pilotkommuner (modell 1B) og at kommunene da i første omgang bare kan stille klimakrav til byggeprosjekter og ikke anleggsprosjekter (modell 2C). Kristiansand kommune kan også støtte modell 2B under forutsetning av at en evt. forskrift kan utarbeides med tilstrekkelige unntaksbestemmelser som gjør et slikt alternativ gjennomførbart.
3. Kristiansand kommune vil følge opp med å søke om å bli en pilotkommune om dette blir utfallet av høringen.

### **Beskrivelse av forslaget som er på høring**

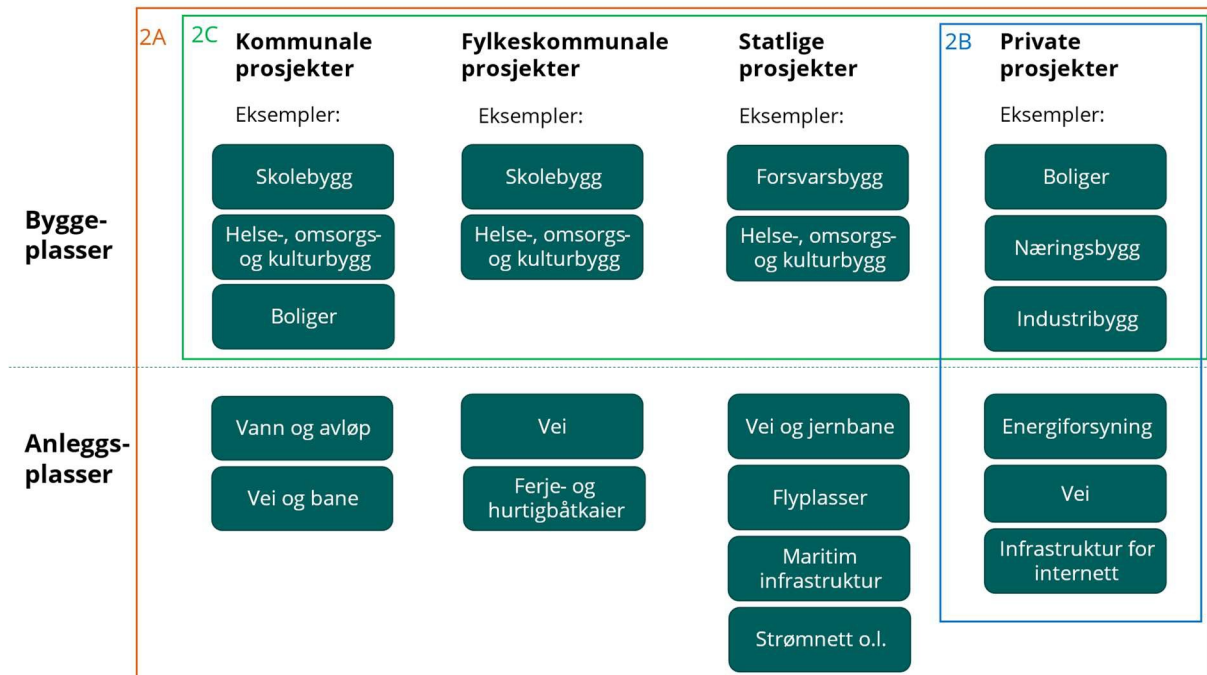
På bakgrunn av at klimagassutslippene fra bygge- og anleggsvirksomhet forventes å være betydelige i årene framover er det behov for omstilling og et økt tempo i arbeidet med å kutte utslipp. Flere kommuner, særlig de store byene, har store utslipp fra bygge- og anleggssektoren. Mange av disse byene har også ambisjoner om at alle bygge- og anleggsplasser etter hvert skal bli utslippsfrie. Offentlige byggherrer, herunder kommuner og fylkeskommuner, kan i dag stille klimakrav i egne anskaffelser. Pr. i dag er det imidlertid ikke hjemmel i hverken forurensingsloven eller i plan- og bygningsloven til å stille utslippskrav til annen bygge- og anleggsvirksomhet.

