

REFERAT Formannskapet 2019-2023 d. 02-12-2020

Møtedato Onsdag d. 02. december 2020 kl. 09:00

Møtested Bystyresalen / kommunetv

Indholdsfortegnelse

Kommunedirektørens forslag til økonomiplan 2021-2024.....	3
Møtedokumenter.....	7
Mulig avvikling av kommunal kontantstøtte.....	17
Forskrift om ordensreglement.....	19
Svar på 5 verbalforslag - Elektrifisering og karbonfangst.....	21
Høringsuttalelse - Utvalgsrapport - På veg mot et bedre bomsystem – utfordringer og muligheter i	40
Eiendomsskatt - Innretning av takst og skatt i 2021.....	44
Fritak for eiendomsskatt i Kristiansand kommune 2021.....	47

Sak 164/20: Kommunedirektørens forslag til økonomiplan 2021-2024

Vedlegg

Kommunedirektørens forslag til økonomiplan 2021-2024

Oppfølging planstrategi 2021 – 2024

Driftstilskudd og tilskuddsordninger 2021

Kommunedirektørens forslag til barnehagebehovsplan 2021-2024

Retningsmål og periodemål

Kommunedirektørens forslag til økonomiplan 2021-2024 presentasjonen i bystyret 28 oktober 2020

Strategidokument idrett og friluftsliv 2020-2022

Si din mening - budsjettforslaget

Budsjett 2021- Agder Kommunerevisjon IKS til behandling i KU-KRS

Saksutskrift - Budsjett for kommunens kontrollaktivitet for 2021 Kristiansand kommune

Vedtak - , 17092020, Sak 51-20, Budsjett for kommunens kontrollaktivitet for 2021 Kristiansand kommune



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020020860
Saksbehandler Randi Bentsen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	02.12.2020	164/20
2 Bystyret	16.12.2020	

KOMMUNEDIREKTØRENS FORSLAG TIL ØKONOMIPLAN 2021-2024

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 02.12.2020 SAK 164/20

Formannskapets innstilling:

Årsbudsjett 2021

1. Kommunedirektørens forslag til årsbudsjett for Kristiansand bykasse 2021 vedtas med endringer vedtatt av bystyret i møte 16. desember 2020.
(Enst.)

AP/MDG/TVP/SV/SP/Venstre/Rødt/Uavh. felles budsjettforslag 2021-2024.
(8/7)
2. Skatt til kommunen for inntektsåret 2021 utskrives med de til enhver tid gjeldende maksimalsatser vedtatt av Stortinget.
(Enst.)
3. Kristiansand kommune tar opp inntil 787 mill. kr i lån til finansiering av investeringer jf. kommunelovens § 14-15 første ledd. I tillegg tas opp Startlån i Husbanken med inntil 140 mill. kr. Kommunedirektøren delegeres fullmakt til å godta rentebetingelsene, avdragstid og øvrige betingelser for nye lån, samt undertegne lånedokumentene. Avdragstiden tilpasses bestemmelsene i kommunelovens § 14-18 og avdragsbeløp fastsettes i budsjettet. Avdrag på Startlån i Husbanklån skal følge Husbankens regler for nedbetaling av lån. Øvre grense for kassekredittlån settes til 100 mill. kr.
4. Bystyret vedtar at ny investering i eiendom på ca. 4 % av totalporteføljen i energiverksfondet kan tillates å ha inntil 50 % belåning, som et unntak fra nåværende krav i finansreglementet. Det tillates også unntak fra kravet til god spredning på fondenes investeringer, når det gjelder denne investeringen.
5. Kommunale eiendomsavgifter, gebyrer, betalingssetser og salgs- og leieinntekter fastsettes i henhold til kommunedirektørens innstilling.

6. Hovedutvalgene gis fullmakt til å vedta økninger i andre gebyrer og priser på varer og tjenester med inntil 2,7 prosent samlet sett.
7. Det treårige handlingsprogrammet til Strategi for idrett og friluftsliv 2020-2022 godkjennes med eventuelle justeringer som følger av bystyrets vedtak 16. desember 2020. De prioriterte listene for ordinære anlegg og nærmiljøanlegg legges til grunn for årets søknader om spillemidler.
8. Kommunedirektøren får fullmakt til å foreta fordeling av lønns- og prisjusteringer.
(Enst.)
9. Når de ekstraordinære midlene fra staten til finansiering av koronapandemien for våren 2021 er avklart, legger kommunedirektøren fram forslaget til fordeling av midlene for formannskapet.
(Enst.)
10. Kommunedirektøren får fullmakt til å foreta eventuelle tekniske budsjettendringer mellom kommunalsjefområder innenfor hovedområde dersom det er hensiktsmessig.
(Enst.)

Økonomiplan 2021-2024

1. Kommunedirektørens forslag til økonomiplan for perioden 2021-2024 vedtas med endringer vedtatt av bystyret i møte 16. desember 2020.
2. Bystyret vedtar følgende finansielle måltall for økonomistyring:
 - a. Korrigert netto resultatgrad bør være minimum 2,5 prosent.
 - b. Sentralt disposisjonsfond bør utgjøre minimum 4 prosent av brutto driftsinntekter.
3. Bystyret vedtar følgende handlingsregler for økonomistyring:
 - a. Korrigert netto lånegjeld skal være maksimalt 8,5 mrd. kroner nominelt.
 - b. Netto premieavvik skal hvert år avsettes til fond for dekning av premieavvik.
 - c. Energiverksfondet skal prisjusteres hvert år.
 - d. Utbytteinntekter skal kun benyttes til å finansiere varige driftsutgifter dersom utbyttet er stabilt over tid.

Enkelt saker med økonomiske konsekvenser som tas opp i løpet av året, skal som hovedregel henvises til behandling i økonomiplanen.
(Enst.)

Forslag:

AP/MDG/TVP/SV/SP/Venstre/Rødt/Uavh. fremmet følgende felles budsjettforslag, se vedlegg 1.

Høyre fremmet følgende alternative budsjett 2021, se vedlegg 2.

KRF fremmet følgende forslag til budsjett 2021-2024, se vedlegg 3.

DEM/FRP/PP/PDK/repr. Svein-Harald Mosvold Knutsen, Uavh./repr. Jorunn A. Olsen, Uavh. fremmet alternativ forslag til handlingsplan 2021-2024, vedlegg 4.

Høyre fremmet følgende forslag som alternativ til innstillingens pkt. 10:
«Når de ekstraordinære midlene fra staten til finansiering av koronapandemien for våren 2021 er avklart, legger kommunedirektøren fram forslaget til fordeling av midlene for formannskapet.»

Kommunedirektøren fremmet følgende forslag:
«Kommunedirektørens innstilling pkt. 3 utgår.»

Voteringer:

Kommunedirektørens innstilling til årsbudsjett 2021 pkt. 1 og 2 ble enstemmig vedtatt.

Kommunedirektørens innstilling til årsbudsjett 2021 pkt. 4-9 ble enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 3-8.

Ved alternativ votering ble Høyres forslag enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 9, kommunedirektørens innstilling pkt. 10 fikk ikke tilslutning.

Kommunedirektørens innstilling til årsbudsjett 2021 pkt. 11 ble enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 10.

Kommunedirektørens innstilling til økonomiplan 2021-2024 pkt. 1-3 ble enstemmig vedtatt.

DEM/FRP/PP/PDK/repr. Svein-Harald Mosvold Knutsen, Uavh./repr. Jorunn A. Olsen, Uavh. sitt alternative forslag til handlingsplan 2021-2024 falt med 13 mot 2 stemmer (DEM/FRP).

KRF forslag til budsjett 2021-2024 falt med 13 mot 2 stemmer (KRF).

Høyre alternative budsjett 2021-2024 falt med 12 mot 3 stemmer (Høyre).

AP/MDG/TVP/SV/SP/Venstre/Rødt/Uavh. felles budsjettforslag 2021-2024 ble vedtatt med 8 mot 7 stemmer (H/KRF/DEM/FRP).

02.12.2020

Sak 2020002195-143: Møtedokumenter



PROTOKOLL FORMANNSKAPET

Dato: 02.12.2020
Sted: Bystyresalen
Behandlede saker: 164/20-170/20
Møtets varighet: Kl. 09.00 til 14.10
Møteleder: Ordfører Jan Oddvar Skisland (AP)

Til stede:

Jan Oddvar Skisland (AP)
Mette Gundersen (AP)
Hildegunn M. T. Seip (MDG)
Mira Thorsen (MDG)
Mali Steiro Tronsmoen (SV)
Erik Rostoft (TVP)
Reidar Heivoll (SP)
Roy Fardal (UAVH)
Renate Hægeland (H)
Ida Grødum (H)
Terje Øydne Pettersen (H)
Jørgen H. Kristiansen (KRF)
Sigrun Sæther (KRF)
Christian Eikeland (FRP) for
Vidar Kleppe (DEM)

Forfall:

Stian Storbukås (FRP)

Til stede fra administrasjonen:

Kommunedirektøren
Økonomidirektøren
Oppvekstdirektøren
Direktør for helse og mestring
Direktør for kultur og innbyggerdialog
By- og stedsutviklingsdirektøren
Organisasjonsdirektøren
Direktør for samfunn og innovasjon
Formannskapssekretæren

Dessuten møtte:

Planrådgiver Marit Eik, Areal og transport, møtt kl. 09.00-09.30

Planprogram kommuneplanens arealdel – utkast til høringsforslag (kl. 09.00-09.30)
ved planrådgiver Marit Eik, areal og transport

- Føringer for planarbeidet
- Samfunnsdel med overordnet arealstrategi
- Retningsmål relevante for arealdelen
- Formål md planarbeidet
- Hvordan skal Kristiansand bli et lavutslippssamfunn?
- Sentrale tema i planarbeidet – problemstillinger og utredningsbehov
- Klima og miljø – utredningsbehov og avklaringer
- Senterområder, stedsutvikling og boligbygging
- Næring og krevende handel– utredningsbehov og avklaringer
- Blå- og grønnstruktur– utredningsbehov og avklaringer
- Kart og bestemmelser– utredningsbehov og avklaringer
- Arealinnspill
- Konsekvensanalyse og ROS-analyse
- Medvirkning og dialog
- Framdriftsplan

Deretter kort spørsmålsrunde.

164/20 Bystyresak:
Kommunedirektørens forslag til økonomiplan 2021-2024
(ark.nr. 2020020860)

Formannskapetets innstilling:

Årsbudsjett 2021

1. Kommunedirektørens forslag til årsbudsjett for Kristiansand bykasse 2021 vedtas med endringer vedtatt av bystyret i møte 16. desember 2020.
(Enst.)

AP/MDG/TVP/SV/SP/Venstre/Rødt/Uavh. felles budsjettforslag 2021-2024.

(8/7)

2. Skatt til kommunen for inntektsåret 2021 utskrives med de til enhver tid gjeldende maksimalsatser vedtatt av Stortinget.
(Enst.)

3. Kristiansand kommune tar opp inntil 787 mill. kr i lån til finansiering av investeringer jf. kommunelovens § 14-15 første ledd. I tillegg tas opp Startlån i Husbanken med inntil 140 mill. kr. Kommunedirektøren delegeres fullmakt til å godta rentebetingelsene, avdragstid og øvrige betingelser for nye lån, samt undertegne lånedokumentene. Avdragstiden tilpasses bestemmelsene i kommunelovens § 14-18 og avdragsbeløp fastsettes i budsjettet. Avdrag på Startlån i Husbanklån skal følge Husbankens regler for nedbetaling av lån. Øvre grense for kassekredittlån settes til 100 mill. kr.

4. Bystyret vedtar at ny investering i eiendom på ca. 4 % av totalporteføljen i energiverksfondet kan tillates å ha inntil 50 % belåning, som et unntak fra nåværende krav i finansreglementet. Det tillates også unntak fra

kravet til god spredning på fondenes investeringer, når det gjelder denne investeringen.

5. Kommunale eiendomsavgifter, gebyrer, betalingssetser og salgs- og leieinntekter fastsettes i henhold til kommunedirektørens innstilling.
6. Hovedutvalgene gis fullmakt til å vedta økninger i andre gebyrer og priser på varer og tjenester med inntil 2,7 prosent samlet sett.
7. Det treårige handlingsprogrammet til Strategi for idrett og friluftsliv 2020-2022 godkjennes med eventuelle justeringer som følger av bystyrets vedtak 16. desember 2020. De prioriterte listene for ordinære anlegg og nærmiljøanlegg legges til grunn for årets søknader om spillemidler.
8. Kommunedirektøren får fullmakt til å foreta fordeling av lønns- og prisjusteringer.
(Enst.)
9. Når de ekstraordinære midlene fra staten til finansiering av koronapandemien for våren 2021 er avklart, legger kommunedirektøren fram forslaget til fordeling av midlene for formannskapet.
(Enst.)
10. Kommunedirektøren får fullmakt til å foreta eventuelle tekniske budsjettendringer mellom kommunalsjefområder innenfor hovedområde dersom det er hensiktsmessig.
(Enst.)

Økonomiplan 2021-2024

1. Kommunedirektørens forslag til økonomiplan for perioden 2021-2024 vedtas med endringer vedtatt av bystyret i møte 16. desember 2020.
2. Bystyret vedtar følgende finansielle måltall for økonomistyring:
 - a. Korrigert netto resultatgrad bør være minimum 2,5 prosent.
 - b. Sentralt disposisjonsfond bør utgjøre minimum 4 prosent av brutto driftsinntekter.
3. Bystyret vedtar følgende handlingsregler for økonomistyring:
 - a. Korrigert netto lånegjeld skal være maksimalt 8,5 mrd. kroner nominelt.
 - b. Netto premieavvik skal hvert år avsettes til fond for dekning av premieavvik.
 - c. Energiverksfondet skal prisjusteres hvert år.
 - d. Utbytteinntekter skal kun benyttes til å finansiere varige driftsutgifter dersom utbyttet er stabilt over tid.

Enkelt saker med økonomiske konsekvenser som tas opp i løpet av året, skal som hovedregel henvises til behandling i økonomiplanen.
(Enst.)

Forslag:

AP/MDG/TVP/SV/SP/Venstre/Rødt/Uavh. fremmet følgende felles budsjettforslag, se vedlegg 1.

Høyre fremmet følgende alternative budsjett 2021, se vedlegg 2.

KRF fremmet følgende forslag til budsjett 2021-2024, se vedlegg 3.

DEM/FRP/PP/PDK/repr. Svein-Harald Mosvold Knutsen, Uavh./repr. Jorunn A. Olsen, Uavh. fremmet alternativ forslag til handlingsplan 2021-2024, vedlegg 4.

Høyre fremmet følgende forslag som alternativ til innstillingens pkt. 10:
«Når de ekstraordinære midlene fra staten til finansiering av koronapandemien for våren 2021 er avklart, legger kommunedirektøren fram forslaget til fordeling av midlene for formannskapet.»

Kommunedirektøren fremmet følgende forslag:
«Kommunedirektørens innstilling pkt. 3 utgår.»

Voteringer:

Kommunedirektørens innstilling til årsbudsjett 2021 pkt. 1 og 2 ble enstemmig vedtatt.

Kommunedirektørens innstilling til årsbudsjett 2021 pkt. 4-9 ble enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 3-8.

Ved alternativ votering ble Høyres forslag enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 9, kommunedirektørens innstilling pkt. 10 fikk ikke tilslutning.

Kommunedirektørens innstilling til årsbudsjett 2021 pkt. 11 ble enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 10.

Kommunedirektørens innstilling til økonomiplan 2021-2024 pkt. 1-3 ble enstemmig vedtatt.

DEM/FRP/PP/PDK/repr. Svein-Harald Mosvold Knutsen, Uavh./repr. Jorunn A. Olsen, Uavh. sitt alternative forslag til handlingsplan 2021-2024 falt med 13 mot 2 stemmer (DEM/FRP).

KRF forslag til budsjett 2021-2024 falt med 13 mot 2 stemmer (KRF).

Høyre alternative budsjett 2021-2024 falt med 12 mot 3 stemmer (Høyre).

AP/MDG/TVP/SV/SP/Venstre/Rødt/Uavh. felles budsjettforslag 2021-2024 ble vedtatt med 8 mot 7 stemmer (H/KRF/DEM/FRP).

165/20 Bystyresak:

Mulig avvikling av kommunal kontantstøtte

(ark.nr. 2020100769)

Oppvekstutvalget har behandlet saken i møte 03.11.2020 sak 50/20

Formannskapets innstilling:

Alternativ 1: Kommunal kontantstøtte avvikles fra 1. august 2021 (10/5)

Forslag:

Kommunedirektørens fremmet følgende innstilling

«Alternativ 1: Kommunal kontantstøtte avvikles fra 1. august 2021

Alternativ 2: Kommunal kontantstøtte videreføres med foreslåtte vedtekter

Voteringer:

Ved alternativ votering ble kommunedirektørens alternativ 1 vedtatt med 10 stemmer, mens 5 stemte for kommunedirektørens alternativ 2 (H/KRF).

166/20 Bystyresak:
Forskrift om ordensreglement
(ark.nr. 2020042551)

Formannskapetets innstilling:

Bystyret slutter seg til forslag til forskrift om felles ordensreglement for grunnskolene i Kristiansand
(Enst.)

167/20 Formannskapssak:
Svar på 5 verbalforslag - Elektrifisering og karbonfangst
(ark.nr. 2020083413)

Formannskapetets vedtak:

Formannskapet tar saken til orientering.
(Enst.)

168/20 Formannskapssak:
Høringsuttalelse - Utvalgsrapport - På veg mot et bedre bomssystem – Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet
(ark.nr. 2020097987)

Formannskapetets vedtak:

1. Formannskapet mener det er positivt at Samferdselsdepartementet har bestilt en utredning for å ta opp til vurdering en ny bompengepolitikk. Kristiansand kommune tar ekspertutvalgets rapport «På veg mot et bedre bomssystem – Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet» til orientering.
(11/4)

2. Formannskapet mener at ordningen med timesregel og passeringstak bør videreføres som i dag. Ordningen med timesregel gir mer lokaltrafikk, men antas å ha en positiv effekt for lavinntektsfamilier som er avhengig av å bruke bil for å levere barn i barnehage eller på skole. Passeringstak er en fordel for det lokale næringslivet og utvikling av ordningen kan bidra til økte kostnader på varer og tjenester.

(13/2)

3. Kristiansand anbefaler ikke å fjerne fordelene til nullutslippskjøretøy i bomstasjonene og bruksrelaterte fordeler brått. En nedtrappingsplan bør vurderes.

(11/4)

4. Formannskapet mener en eventuell overgang til veipricing forutsetter en grundig utredning av alle relevante forhold knyttet til en konkret gjennomføringsmodell.

(10/5)

Forslag:

H/KRF fremmet følgende forslag til nytt punkt 3:

«Kristiansand anbefaler ikke å fjerne fordelene til nullutslippskjøretøy i bomstasjonene og bruksrelaterte fordeler brått. En nedtrappingsplan bør vurderes.»

FRP fremmet følgende forslag:

«Alternativ til innstillingens pkt. 1:

Ekspertutvalgets rapport gir et godt grunnlag for vurdering en ny bompengepolitikk, en politikk som medfører økte utgifter for bilistene, den medfører økt fattigdom og er en usosial måte å finansiere infrastruktur på. Bystyret tar rapport «På veg mot et bedre bomsystem – Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet» til orientering. Ekspertutvalgets rapport viser at dagens bompengepolitikk må oppheves. Det er statens oppgave å finansiere statlige veier.

Alternativ til innstillingens pkt. 3:

Bystyret er generelt motstander av bompengefinansiering. Dersom bompengene fortsatt skal stimulere til omstilling av kjøretøyparken gjennom elbilfordeler i bompengesystemet, og bompengeinntektene opprettholdes, vil takstene for bensin- og dieseldrevne kjøretøy nær dobles i gjennomsnitt frem til 2030. Bystyret mener derfor at dagens fritak og reduserte takster for elbilene ved bompasseringer avvikes.

Alternativ til innstillingens pkt. 4:

Bystyret mener vegprising er en ny usosial måte å finansiere veiene på, og vil medføre at bilistene må betale pr. kjørte kilometer uavhengig av om det står en bom på strekningen i dag. Dette vil kunne medføre økte utgifter for mange, og er avhengig at bombrikken registrerer hvor og når bilistene benytter bilen. Bystyret frykter samtidig for at stortinget med enkle vedtak kan justere takstene pr. kjørte kilometer. En videre utredning av veipricing må avvises.

Tilleggsforslag:

Bystyret registrerer at tyngre kjøretøy stadig fornyes og nærmer seg nullutslipp gjennom teknologiske endringer av bilparken, og at de høye satsene for tunge kjøretøy medfører en ulempe for næringen, høyere transportkostnader, færre norske arbeidsplasser og en uheldig konkurranse mot den stadige økningen av utenlandske vogntog på norske veier som sniker seg unna bompenger.»

SV fremmet følgende forslag:

- «1. Endring i pkt 2, stryk siste setning om parkeringstak.
2. Endring i pkt 3, erstatt de to siste setningene med følgende. Fordelene for nullutslippskjøretøy i bomstasjonene bør imidlertid utfases mer gradvis enn utvalget anbefaler, og andre virkemidler bør være på plass før fordelene fjernes helt.»

Voteringer:

SV sitt forslag nr. 2 falt med 9 mot 6 stemmer (AP/MDG/SV/TVP).

H/KRF sitt forslag ble vedtatt med 11 mot 4 stemmer, vedtakets pkt. 3 (DEM/FRP/SP/Uavh.).

Ved alternativ votering ble kommunedirektørens innstilling pkt. 2 vedtatt med 13 stemmer, mens 2 stemte for SV sitt forslag nr. 1 (SV/Hildegunn M. T. Seip, MDG).

Ved alternativ votering ble kommunedirektørens innstilling pkt. 1 vedtatt med 11 stemmer, mens 4 stemte for FRP sitt alternativ til pkt. 1 (DEM/FRP/Uavh./TVP).

FRP sitt alternativ til innstillingens pkt. 3 falt med 12 mot 3 stemmer (DEM/FRP/Uavh.).

Ved alternativ votering ble kommunedirektørens innstilling pkt. 4 vedtatt med 10 stemmer, mens 5 stemte for FRP sitt alternativ til pkt. 4 (DEM/FRP/TVP/SP/Uavh.).