### Rammen for kommunens myndighet

Forslaget som nå er på høring, innebærer at myndigheten til å fastsette forskrifter om klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser etter forurensningsloven § 9 tildeles kommunen i en egen forskrift. Med klimakrav menes det at kommunen kan påby bruk av nullutslippsløsninger og biogass på bygge- og anleggsplasser. Forslaget gjelder krav rettet mot direkte utslipp fra energibruk som skjer inne på bygge- og anleggsplassen, og omfatter ikke utslipp fra arealbruksendringer og transport til og fra plassen. Forslaget åpner også opp for bruk av biogassbaserte løsninger, selv om biogass per i dag ikke er et særlig aktuelt alternativ for maskiner på bygge- og anleggsplasser. I konsekvensvurderingen forutsettes det at kommunen har en unntaksbestemmelse i sin lokale forskrift, slik at det kan gjøres unntak fra fastsatte krav dersom kravene ikke er teknisk mulig å overholde, vil bli uforholdsmessig kostbare, eller det av andre grunner fremstår som rimelig at det gis unntak, for eksempel begrunnet i hensynet til forsvar og sikkerhet eller fordi tilgangen til strøm eller tilstrekkelig effekt er krevende.

## Alternative modeller

Miljødirektoratets høringsnotat har delt inn bygge- og anleggsplassene i ulike kategorier og ulike typer byggherrer. De ulike modellene er omtalt i konsekvensvurderingen. Der er det også er det skilt mellom bygge- og anleggsplasser fordi disse har ulike forutsetninger. De ulike modellene belyser alternativer for hvordan en hjemmel til kommunale klimakrav til bygge- og anleggsplasser kan utformes, og mulige avgrensninger opp mot andre virkemidler.



Figur 1: Eksempler på bygge- og anleggsprosjekter fordelt på fire ulike byggherrer. Hvilke bygge- og anleggsplasser som omfattes av modell 2A, 2B og 2C er illustrert.

**Modell 2A** innebærer at kommunen kan rette krav mot all bygge- og anleggsaktivitet og alle byggherrer innenfor kommunegrensen. (Modellen har overlapp med andre virkemidler hvor det offentlige allerede kan pålegge klimakrav som prosjekteiere.)

*Kristiansand kommune mener man må begynne med et litt mindre omfang før man skal kunne rette krav til all bygge- og anleggsaktivitet. Det bør komme gjennom en nasjonal forskrift eller lovendring og bred involvering av bygge- og anleggsbransjen.*

**Modell 2B** innebærer at statlige og andre offentlige bygge- og anleggsplasser er unntatt fra kommunale klimakrav. Muligheten til å stille krav er avgrenset til private bygge- og anleggsplasser.

*Kristiansand kommune mener det kan være hensiktsmessig å utelate de offentlige bygge- og anleggsplassene da de kan reguleres mer treffsikkert og kostnadseffektivt med andre eksisterende virkemidler.*

**Modell 2C** skiller på byggeplasser og anleggsplasser, ved at kommunene kun kan stille krav til byggeplasser. Til forskjell fra modell 2B, der alle statlige og andre offentlige bygge- og anleggsplasser er unntatt, vil denne modellen inkludere statlige og andre offentlige byggeplasser, men ikke offentlige anleggsplasser.

*Kristiansand kommune legger til grunn at kommunen inntar unntaksbestemmelser i den lokale forskriften, som gjør at kommunen kan unnta bygge- og anleggsplasser fra*

*kravene dersom disse ikke er teknisk mulig å nå, vil bli uforholdsmessig kostbare eller det av andre grunner fremstår som rimelig at det gis unntak.*

*De ulike modellene belyser alternativer for hvordan en hjemmel til kommunale klimakrav til bygge- og anleggsplasser kan utformes, og mulige avgrensninger opp mot andre virkemidler. Lokale krav vil kunne være særlig aktuelt for å utløse bruk av elektriske maskiner på byggeplasser i regi av private oppdragsgivere, som ikke berøres av krav i offentlige anskaffelser.*

*Kristiansand kommune anbefaler å legge modell 2C til grunn for en lokal forskrift, men kan også støtte modell 2B under forutsetning av at en evt. forskrift utarbeides med tilstrekkelige unntaksbestemmelser som gjør et slikt alternativ gjennomførbart.*

*Det er uavhengig av modeller svært viktig at en evt. lokal forskrift med tilhørende unntaksbestemmelser utarbeides i nært samarbeid med bygge- og anleggsbransjen.*

### **Anleggsplasser bør ikke omfattes av kommunenes klimakrav**

I Miljødirektoratets høringsnotat kommer det frem at Regjeringen etter en totalvurdering, der man ser på foreslåtte og eksisterende virkemidler, nytte, kostnader og konsekvenser, ikke vil anbefale at anleggsplasser inngår i den kommunale hjemmelen.