FRP sitt tilleggsforslag falt med 11 mot 4 stemmer (DEM/FRP/SP/Uavh.).

Bystyresak:**169/20 Eiendomsskatt - Innretning av takst og skatt i 2021**

(ark.nr. 2020103551)

By- og stedsutviklingsutvalget har behandlet saken i møte 26.11.2020 sak 142/20

Formannskapets innstilling:

1. I medhold av eiendomsskatteloven § 2 skrives det ut eiendomsskatt i Kristiansand kommune i 2021.
2. Det skrives ut eiendomsskatt på faste eiendommer i hele kommunen, i henhold til eiendomsskattelovens § 3a).

Det skrives også ut skatt på et særskilt skattegrunnlag som følge av at produksjonsutstyr og -installasjoner ikke skal medtas i takstgrunnlaget når de tidligere verk og bruk skal takseres og regnes som næringseiendom fra 2019.

3. I 2021 faktureres eiendomsskatten sammen med kommunale avgifter på 2., 3. og 4. termin. Eiendomsskatten for hele 2021 fordeles likt på disse tre terminene.

(Enst.)

4. Skattesats settes til 2,2 promille.

(13/2)

5. Det innføres ikke bunnfradrag for boenheter i boliger og fritidsboliger i 2021.

(Enst.)

6. I henhold til eiendomsskattelovens § 8 A-2, gis bolig- og fritidseiendom en obligatorisk reduksjonsfaktor på 30 %. Øvrig eiendom gis ikke slik reduksjon.

(11/4)

Forslag:

KRF fremmet følgende forslag:

«Reduksjonsfaktoren settes til 40% og promillesatsen (skatteøret) økes tilsvarende.»

H/KRF fremmet følgende forslag:

«Det totale beløpet ved endelig behandling av omtaksering skal for 2021 være max 331 mill. Promillen justeres i henhold til det.»

FRP fremmet følgende forslag:

«I medhold av eiendomsskatteloven § 2 skrives det ut eiendomsskatt i Kristiansand kommune i 2021 med en intensjon om en betydelig reduksjon inneværende periode, og et mål om å fjerne den helt innenfor takstperioden på 10 år.

Alt. Pkt 4: Skattesatsen reduseres til 2,1 promille i 2021 med en videre reduksjon til 1,8 promille i 2024.»

Voteringer:

Kommunedirektørens innstilling pkt. 1-3 ble enstemmig vedtatt.

Ved alternativ votering ble kommunedirektørens innstilling pkt. 4 vedtatt med 13 stemmer, mens 2 stemte for FRP sitt forslag (DEM/FRP).

Kommunedirektørens innstilling pkt. 5 ble enstemmig vedtatt.

Ved alternativ votering ble kommunedirektørens innstilling pkt. 6 vedtatt med 11 stemmer, mens 4 stemte for KRF sitt forslag (DEM/KRF/FRP).

H/KRF sitt forslag falt med 10 mot 5 stemmer (H/KRF).

Bystyresak:

170/20 Fritak for eiendomsskatt i Kristiansand kommune 2021

(ark.nr. 2020103551)

By- og stedsutviklingsutvalget har behandlet saken i møte 26.11.2020 sak 143/20

Formannskapetets innstilling

1. Bystyret gir fritak for eiendomsskatt til eiendommer som oppfyller krav til eierskap i henhold til eiendomsskattelovens § 7 a og som benyttes til formål som følger under. Det presiseres at for eiendommer som brukes til flere formål, gis det kun fritak for den delen som brukes til fritaksformålet:
 - a. Boliger som eies av utleiestiftelser og som tildeles vanskeligstilte etter søknad
 - b. Boliger i formålsbygg og institusjoner for vanskeligstilte
 - c. Veldedige organisasjoners formålsbygg, institusjoner og boliger for vanskeligstilte
 - d. Studentboliger

- e. Skoler, bygg til undervisningsformål
 - f. Private barnehager
 - g. Lokaler for foreninger, klubbhus
 - h. Kultur- og idrettsbygg og -anlegg
 - i. Eiendommer tilhørende religiøse forsamlinger gis fritak for formålet
 - j. Eiendommer tilhørende ideelle organisasjoner og stiftelser
 - k. Bygg for velforeninger, grendehus
2. Bystyret gir fritak for eiendomsskatt til eiendommer av historisk verdi i henhold til eiendomsskattelovens § 7 b som har fredningsstatus som følger under. Det presiseres for eiendommer med flere bygg hvorav kun deler av byggene er fredet, gis det kun fritak for det fredede bygget med en andel av grunnen:
- a. Eiendommer som er vedtaksfredet etter kulturminneloven
 - b. Eiendommer som er forskriftsfredet etter kulturminneloven
3. Fritaksliste i samsvar med første og andre vedtakspunkt legges frem for bystyret sammen med søknader om fritak for endelig avgjørelse etter offentlig ettersyn.
- (Enst.)

Forslag:

SV fremmet følgende forslag:

«Ny setning til sist i pkt 1: For de nevnte kategoriene innvilges fritak under forutsetning av at virksomheten er ikke kommersiell.»

Voteringer:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

SV sitt forslag falt med 9 mot 6 stemmer (AP/MDG/SV/SP).

Møtet hevet.

Sak 165/20: Mulig avvikling av kommunal kontantstøtte

Vedlegg

Vedtak OPPV, 03112020, Sak 50/20, Mulig avvikling av kommunal kontantstøtte

Vedtak byst, 18112020, Sak 217/20, Mulig avvikling av kommunal kontantstøtte



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020100769
Saksbehandler Kjetil Solvang

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Oppvekstutvalget	03.11.2020	50/20
2 Formannskapet	11.11.2020	152/20
3 Bystyret	18.11.2020	217/20
4 Formannskapet	02.12.2020	165/20
5 Bystyret	16.12.2020	

MULIG AVVIKLING AV KOMMUNAL KONTANTSTØTTE

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 02.12.2020 SAK 165/20

Formannskapets innstilling:

Alternativ 1: Kommunal kontantstøtte avvikles fra 1. august 2021
(10/5)

Forslag:

Kommunedirektørens fremmet følgende innstilling

«Alternativ 1: Kommunal kontantstøtte avvikles fra 1. august 2021

Alternativ 2: Kommunal kontantstøtte videreføres med foreslåtte vedtekter

Voteringer:

Ved alternativ votering ble kommunedirektørens alternativ 1 vedtatt med 10 stemmer, mens 5 stemte for kommunedirektørens alternativ 2 (H/KRF).

02.12.2020

Sak 166/20: Forskrift om ordensreglement

Vedlegg

Svar på spørreundersøkelse - elevråd - ungdommens bystyre

VS_ Høringsinnspill forskrift om ordensreglement for grunnskolen i Kristiansand - bygget på kunnskap direkte fra barn
_-) .msg

Høringssvar ordensreglement for grunnskolen i Kristiansand.msg

Høringsinnspill_ordensreglement_Kristiansand_Forandringsfabrikken.pdf

Høringsuttalelse ordensreglementet.docx

høringssvar rektor

Forskrift om ordensreglement for grunnskolene i Kristiansand



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020042551
Saksbehandler Silje Årnes Lauvrak

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Oppvekstutvalget	01.12.2020	60/20
2 Formannskapet	02.12.2020	166/20
3 Bystyret	09.12.2020	244/20

FORSKRIFT OM ORDENSREGLEMENT

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 02.12.2020 SAK 166/20

Formannskapets innstilling:

Bystyret slutter seg til forslag til forskrift om felles ordensreglement for grunnskolene i Kristiansand (Enst.)

02.12.2020

Sak 167/20: Svar på 5 verbalforslag - Elektrifisering og karbonfangst

Vedlegg

Svar fra Returkraft - Verbalforslag karbonfangst

Svar fra Kristiansand Havn KF - Verbalforslag #54 og #55

Energi- og effektutredning for Kristiansand Havn - Fase 1 - Dagens Energisystem

Energi__og_effektutredning_for_Kristiansand_havn - Fase 2 - Framskrivning av energi- og effektforbruk

Energi__og_effektutredning_for_Kristiansand_havn - Fase 3 -Infrastruktur for fremtidens energisystem

1. Elektrifiseringspotensialet i Kristiansand
2. Vurdering av tiltak for økt elektrifisering
3. Fra mål til handling



Dato 10. november 2020
Saksnr.: 2020083413-15
Saksbehandler Thore Kristian Svennevig
Godkjent av Knut Felberg
Tone Iglebæk
Camilla Bruno Dunsæd

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
02.12.2020

Svar på 5 verbalforslag - Elektrifisering og karbonfangst

Forslag til vedtak

[Formannskapet tar saken til orientering.](#)

Sammendrag

I forbindelse med bystyrets behandling av økonomiplanen for 2021-2023, ble det fremmet flere verbalforslag som omhandler ulike sider knyttet til elektrifisering som tema. Denne saken tar sikte på å sammenfatte svar på disse verbalforslagene, slik at det også er lettere å se sammenhenger. Verbforslagene som er samlet i dette dokumentet er:

- #52. *Bystyret ber administrasjonen utrede muligheten for å etablere et elektrisk knutepunkt i havnen, slik at det kan tilbys tilstrekkelig effekt til blant annet lading av danske-ferjene.*
- #54. *Bystyret ber om en sak der Kristiansand havn kommer med forslag som kan bidra til en mer miljøvennlig fergedrift, f. eks ved at de mest miljøvennlige ferjeselskapene tildeles de beste seilingstidene.*
- #55. *I 2020 regner Kristiansand havn med at 25 av totalt 71 cruiseskip kan koble seg på landstrøm, og i 2021 nærmere halvparten av de rundt 100 skipene som foreløpig har registrert sin ankomst. Bystyret ber om en sak der en fra 2021 vurderer å kun ta imot cruiseskip som kan koble seg på landstrøm.*
- #59. *Bystyre ber om en sak om hvordan Kristiansand kan bli Norges første hel-elektriske kommune.*
- #62. *Kristiansand er en del av Electric Region Agder og har som mål å elektrifisere transportsektoren. Bystyret ber derfor om en kartlegging av hindringer for en fossilfri transportsektor i hele kommunen, som for eksempel ladestruktur i ytre bydeler. Vi ber også om at det foreslås støtteordninger for tiltak som kan oppmuntre til denne utviklingen.*
- #70. *Bystyret ber administrasjonen vurdere mulighetene for et prosjekt med karbonfangst.*

Med hel-elektrifisering, som vi også kan kalle full-elektrifisering, menes at all energibruk som kan være nullutslipp er det. Elektrisitet kan brukes direkte, f.eks. ved bruk av

elektriske motorer. Elektrifisering kan også gjennomføres ved bruk av annen nullutslippsteknologi, som for eksempel hydrogen. For tyngre kjøretøy som større biler, båter / skip og luftfartøy, er størrelsen og tyngden på batteriene fremdeles en utfordring. Her kan hydrogen være en alternativ energikilde. Det er fremdeles en del usikkerhet knyttet til hvordan markedene utvikler seg og hvilke produkter som blir løsningene for omstilling til et utslippsfritt samfunn, men vi ser at det er en omfattende teknologisk utvikling på mange områder.