Anleggsplasser skiller seg fra byggeplasser ved at de ofte er store med lengre avstander inne på området og det brukes flere og større maskiner. Dette er fordyrende elementer. Mange anleggsprosjekter foregår også i grisevilt strøk uten god tilgang på strøm. Utbygging av slik infrastruktur har andre forutsetninger enn oppføring og riving av bygg, som foregår på et geografisk avgrenset område. Strenge kommunale klimakrav til anleggsplasser i offentlig regi kan medføre økte prosjektkostnader og omprioriteringer i prosjektporteføljen.

### **Lokal forskrift – rammen for kommunens myndighet**

Kristiansand kommune mener at hjemmel til å stille klimakrav burde være en lovhjemmel da lokale forskrifter innebærer det at det er et relativt lite styringseffektivt virkemiddel fra et nasjonalt perspektiv. I påvente av dette mener vi likevel at lokale klimakrav kan gi ambisiøse kommuner mulighet til å stille krav for å nå sine mål.

Å stille klimakrav til bygge- og anleggsplasser vil trolig føre til at kostnadene ved prosjektet øker. Det vil være merkostnader knyttet til bruk av utslippsfrie maskiner, ladeløsninger, ekstra arbeidstid til anskaffelse og til gjennomføringen av en utslippsfri byggeplass eller kostnader knyttet til forsinket framdrift. Dersom det er behov for å søke kommunen om unntak, kan det også forsinke framdriften. Innføring av hjemmel til å stille lokale klimakrav vil mest sannsynlig også kunne ha noen virkninger på konkurransen i markedet, og bidra til at prisene økes på kort sikt. Det må forventes at strenge lokale klimakrav vil kunne bidra til å redusere antall aktører som kan delta i fremtidige anbudskonkurranser på kort og mellomlang sikt.

I konsekvensvurderingen forutsettes det at kommunen har en unntaksbestemmelse i sin lokale forskrift, slik at det kan gjøres unntak fra fastsatte krav. Det kan for eksempel være grunnlag for unntak fra kravene dersom disse ikke er teknisk mulig å overholde, vil bli uforholdsmessig kostbare, eller det av andre grunner fremstår som rimelig at det gis unntak, for eksempel begrunnet i hensynet til forsvar og sikkerhet eller fordi tilgangen til strøm eller tilstrekkelig effekt er krevende.

For Kristiansand kommune sitt vedkommende, må et evt. forslag til en forskrift forankres godt i bygge- og anleggsbransjen før den fremmes for politisk behandling. Dersom vi tar i bruk hjemmelen til å stille klimakrav, vil vi i neste omgang måtte sette av ressurser til å utforme forskriften og deretter til å håndheve den. Det vil kreves administrative ressurser å følge opp regelverket, eventuelle tilsyn, behandle søknader om unntak, klager osv.

## Konsekvenser

Utarbeidet konsekvensvurdering sier at konsekvensene for offentlige aktører, som kommuner, fylkeskommuner og staten, kan skille seg fra private aktører ved at offentlige bygge- og anleggsprosjekter ofte mer kompleks og større enn private. Videre sier den at de totale prosjektkostnadene vil øke mer for store prosjekter enn for små prosjekter. Det er beregnet at merkostnaden ved et eksempel-prosjekt der en liten andel av maskinene er utslippsfrie, eller et middels stort prosjekt der en høy andel av maskinene er utslippsfrie er mellom 740 000-1 530 000 kroner. Det er da beregnet merkostnaden av en liten og en stor gravemaskin og en liten hjultaster. For et større anleggsprosjekt anslår Statens vegvesen merkostnaden ved et helelektrisk prosjekt til 3-7 prosent av den totale entrepris-kostnaden. Dette vil f.eks. utgjøre 0,5 til 1,1 mrd. for prosjektet E6 Moelv- Øyer, som i Nasjonal transportplan for 2025-2036 er estimert å ha en investeringskostnad på 16,3 mrd.

Kristiansand kommune mener vi vil trenge mer kunnskap om anleggsplasser for å stille riktige krav. I tillegg til kunnskap om lokale forhold, trengs innsikt i markedet for elektriske maskiner, maskinenes modenhet og tilgjengeligheten i ulike segmenter osv. De vil også ha behov for kompetansen som trengs for å fastsette juridiske bindende krav til ulike typer bygge- og anleggsplasser. Vi ser for oss at i tillegg til egne erfaringer, vil et nært samarbeid med bygge- og anleggsbransjen gi oss den kunnskapen vi trenger for å lage en lokal forskrift.

## Pilotkommuner

Kristiansand kommune har testet ut både utslippsfri bygge- og anleggsplass. I dag vil krav om 100% utslippsfri være for ambisiøst for alle prosjekter, men i for eksempel Randesund omsogssenter er kravet at 20% av gravemaskinene skal være elektriske. Dette har ikke svekket konkurransen. I andre prosjekter oppnår vi 30-40% utslippsfri byggeplass (større andel bruk av el. oppvarming og maskiner). Vi vil gradvis øke dette kravet og vi mener vi vil kunne oppnå god effekt også med å stille ambisiøse krav ut til private utbyggere. Vår vurdering er at det er stor variasjon i erfaringer med, og kunnskap om, utslippsfrie bygge- og anleggsplasser i ulike kommuner. Det varierer også i hvor stor grad, kommunene selv har testet bruk av utslippsfrie maskiner i egne bygge- og anleggsprosjekter. Testing i utvalgte kommuner kan bidra til mer kunnskap om hvordan, og prosess for å, stille gode krav. En annen fordel ved å bruke pilotkommuner (modell 1B), er at et begrenset antall kommuner kan utarbeide modeller for hvordan kommunene skal følge dette opp i praksis.

Kristiansand kommune mener at hvilke kommuner som blir pilotkommuner, kan avgjøres ved søknad eller begrenses til et forhåndsbestemt utvalg. Åtte av de største byene i Norge – deriblant Kristiansand – har signert en storbyerklæring om at alle bygge- og anleggsplasser i kommunenes regi skal være utslippsfrie i 2025. Videre har de mål om at alle bygge- og anleggsplasser innenfor kommunens grense skal være utslippsfrie innen 2030. Kommunene med storbyerklæring er alle store byer, og representerer dermed samlet sett relativt store utslipp fra bygge- og anleggsvirksomhet. De har alle satt seg klimamål som gjør at det kan være behov for å ta i bruk flere virkemidler for å kunne redusere utslipp fra bygge- og anleggsplasser i kommunen. Å bruke disse kommunene som piloter i tillegg til et utvalg mellomstore og mindre kommuner, vil kunne sikre at lokale krav først tas i bruk der potensialet for utslippskutt, og behovet for nye virkemidler for å oppnå dette, er størst.

Camilla Dunsæd  
Kommunedirektør  
Sign.

Ragnar Evensen  
Byutviklingsdirektør  
Sign.

*Dokumentet er godkjent elektronisk og gyldig uten underskrift*

Vedlegg: Høringsnotat om etablering av hjemmel for kommunene til å stille klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggs plasser

Konsekvensvurdering av hjemmel til kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggs plasser

Til KMD 2020/21 Hjort – Utslippsfrie byggeplasser

# **Punkt 106/24: Sluttbehandling - utbyggingsavtale for Kirsten Flagstads vei 43**

## **Bilag**

Vedtak KOMM, 05112024, Sak 68/24, Sluttbehandling - utbyggingsavtale for Kirsten Flagstads vei 43

Utkast til utbyggingavtale - Kirsten Flagstadsvei 43 - 23.08.2024.1



Dato 7. oktober 2024  
Saksnr.: 2023020345-11  
Saksbehandler Vibeke Wold Sunde  
Godkjent av Tone Iglebæk  
Camilla Bruno Dunsæd

**Saksgang**  
Kommunalutvalget  
Formannskapet

**Møtedato**  
05.11.2024  
06.11.2024

## Sluttbehandling - utbyggingsavtale for Kirsten Flagstads vei 43

Forslag til vedtak

Forslag til utbyggingsavtale for Kirsten Flagstads vei 43, datert 28.08.2024. vedtas.