For Kristiansand kommune, er teoretisk hel-elektrifisering oppnådd ved en elektrifiseringsgrad på 87%. Dette innebærer at 87% av all energibruken innenfor kommunegrensen kommer fra elektrisitet. I henhold til el-indeksen:

<https://el-indeks.no/>

som er utviklet av Agder energi og Simens, har Kristiansand i dag en elektrifiseringsgrad på 64%, og kommunen er allerede blant de beste av de større kommunene. Mulig klimagassreduksjon ved fullelektrifisering er her oppgitt til å være 58%. (Gå gjerne inn på lenken for å lese mer om elektrifisering)

Grunnen til at det ikke er forventet en høyere elektrifiseringsgrad enn 87%, skyldes for en vesentlig del avfallsforbrenningsanlegget i Kristiansand, Returkraft. Her produseres i hovedsak varme (30MW) ved brenning av søppel. Store deler av søppelet er regnet som fossilt brennstoff. I tillegg vil det også være bruk av fossile innsatsfaktorer i luftfart og industri, da det er knyttet stor usikkerhet til muligheten for elektrifisering, særlig innen 2030. For Returkraft vil det være aktuelt å vurdere mulighetene for karbonfangst, for å hindre utslipp av CO₂

Av Miljødirektoratets årlige statistikk som viser klimagassutslipp i den enkelte kommune, ser vi at store deler av utslippene kan tilskrives sektorene transport og sjøfart. Her vil elektrifisering være et særskilt viktig verktøy for å redusere utslipp av klimagasser.

Saksfremstilling

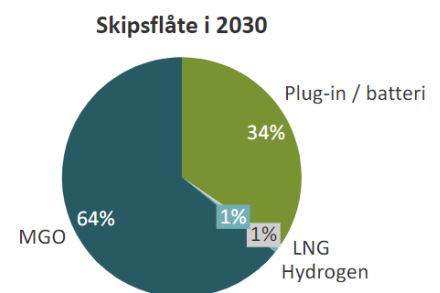
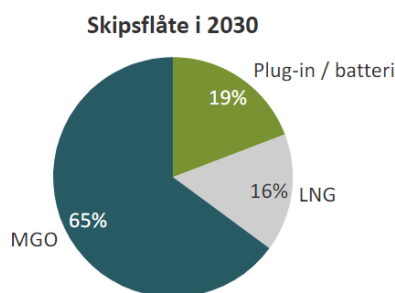
#52. Bystyret ber administrasjonen utrede muligheten for å etablere et elektrisk knutepunkt i havnen, slik at det kan tilbys tilstrekkelig effekt til blant annet lading av danske-ferjene.

Kristiansand kommune, Agder fylkeskommune, Agder Energi og Kristiansand Havn, har i samarbeid engasjert Thema Consulting for å kartlegge effektbehovet ved en elektrifisering av Kristiansand havn og aktiviteten knyttet til denne virksomheten. Dette er en fortsettelse av forrige rapport som omhandlet en kartlegging av elektrifiseringspotensialet i Kristiansand. Rapportene «Elektrifiseringspotensialet i Kristiansand» (2019), «Energi- og effektutredning for Kristiansand Havn» (2020), er vedlagt og gir dybdeinformasjon om ulike fremtidsscenarioer. Rapportene gir et godt kunnskapsgrunnlag for elektrifiseringspotensialet og hvordan det kan arbeides fremover mot et mål om en størst mulig elektrifiseringsgrad.

Rapporten som omhandler Kristiansand havn har følgende hovedkonklusjoner:

- *På kort sikt er det er trolig ikke krav til nyinvesteringer på Gartnerløkka Trafostasjon. Resterende kapasitet er 25 MW og anses tilstrekkelig til å tilby landstrøm for skip og økt elektrifisering i Kvadraturen. Dersom fremtidig teknologi fører til at plug-in hybrid/batteriskip blir realisert i stor skala, vil det være behov for økt effekt.*
- *Dersom behovet for ny trafo utløses, medfører dette en mulig investeringskostnad på 150-200 millioner kroner. Et sentralt spørsmål vil her kunne bli størrelsen på anleggsbidraget, og herunder en større kostnad for aktøren som utløser investeringen. Alternativer for å unngå å utløse behovet for ny trafo er omtalt i fase 3 av utredningen.*

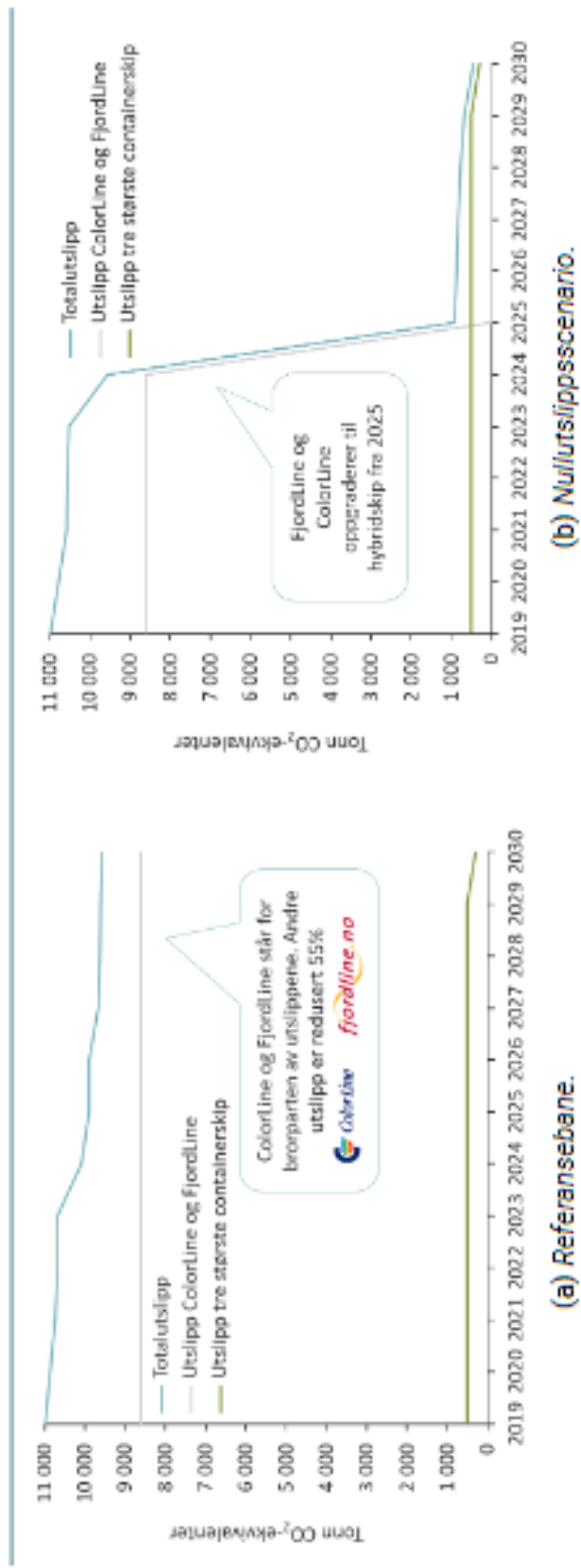
- Kristiansand Havn stod i 2019 (som var et normalt år) for 12% av energiforbruket forbundet med Vestre Kvadraturen
- Klimagassutslipp fra skip tilknyttet selve havnas aktivitet er med Themas oppdaterte metode:
 - o 5 806 tonn CO2 fra skip i havn (kailigge)
 - o 10 315 tonn CO2 fra inn- og utseiling (Klimagassutslipp fra skip som seiler innenfor territorialgrensen, som er 12 nm fra ytterste holme, tilfaller Kristiansand)
- Skip har lang levealder, gjerne i området 25 år, men ofte lenger og opp til det dobbelte. Dette kan medføre lang omskiftningstid for bruk av ny teknologi.
- Rapporten fra Thema Consulting legger til grunn vurderingen som er gjort i «Klimakur 2030». Med denne bakgrunn får vi følgende brenselfordeling for skipsflåten i 2030. (**Venstre:** Mest sannsynlige utvikling. **Høyre:** Nullutslippsenarioet. Thema Consulting)



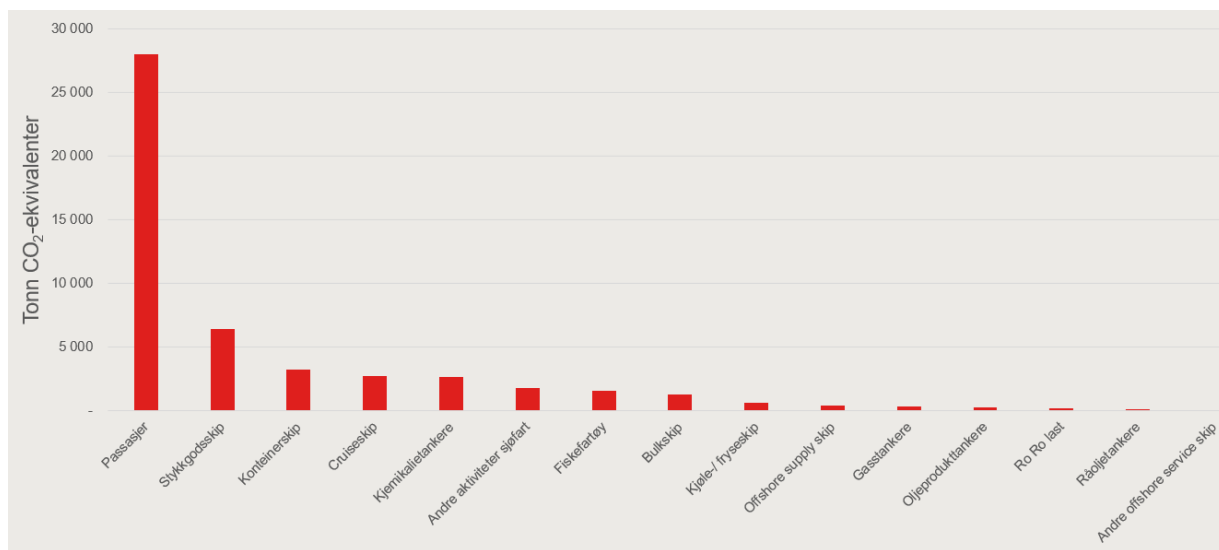
(LNG er en forkortelse for naturgass)

- Det finnes ca. 400 skip i verden i dag som har en plug-in hybrid-løsning
- Som regel er batteripakkene svært små i forhold til å dekke den totale energibruken, hvor batteripakkene ofte har en størrelse på 1-7 MWh.
- Thema konkluderer i sin rapport: «**I vår analyse av landstrømkostnader i Kristiansand havn, er land- og ladestrømkostnadene i 2030 konkurransedyktig med flere drivstofftyper.** Selv om landstrøm ikke er en direkte konkurrent til drivstoffene som også brukes for fremdrift, er det et viktig poeng at landstrøm er konkurransedyktig med å forbrenne MGO (Marin Gass Olje) i havn, som er den mest utbredte løsningen i dag.»)
- **For at Kristiansand skal oppfylle sin mulighet for å ha en verdensledende nullutslippshavn, må de store aktørene i Kristiansand havn bidra (se figur under).**

Figuren på neste side viser endringen i utslipp dersom inn- og utseiling med de store aktørene gjennomføres utslippsfritt.