Økt driftskostnader på totalt 5000 kr (2023-priser) søkes innarbeidet i budsjett og økonomiplan fra første driftsår.

### Sammendrag

Reguleringsplanen for Kirsten Flagstad vei 43 ble vedtatt av bystyret i Kristiansand 20.03.2024. Utbyggingsavtalen følger opp planen.

Forhandling av utbyggingsavtale ble innledet i mai 2024. Utbygger er ansvarlig for at arealene innenfor planen opparbeides. Kommunen skal overta offentlig infrastruktur som beskrevet i avtalen, til drift og vedlikehold.

Avtaleforslaget har vært til offentlig ettersyn i perioden 05.09. – 04.10.24. Det kom ingen uttalelser til avtaleforslaget i høringsperioden.

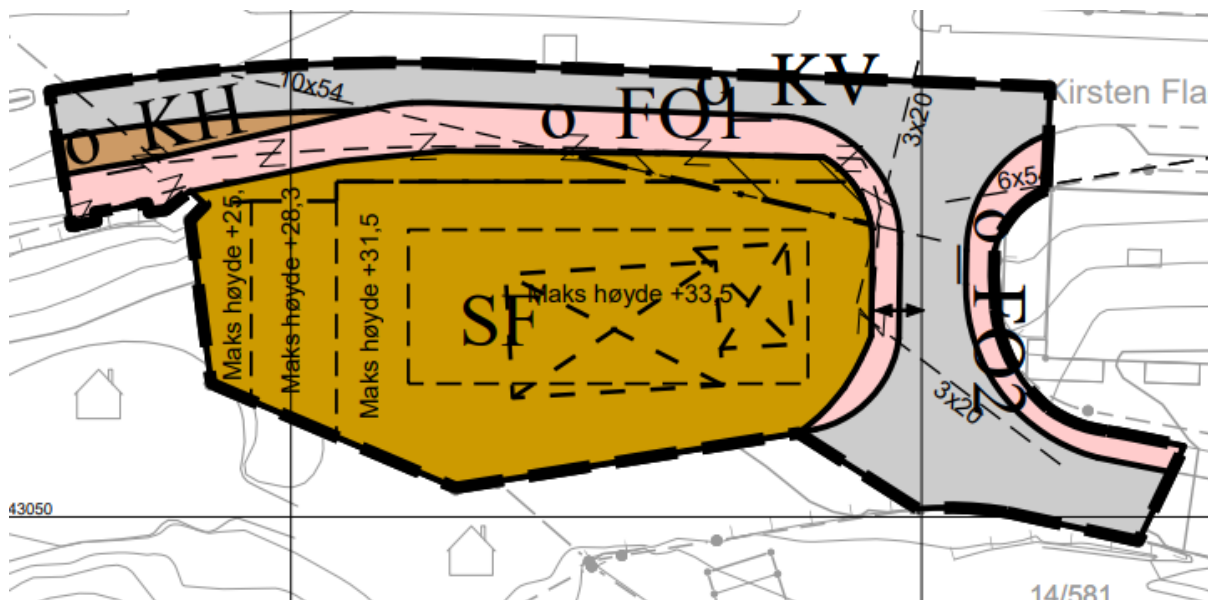
Vedlegg:

Utkast til utbyggingsavtale - Kirsten Flagstadsvei 43 - 23.08.2024.1

## Saksutredning

### Bakgrunn for saken

Reguleringsplanen for Kirsten Flagstads vei ble vedtatt av bystyret i Kristiansand 20.03.2024. Det ble i vedtakspunkt 2. anmodet om at det fremlegges en utbyggingsavtale. Planområdet ligger i Vågsbygd bydelscenter. Reguleringsplanen legger til rette for bygging av 25 leiligheter og et mindre areal med publikumsrettede funksjoner i 1. etasje, kartutsnitt under.