Figuren over understøttes av tall fra Miljødirektoratet som rapporterer følgende fordeling av klimagassutslipp fra sjøfarten i Kristiansand (se figur under).



For å nå målet om 80% reduksjon av klimagassutslipp innen 2030, må utstrakt satsing på land- og ladestrøm gjennomføres. Målet om 80% gjør at man styrer etter Themas nullutslippsscenario for Kristiansand havn. Skipene som legger til i Kristiansand må også oppgraderes til å kunne ta imot land- og ladestrøm.

Om nåsituasjonen i Kristiansand havn:

Nåsituasjonen (per. 04.11.20) med tanke på installerte landstrømsannlegg i vestre havn finnes i bildet under.



(MVA er for praktiske formål det samme som MW)(megawatt=1000kW).

Dagens situasjon er slik at det ikke leveres ladestrøm til danskeferjene, men kun landstrøm. Ser man på lademulighet på andre kaier i Kristiansand havn, er det få som har tilstrekkelig kapasitet til å gi lading av betydning. Cruisekaien skiller seg fra øvrige landstrømanlegg i havna, da dette har betydelig mye høyere effekt, og vil i løpet av 2021 kunne levere full installert effekt (16 MW). Per i dag er det effektbegrensning på cruisekaien på om lag 10 MW. Grunnet at cruiseskip trekker stor effekt kun til landstrøm (gjærne 5-6MW), er det lite effekt igjen til ladestrøm.

Det totale energiforbruket fra skipsfarten (kailigge og seiling) innenfor Kristiansands territorialgrense er til enhver tid året rundt, i størrelsesorden 19MW. Dermed kan det tenkes at for å erstatte all denne energibruken må man legge til rette for samlet svært store ladeeffekter i havna. Som nevnt tidligere, utløser dette nyinvestering i trafostasjon på Gartnerløkka.

I en tenkt situasjon der havna blir en ladehub også for forbiseilende skip, kan det være svært store energimengder som blir levert til skipene. Energimengdene kan da være så store at det tar en betydelig del av Agders totale kraftoverskudd.

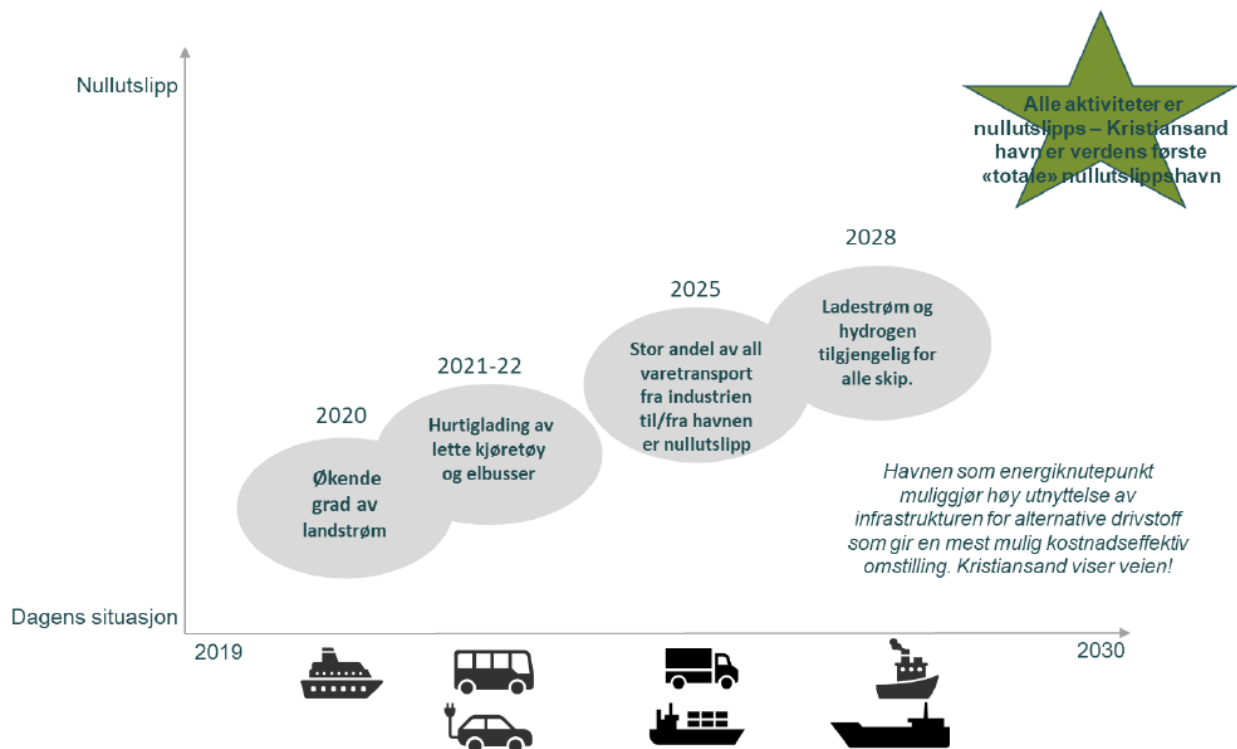
Ifølge utsagn fra havnedirektøren, har Kristiansand Havn KF hatt gode inntekter på landstrømsanleggene sine siden mars i år grunnet flere skip til kai som er koblet på landstrøm. Altså kan man si at landstrøm både er lønnsomt for rederiene og for havna.

Ny investering for Kristiansand Havn KF:

I Havnestyret 15.10.20 ble det vedtatt at Kristiansand Havn KF skal gå til anskaffelse av et anlegg som kan levere enten 7,5 MW til et skip eller 5 MW til 2 skip (10 MW). Anlegget er planlagt å stå ferdig i 2024 og skal være i testfase fra 2023. Landstrømsanlegget skal være mobilt (med tanke på en eventuell flytting av containerhavna) og være tilgjengelig for containerskip. Dermed kommer ikke denne investeringen til å levere land- eller ladestrøm til danske-ferjene.

Etter denne nyinvesteringen vil det kun være 27 timer gjennom året hvor det ikke er tilstrekkelig effekt tilgjengelig. Denne problematikken skal være mulig å løse, for eksempel ved laststyring, koordinering av anløp eller annen teknologiløsning. Det er per i dag ikke beskrevet hvordan det faktisk skal løses, bare at det er mulig. Hvorvidt Kristiansand Havn KF har behov for støtte eller annet fra kommunen for å løse denne problematikken er ikke sett på.

Med investeringen vedtatt i Havnestyret 15.10.20 forserer havna det mulige målbildet når det gjelder landstrøm definert av Thema. Thema sitt mulige målbilde omfatter som vist i figur under: «2028: Landstrøm og hydrogen tilgjengelig for alle skip.» Eiendomssjefen i havna mener at dette betyr: Fra 2024 skal det tilbys landstrøm ved alle kaier i Vestre havn. Dette innebærer at samtlige skip som legger til kai, får tilbydd nok land- og ladestrøm til å kunne seile utslippsfritt ut av Kristiansands territorialgrense. Dette krever at skipene kan motta land- og ladestrøm, noe som ikke er vanlig.



Skipsflåten og Enova:

Enova opprettet nylig en støtteordning kalt «Batteri i fartøy» i forlengelsen av andre støtteordninger knyttet til skipsfarten. Støtteordningen gjelder i første omgang fiskefartøy, havbruksfartøy og offshorefartøy. Søkere vil med det automatiserte søknadssystemet kunne få svar på søknaden samme dag som søknaden sendes. Hensikten er å få forgang på utslippskuttene fra sjøfarten. Frem til i dag har Enova støttet klima- og elektrifiseringstiltak på 94 fartøy.

I en pressemelding fra regjeringen i forbindelse med lanseringen av støtteordningen sier klima- og miljøminister Sveinung Rotevatn: «Vi skal halvere utslippene fra skipsfarten innen 2030 [Regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart]. Da er det viktig at utviklingen innen batterielektrifisering fortsetter. Med den forenklete støtteordningen Enova lanserer i dag, fortsetter de å spille en viktig rolle i denne utviklingen og bidrar til utslippsreduksjoner fra skipsfarten».

Denne ordningen vil bidra til å realisere muligheten for at Kristiansand kan få en verdensledende nullutslippshavn, særlig dersom rederne som har skip som seiler i Kristiansand benytter seg av ordningen.

Det kan også tenkes at denne støtteordningen kan bidra til å stimulere næring i Kristiansand dersom ombyggingskontrakter går til næringslivet i Kristiansand. Det foregår et arbeid med en ringvirkningsanalyse i regi av Kristiansand Havn KF som omtaler slike aspekter mer dyptgående.

#54. Bystyret ber om en sak der Kristiansand havn kommer med forslag som kan bidra til en mer miljøvennlig fergedrift, f. eks ved at de mest miljøvennlige ferjeselskapene tildeles de beste seilingstidene.

Se under verbalforslag #55.

#55. I 2020 regner Kristiansand havn med at 25 av totalt 71 cruiseskip kan koble seg på landstrøm, og i 2021 nærmere halvparten av de rundt 100 skipene som foreløpig har registrert sin ankomst. Bystyret ber om en sak der en fra 2021 vurderer å kun ta imot cruiseskip som kan koble seg på landstrøm.

Grunnet detaljkunnskap om marked og konkurranse er oppgaven gitt til Kristiansand Havn KF å svare ut verbalforslagene. Svar fra Kristiansand Havn KF på verbalforslag #54 og #55, følger som et vedlegg.

#59. Bystyre ber om en sak om hvordan Kristiansand kan bli Norges første hel-elektriske kommune

Først og fremst må det nevnes at å bli Norges første hel-elektriske kommune er en svært krevende oppgave som krever storstilt satsing på alle nivåer og deler av samfunnet. For å oppnå en slik ambisjon, vil det være avgjørende å ta i bruk alle rollene kommunen har.

Et viktig spørsmål tilhørende dette verbalforslaget er også «Når må man være hel-elektrisk for å være Norges første hel-elektriske kommune?». Det går an å argumentere for at dette må være innen 2030, særlig grunnet satsingen til Oslo kommune med 95% reduksjon av klimagassutslipp innen 2030, og i lys av EU sin satsing med 100 byer innen 2030 som skal være karbonnøytrale. Flere andre utlysninger fra EUs «European Green Deal» vil dersom man utløser støtte kunne hjelpe Kristiansand i å bli Norges første fullelektriske kommune.

For å kunne svare på verbalforslag #59 må en gå inn i rapportene som allerede foreligger for kommunen, noe dette svaret gjør.

Kristiansand kommune sammen med støtte fra Agder fylkeskommune og Agder Energi, bestilt og gjennomført 3 rapporter fra Thema Consulting om elektrifisering i Kristiansand:

1. Elektrifiseringspotensialet i Kristiansand (Situasjonsbeskrivelse)
2. Vurdering av tiltak for økt elektrifisering (Tiltakskartlegging)
3. Fra mål til handling (Beskrivelse av hvordan kommunen skal kunne gjennomføre 4 av de identifiserte klimatiltakene)

Hovedkonklusjonene fra rapportene er:

- Kristiansand var i 2017 Norges mest elektrifiserte storkommune og har dermed et godt utgangspunkt for å være den første fullelektrifiserte kommunen.
- Elektrifiseringstiltak for å redusere 40% av Kristiansands totale klimagassutslipp vil ha en samfunnsøkonomisk tiltakskostnad på om lag 1 mrd. kroner. (figur på neste side viser Themas skjematiske oppsett for samfunnsøkonomisk tiltakskostnad basert på Miljødirektoratets veileder)
- Elektrifiseringstiltak for å redusere mer enn 40% har en høyere samfunnsøkonomisk tiltakskostnad, og fordrer derfor relativt høyere kostnader for hvert tonn fjernet.

Thema Consulting har i sin analyse lagt til grunn at Kristiansand oppnår elektrifiseringsgrad på 75% (av maksimale 87%) i 2030.

Rapportene nevnt over sier noe om omfanget av arbeidet med å nå et hel-elektrifisert samfunn. Det fordrer at alle i samfunnet er med. Mulighetene er da at aktiviteter blir mer ressurseffektivt ved gå over til elektrifisert teknologi i høyt tempo, redusere aktivitet der hvor det er nødvendig og at man utløser store støttesummer utenfra. Fullelektrifisering vil måtte omfatte alt fra «motorsag til skipsfarten».

Tiltakskostnad - forskjellen på samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk tiltakskostnad er knyttet til vurdering av kostnader, nytte, skatt, avgifter og diskonteringsrente.

	Samfunnsøkonomisk	Bedriftsøkonomisk
Utslippsreduksjon	Utslippsreduksjon sammenlignet med alternativ (f.eks. fossilt)	
Kostnader	Alle kostnader skal verdsettes så langt det er mulig	Bedriftsøkonomiske kostnader
Nytte	Alle nytteverdier skal verdsettes så langt det er mulig	Bedriftsøkonomiske inntekter
Skatt og avgifter	Kostnader <i>uten</i> skatter og avgifter	Kostnader <i>med</i> skatter og avgifter
Levetid	Lang nok til å fange opp alle elementer inkl. reinvesteringer. i tiltakets levetid.	
Diskonteringsrente	4 %	6 % - 10 %

Netto nåverdi av samlet samfunnsøkonomisk kostnad fra basisår til tiltakets slutt
Summen av totale CO₂ekvivalenter redusert fra basisår til tiltakets slutt



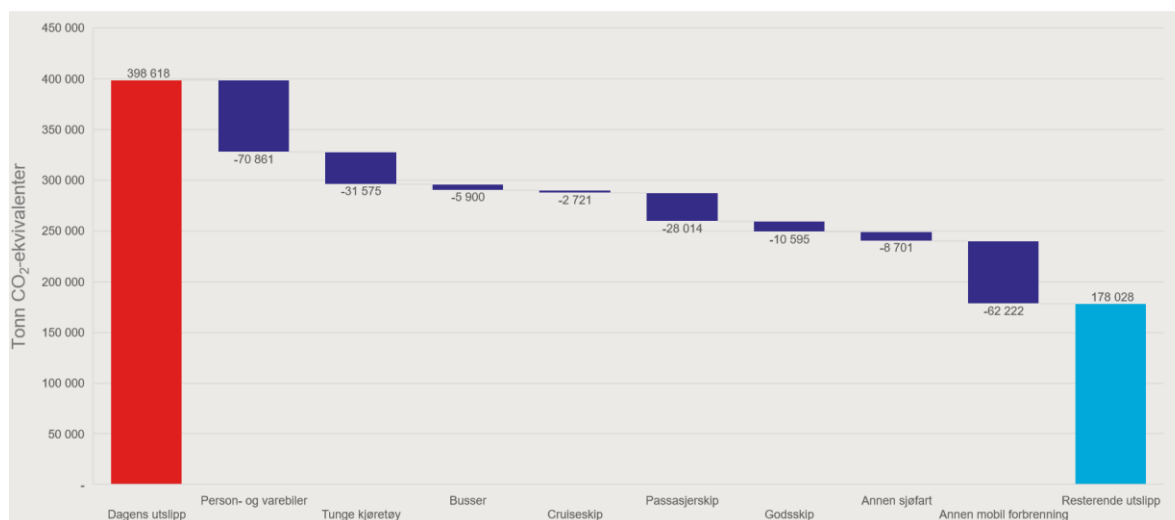
Kilde: Miljødirektoratets veileder M-1084 per april 2019

THEMA Consulting Group 17

Figuren under viser en oversikt over utslipp relatert til aktiviteter som kan elektrifiseres. Tallene er fra 2018, noe som er siste tilgjengelige statistikk fra Miljødirektoratet. Tilhørende utslippsreduksjon og gjenstående utslipp kommer også tydelig frem. På bakgrunn av denne figuren kan man se at **hel-elektrifisering er nødvendig for å nå gjeldende målsetting om 80% reduksjon av klimagassutslipp innen 2030.**

Figuren viser at man kan oppnå 57% reduksjon av klimagassutslipp ved fullelektrifisering.

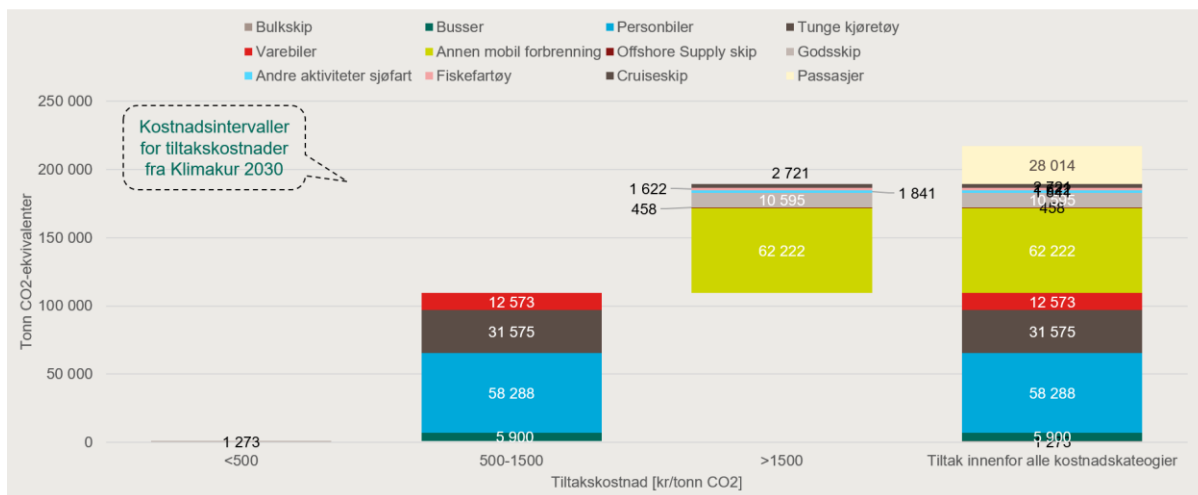
Utslippsreduksjon ved fullelektrifisering i ikke-kvotepiktig sektor



Figur 8 i ERA-modellen. Kilde: THEMA og Miljødirektoratet

Dersom en plasserer de samme tiltakene inn i rammeverket til Klimakur 2030 med samfunnsøkonomiske tiltakskostnadskategorier får man følgende figur som sier noe om kostnadseffektivitet og hvilke tiltak en bør prioritere først:

Tiltakskostnader ved utslippskutt gjennom elektrifisering



Under følger korte sammendrag relevant for dette verbalforslaget basert på innholdet i de 3 nevnte rapportene.

1. Elektrifiseringspotensialet i Kristiansand (Situasjonsbeskrivelse)

En viktig årsak til at Kristiansand har en høyere elektrifiseringsgrad enn landsgjennomsnittet er at industrien i Kristiansand i stor grad er elektrifisert (83 %), mens industrien totalt sett i Norge har en elektrifiseringsgrad på ca. 56 %. Industri som bergverk, fiskeoppdrett, kjemi og raffineri og mineraler, som det er mye av i øvrige deler av Norge, har relativt lav elektrifiseringsgrad sammenlignet med industrien i Kristiansand.

Elektrifiseringsgraden pr. kategori innenfor Kristiansand kommune viser at transport og annen mobil forbrening er områdene med størst potensial for ytterligere elektrifisering. Energiforsyningen i nye Kristiansand kommune er tilnærmet fossilfri siden 88 % av energibruken er basert på elektrisitet og resterende av energibruken er basert på gjenvunnet varme fra avfallsforbrening.

Totalt energiforbruk går betydelig ned fordi elektrifisering medfører energieffektivisering. Med utgangspunkt i dagens energiforbruk vil fullelektrifisering av de utvalgte underkategoriene medføre at ca. 750 GWh fossil energi blir erstattet med 300 GWh elektrisitet og at over halvparten av klimagassutslippene innenfor kommunen blir fjernet.

Forholdene i Norge og i Kristiansand kommune ligger godt til rette for å gjennomføre ytterligere elektrifisering. Tiltak i Kristiansand kommune kan også få betydning utenfor kommunen og bidra til økt næringsutvikling i kommunen. Innen underkategoriene kan det være mulig å gjennomføre elektrifisering som gir store utslippsreduksjoner til relativt lave kostnader. Blant annet er nullutslippsløsninger som batterielektriske biler, varebiler og busser under rask utvikling og blir stadig billigere. I tillegg er det en rask utvikling innen nye løsninger for sjøfart og anleggsmaskiner. For eksempel er det nå løsninger med plug-in hybridskip på store passasjerskip som vil ha batteridrift inn og ut av fjorden til indre havn. Det gjennomføres piloter i Norge for første utslippsfrie bygge- og anleggsplasser og at nødvendige utslippsfrie anleggsmaskiner er i utvikling.

2. Vurdering av tiltak for økt elektrifisering

Totalt blir tiltakskostnaden for å redusere ca. 40 prosent av utslippene innenfor kommunegrensen på litt over 1 mrd. kroner.

En hel-elektrifisering vil altså med stor sannsynlighet koste over 1 mrd. kroner. Grunnen til at kostnaden er over dette er at en hel-elektrifisering fører til 57% reduksjon og at man i estimatet om 40% har samlet de rimeligste tiltakene.