Figur 1 Vedtatt plankart for detaljregulering for Kirsten Flagstads vei 43 - plan id 1641.

Forhandlingene av utbyggingsavtalen ble innledet i mai 2024. Avtaleforslaget er framforhandlet i tråd med vedtatt reguleringsplan.

### Utbyggingspolitikk

Kommunens vedtatte utbyggingspolitikk er lagt til grunn for drøftelsene av avtalen. Utbygger er gjort kjent med sin forpliktelse til å sikre seg rettigheter til de arealene som skal bygges ut eller som er nødvending for utbyggingen. Kristiansand kommune eier noen mindre arealer innenfor planen. Disse er regulert til offentlig infrastruktur.

### Rekkefølgekrav

Rekkefølgekravene i planen skal løses av utbygger i tråd med reguleringsplanen. Rekkefølgekravet knyttet til at kvartalsleketilbud i bydelsparken skal være sikret gjennomført håndteres ved at det er avtalt at utbygger betaler et bidrag på til sammen 600 000 kr, som skal indeksreguleres fra datoen avtalen inngås. Kommunen står for opparbeidelsen av bydelsparken, dette arbeidet pågår.

I henhold til standard politikk er det avtalt bankgarantistillelse for de offentlige anleggene. Garantiene skal foreligge før det gis igangsettingstillatelse til utbyggingen.

### Overføring av areal og økonomiske konsekvenser for kommunen

Utbygger er orientert om hvilke typer arealer som etter utbyggingen skal overføres hefte- og vederlagsfritt til kommunen. Overtakelsesavtale med kart vil avklare hvilke arealer dette er, og hvilke av disse arealene kommunen skal stå for framtidig drift og vedlikehold av. Det er utarbeidet et foreløpig overtakelseskart i henhold til gjeldende reguleringsplan (bilag 7).

Det meste av infrastrukturen driftes av kommunen allerede. Planen legger opp til en forlengelse av fortauet opp mot skolen. Fortauet er på ca. 30 meter og vil medføre økte driftsutgifter på ca. 5000 kr (2023-priser).

## **Klima- og miljøkonsekvenser**

Klima- og miljøkonsekvensene ble vurdert ved vedtaket av planen, i saksframlegget fra vedtaket av planen står det følgende:

*Arealet er avsatt til sentrumsbebyggelse og er bebygd pr i dag, selv om det er med en enebolig. Arealbruken utgjør en bedre utnyttelse av arealet, men det kan bli noe mer harde/ikke absorberende overflater for overvann. På dette punktet kan det gjøres avbøtende tiltak som fordøyer og absorberer. Til sammenligning har også arealet pr. i dag noe fjell i dagens som gir lite absorbering og rask avrenning.*

*Med hensyn til transport er plasseringen til planområdet og funksjonene bra. Planområdet er plassert med umiddelbar nærhet til kollektivholdeplass, barne- og ungdomsskole, videregående skole, idrettsplass og Vågsbygd senter, som dekker alle daglige behov. Beboere har de fleste daglige gjøremål innen sykkel- og gangavstand og ligger på bussmetroens hovedtrasé.*

*Dagenes bygningsmasse kan ikke gjenbrukes, men det stilles krav til tre eller annet materiale som kan oppnå tilsvarende klimabelastning. Plan og bygg anser planforslaget som fornuftig, og vil med god planlegging av anleggsperiode og materialbruk gi positive klima- og miljøkonsekvenser.*

Utbyggingsavtalen endrer ikke på planens konsekvenser for klima- og miljø.

## **Høring av avtalen**

Avtaleforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn administrativt. Forslaget lå ute til høring i perioden 05.09. – 04.10.2024. Det kom ingen uttalelser til avtaleforslaget.

Saken har vært sendt til kommunens råd på høring, disse har ikke kommet med noen uttalelser til avtaleforslaget.

## **Vurdering og konklusjon**

Avtalen legger til rette for gjennomføring av utbygging av en boligblokk med næring i første etasje i tråd med vedtatt reguleringsplan i Vågsbygd bydelssenter.

På bakgrunn av slik det er beskrevet i saken anbefaler Byutviklingsdirektøren at forslag til utbyggingsavtale vedtas.