Thema fremhever at det er en del forhold som påvirker gjennomføringshastigheten av elektrifiseringen:

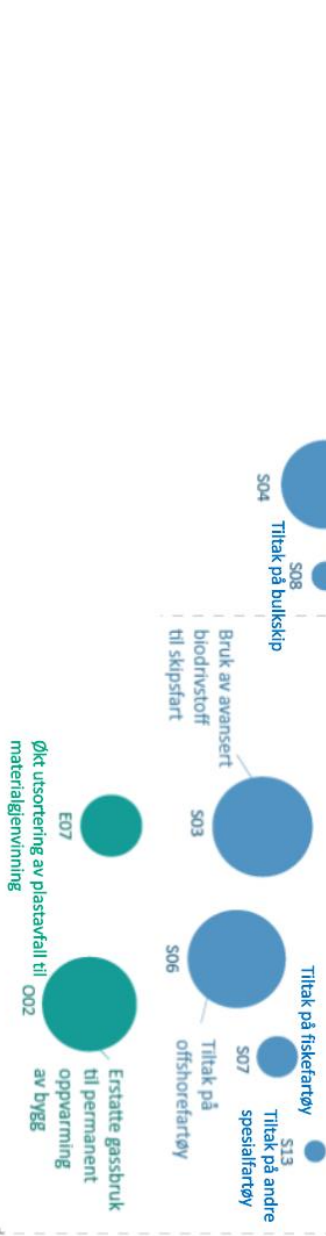
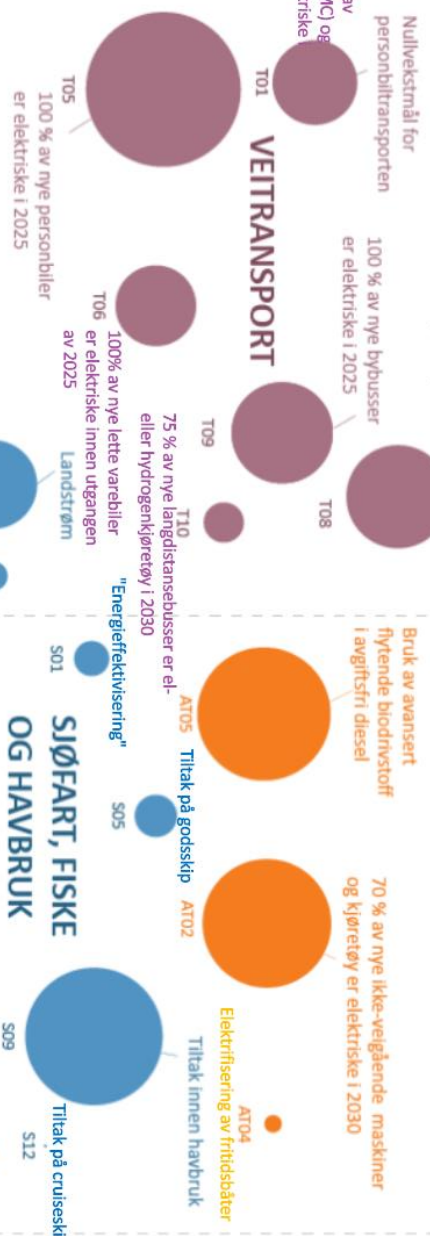
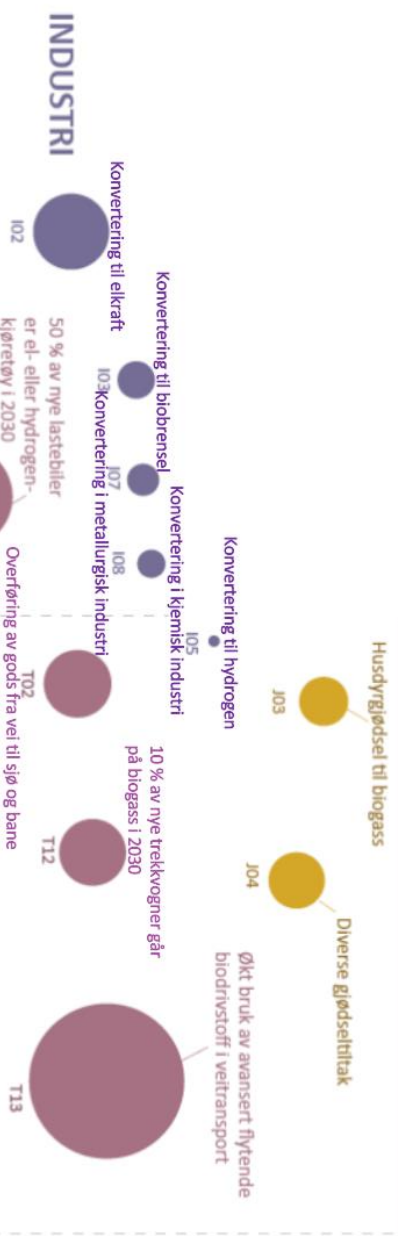
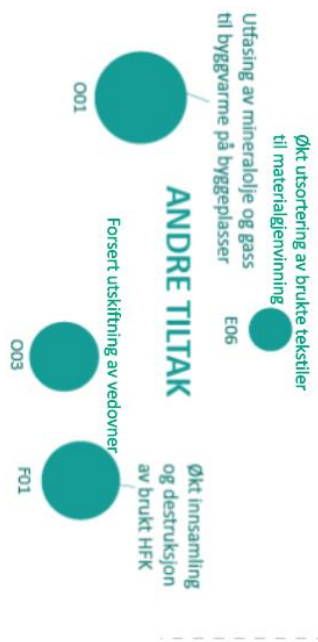
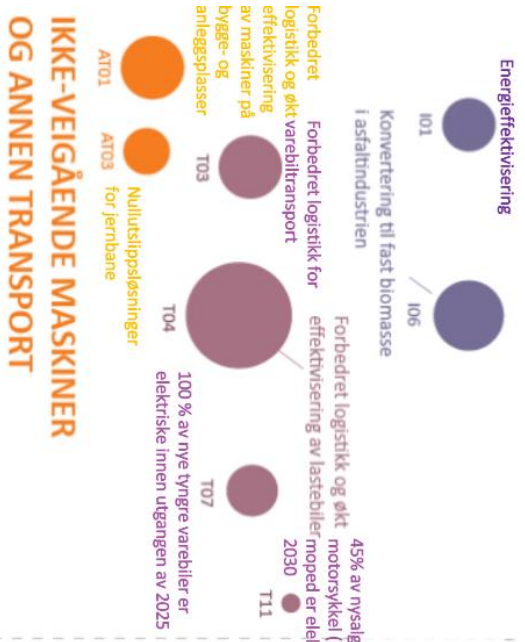
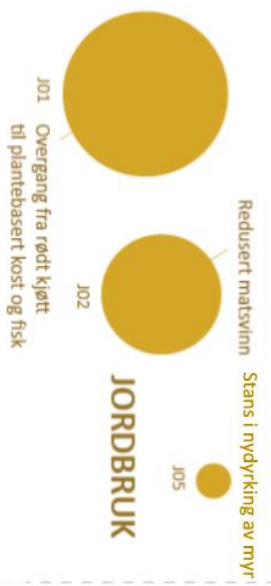
- Treg utskiftningstakt innen veitrafikk (spesielt tunge kjøretøy) og fartøy
- Utilstrekkelig teknologisk utvikling og mangelfull kommersialisering av tunge nullutslipps kjøretøy og fartøy
- Få politiske føringer eller virkemidler for utslippsreduksjoner innen annen mobil forbrenning

3. Fra mål til handling

Rapporten ser nærmere på 4 klimatiltak og definerer mulige aktiviteter for kommunen så vel som mulige målbilder for de respektive klimatiltakene:

- Kristiansand havn som et energiknutepunkt for elektrisitet og nullutslippsdrivstoff
- Elektrifisering av bybusser
- Elektrifisering av taxiflåten
- Erfaringsutveksling ved innkjøp og drift av elektriske lette kjøretøy

Klimakur 2030 er utarbeidet av Miljødirektoratet og identifisert 60 klimatiltak for Norge. Klimakur 2030 tiltakstabell ser tilpasset Kristiansand, ved å fjerne ikke-relevante tiltak, slik ut (se neste side):



#62. Kristiansand er en del av Electric Region Agder og har som mål å elektrifisere transportsektoren. Bystyret ber derfor om en kartlegging av hindringer for en fossilfri transportsektor i hele kommunen, som for eksempel ladestruktur i ytre bydeler. Vi ber også om at det foreslås støtteordninger for tiltak som kan oppmuntre til denne utviklingen.

Nullutslippsteknologier er foretrukket over fossilfrie løsninger, da fossilfrie løsninger også har klimagassutslipp, men er netto null over levetiden. Prinsipielt er derfor nullutslippsteknologi å foretrekke, særlig der hvor det er overkommelig. Fordyrende «mellomteknologier» kan gi dårlig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

For Kristiansand gjelder følgende nedbrytning av sektoren veitrafikk (nyeste tall er 2018):

Kjøretøykategori	Klimagassutslipp tonn CO2	Andel av Kristiansands totale utslipp
Personbiler	58 000	14%
Varebiler	13 000	3%
Taxi	700	0,002%
Busser	6 000*	1%
Tunge kjøretøy	32 000	8%
Totalt	109 700	27%

***AKT sine busser kjører på biodiesel, og utslippene defineres da som biogene og regnes ikke med i statistikken. Utslippene er dermed registrert betydelig mye mindre da man regner at dette reduserer utslippene med om lag 95%. AKTs busser i Kristiansand har et klimagassutslipp i området 10 000 tonn CO2, men telles altså ikke i statistikken da dette er biodiesel. Tiltakskostnad for å skifte fra diesel til biodiesel vil fra 2021 være 2000kr/tonn CO2. Fra avgiftsfri diesel til biodiesel er tiltakskostnaden 3000kr/tonn CO2. Dermed er de aller fleste elektrifiseringstiltakene betydelig mye rimeligere enn overgang til biodiesel. Som et minus er imidlertid elektrifiseringstiltakene mer krevende å gjennomføre.**

I forhold til verbalforslagets del som omhandler person- og varebiler, vises det til veiledning fra el-bilforeningen. Denne foreningen sitter på kjernekompetanse innen person- og varebiler. El-bilforeningen er også tydelig på at når man snakker om barrierer, må man også snakke om hva som fremmer overgangen til en fossilfri transportsektor.

Svaret på verbalforslaget er en sammenfatning av eksisterende kunnskap og rapporter som miljøvernheten sitter på. Det er ikke utført noen ytterligere kartlegging. Det er blitt avdekket at Kristiansand parkering sitter på begrenset datagrunnlag når det kommer til nåsituasjonen i Kristiansand. Trolig vil et styrket samarbeid med el-bilforeningen kunne gi ytterligere informasjon til å basere beslutninger på.

Thema-rapporten «Fra mål til handling» (vedlagt) foreslår følgende handlinger og målbilder for Kristiansand kommune:



Personbiler 58 000 tonn (14%)

Ifølge Elbilforeningen har kommunen minimum følgende virkemidler:

- Parkering
 - o Fritak/rabatt på parkeringstakst – Stortinget har vedtatt at elbilparkering skal være maks 50% av normaltakst.
 - o El-bil-prioritering på anviste parkeringsplasser
- Bompenger
- Tilgang til kollektivfelt
- Arealplanlegging og disponeringer
 - o Ladeinfrastruktur
 - o Gateparkering
- Støtteordning og rådgivningstjeneste
 - o Hjemmelading i borettslag og sameier
 - Dette har Oslo, Trondheim, Bergen og Stavanger
- Dynamisk innkjøpsordning for egen bilpark*

*Hamar kommune kommer til å ha 100% elbiler i kommunens tjeneste neste år, grunnet en dynamisk innkjøpsordning. Den dynamiske innkjøpsordningen binder ikke kommunen til en leverandør i en lengre periode slik tradisjonelle anbudsrunder ofte gjør. Dette er viktig med tanke på teknologiutviklingen som aktualiserer elbil i nye bilsegmenter.

Taxi 700 tonn (0,002%)

Taxinæringen i Vestland fylkeskommune er vedtatt å bli nullutslipp fra 2024. Dette er på initiativ fra Vestland fylkeskommune i samarbeid med taxinæringen, og kan sies å være en vellykket satsing. For Kristiansand kommune, er det aktuelt å vurdere muligheten for å sette nullutslippskrav i ny innkjøpsavtale av taxitjenester.

I Agder fylkeskommune pågår det et arbeid med å gjennomføre tilsvarende vedtak som i Vestland, og vil trolig politisk behandles tidlig 2021, og grunnet lovkrav først tre i kraft 4 år etter et eventuelt politisk vedtak.

Tunge kjøretøy 32 000 tonn (8%) i 2018

Et aktuelt tiltak som allerede er identifisert, er omlasting fra tungbil til elektriske (gjærne lette) kjøretøy, som er tiltenkt inkludert gjennom potensialet på Langemyr. Det tenkes også at dette tiltaket, dersom iverksatt, kan være med på å få fart på hele Langemyrsatsningen ved å være utløsende for resterende prosjekter tiltenkt på Langemyr. I følge Klimakur 2030 (se over) er «Forbedret logistikk og økt effektivisering av lastebiler og varebiler» blant de rimeligste klimatiltakene som er identifisert.

Tilrettelegging og planlegging i forhold til areal og store effektuttak i forbindelse med ladestasjoner (så vel som andre nullutslippsteknologier) for tunge kjøretøy vil være viktig i tiden fremover. Her kan kommunen være en barriere dersom ikke tilstrekkelig innsats legges ned.

Teknologimodenheten er noe lav innenfor denne kjøretøykategorien, men det vil trolig være en svært rask utvikling når en ser hva som er annonsert fra de store aktørene.

Det er viktig å være bevisst på at lading av tunge kjøretøy nå annonseres å være i området 1,5 MW. Dermed skal det ikke svært mange tunge kjøretøy som lader samtidig før det er betydelige effektuttak. Slike potensielt høye effektuttak fordrer god planlegging for å ikke by på unødvendig store investeringskostnader og anleggsbidrag som følge av nettutbygging. God planlegging og samarbeid med næringsliv og nettselskap er dermed avgjørende i forbindelse med denne utviklingen.

Busser 6 000 tonn (1%) i 2018

Bussoppstillingsplassen til AKT befinner seg på Langemyr. I dette området er det tilstrekkelig effekt til å lade hele bussparken, og svært mye mer. Dette gir gode forutsetninger for en helelektrifisert busspark i Kristiansand.

En utfordring er at busser må lades gjennom dagen i rutetrafikk og ikke bare på natten. Da gjerne ved bruk av pantografer som med dagens løsninger allerede har ladeeffekt 0,35kW eller mer. Disse må på planlegges både med tanke på areal og effektbehov.

Frem til i dag ser en at det er bybusser som enkelt lar seg elektrifisere, men utviklingen skjer svært raskt. Dermed kan man forvente at langturbusser også elektrifiseres om innen kort tid. Teknologien er i en stor utvikling, dermed er det viktig å følge nøye med, og gjøre grundige analyser hyppig for å følge utviklingen.

I 2019 fikk Oslo kommune tilført bussparken med 73 nye elbusser utover de som allerede var i drift. Bybusser er dermed fullt teknologisk modent, og har mange andre positive effekter som luftkvalitet og støy i bybildet.

Gjennom eierrollen i AKT kan Kristiansand kommune sammen med Agder fylkeskommune påvirke hvor raskt overgangen til elektriske busser går. Fra figuren over ser man at man både kan påvirke gradvis innføring av elbusser i gjeldende anbud, og neste bussanbud for Kristiansandområdet.

#70 Bystyret ber administrasjonen vurdere mulighetene for et prosjekt med karbonfangst

Vedlagt er Returkraft sitt svar på deres arbeid med karbonfangst, ment som et svar på dette verbalforslaget. Fra en sak om karbonfangst og Agders klimamål (2020) fra fylkesrådmannen kunne man under i delen om vurdering lese:

«I Agder er det allerede miljøer som jobber med problemstillinger knyttet til karbonfangst og lagring. Eyde-klyngen leder et samarbeidsprosjekt mellom flere bedrifter i Agder og planlegger pilotering på CCS-løsninger både på Eramet i Sauda, og med Returkraft i Kristiansand. Air Products jobber med en egen løsning for utskillelse av CO2 fra røykgasser. Både Eyde-klyngen og Returkraft samarbeider med nasjonale og internasjonale samarbeidspartnere rundt CCS. Særlig ønsker fylkesrådmannen å understreke at Returkraft i Kristiansand er fylkets mest aktuelle kandidat for CCS i dag. Returkraft har fått støtte fra CLIMIT om forprosjekt til CO2-transport. CCS på Returkraft vil senke Agders klimautslipp med anslagsvis 145 000 tonn CO2. (Utslipp fra pipe er 145 000 tonn, mens av dette er kun ca 60 000 definert som fossilt).»

En etablering av karbonfangst vil ha andre positive ringvirkningseffekter i Kristiansand og landsdelen for øvrig. I oktober 2019 kom SINTEF med rapporten: «Energi og Industri - Mulighetsrom verdikjeder». Her skriver de at «Vår ledende rolle innen fangst og lagring av CO2 (CCS) bør brukes til å styrke konkurransekraften til eksisterende industri og kan potensielt skape titalls tusen nye arbeidsplasser i Norge. Hydrogen fra fornybar energi eller fra naturgass med CCS kan sikre verdien av naturressursene våre i et lavutslippssamfunn». Videre står det: «Fangst og lagring av CO2 gir store industrielle muligheter for norske bedrifter, og kan skape opptil 70 000 nye jobber frem mot 2050».

Generelt gjelder følgende:

- For å nå Kristiansands klimamål om 80% klimagassreduksjon innen 2030 må man ha minimum et karbonfangstanlegg i Kristiansand. (Returkraft)
- Per i dag er det teknologi og mulighet for å få etablert karbonfangst
- Klimakur 2030 setter tiltakskostnaden for karbonfangst i mellomste tiltakskostnadskategori (500-1500kr/tonn). Dette er samme prisområde som elektrifisering av landtransport, men i et lavere prisområdet enn kostnader for de store nullutslippstiltakene i for eksempel skipstrafikken.

Vurdering

Elektrifisering og karbonfangst er viktige tiltak for å oppnå reduksjon av klimagassutslipp i Kristiansand. Kristiansand kommune kan ved å ta i bruk alle sine roller påvirke samfunnet og klimagassutslippene betydelig.

Utredningene som er gjort fra Thema Consulting og andre kilder, viser at det er et betydelig potensial for å redusere klimagassutslipp ved elektrifisering. Søppelforbrenningsanlegget Returkraft kan ikke elektrifiseres, men klimagassutslippene kan likevel reduseres eller elimineres ved karbonfangst.

Både elektrifisering og karbonfangst gir sammensatte utfordringer, som må løses av et fellesskap. Dels vil dette kreve at det initieres og tilrettelegges for de endringer som må gjennomføres, og dels vil det kreve utøvelse av både eierposisjon og myndighetsutøvelse.

Foreløpig er det mange ubesvarte spørsmål knyttet til hvilke teknologiske løsninger som etter hvert blir lansert i markedet. For vanlige personbiler og lettere varebiler, er gode og konkurransedyktige alternativer allerede etablert. For tyngre kjøretøy, skip og luftfartøy er det enda ikke klare konkurransedyktige alternativer og flere teknologier konkurrerer. Dels skyldes dette utvalget av elektriske eller fossilfrie alternativer og dels skyldes dette at det må utvikles en infrastruktur som understøtter at det er mulig å velge elektriske eller fossilfrie alternativer. Dette forutsetter at batteri- eller annen teknologi utvikler seg til å gi konkurransedyktige og valgbare løsninger. Trolig vil framtidssituasjonen bety at det vil eksistere flere regjerende teknologier parallelt, eller sagt på en annen måte er det for tidlig å si hvilken teknologi som vinner frem i ulike sektorer. For tiden er særlig hydrogen på fremmarsj, og spennende ting skjer innen ammoniakk, e-fuel eller andre fossilfrie løsninger i tillegg til stadige gjennombrudd for batterier.

Den samme problemstillingen vil gjelde for skip og luftfartøy, men her vil også volum og vekt ha en betydning. Her er det også utfordringer ved at fartøyene har lengre levetid. Den lange levetiden medvirker til at det i praksis vil være vanskeligere å få en omstilling til elektrifisering og løsningen er ofte å oppgradere eksisterende fartøy med ny teknologi og løsninger. Thema-rapporten nevnt ovenfor på side 3, viser til at det finnes ca. 400 skip i verden i dag som har en plug-in hybrid-løsning, hvor verdens skipsflåte består av om lag 80 000 skip.

Som teknologisk løsning vil hydrogen kunne være et alternativ. Hydrogen som energikilde forutsetter også drift ved elektriske motorer, men hvor energikilden er lagret som gass i stedet for batterier. Så langt er hydrogen ikke utbygd som et kommersielt alternativ, og hydrogen vil ha betydelig høyere kostnader som drivstoff enn elektrisk kraft brukt direkte. Særlig gjelder det dersom en ikke har mulighet for å få utnytte spillvarmen knyttet til produksjon og forbruk av hydrogen.

Karbonfangst er i dag mulig å gjennomføre, men det er forbundet med store kostnader. Det vil også være utfordringer knyttet til transport og lagring. Vi anbefaler at det blir igangsatt et prosjekt som kan avklare utfordringer, konsekvenser og kostnader ved karbonfangst, slik at vi får et faglig grunnlag til å treffe beslutninger.

Slik situasjonen er i dag, ser vi ikke klare og sterke drivere for en omstilling til elektriske alternativer. Elektriske alternativer må bli konkurransedyktige og infrastrukturen for bruk må bli etablert. Det er derfor naturlig å legge til grunn at omstillingen vi skal gjennom også må innebære atferdsendring gjennom reduksjon av aktivitet som medfører klimagassutslipp, som også vil kreve reguleringer og aktiv påvirkning. Dette vil antakeligvis dels bli initiert fra sentralt hold, men vi vil også lokalt ha betydelige muligheter til å påvirke i en ønsket retning. Det kan dels være ved å bruke eierposisjonen til selskaper som kan medvirke til endringer, og det kan dels være reguleringer for å oppnå resultater gjennom reduksjon av klimagassutslipp. I tillegg tror vi også på et ønske i samfunnet for å få til løsninger som understøtter en bærekraftig fremtid. I dette tror vi derfor også på en kreativitet og en evne til omstilling. Som lokalsamfunn må vi initiere disse prosessene.

Vedlegg:

Svar fra Returkraft - Verbalforslag karbonfangst

Svar fra Kristiansand Havn KF - Verbalforslag #54 og #55

Energi- og effektutredning for Kristiansand Havn - Fase 1 - Dagens Energisystem

Energi__og_effektutredning_for_Kristiansand_havn - Fase 2 - Framskrivning av energi- og effektforbruk

Energi__og_effektutredning_for_Kristiansand_havn - Fase 3 -Infrastruktur for fremtidens energisystem

1. Elektrifiseringspotensialet i Kristiansand
2. Vurdering av tiltak for økt elektrifisering
3. Fra mål til handling

Sak 168/20: Høringsuttalelse - Utvalgsrapport - På veg mot et bedre bomssystem – utfordringer og muligheter i det grønne skiftet

Vedlegg

Høring av rapport fra utvalget som har sett på framtidige inntekter i bomringene(1953553).pdf

1409_utvalgsrapport-framtidige-inntekter-i-bomringene



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020097987
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	02.12.2020	168/20

HØRINGSUTTALELSE - UTVALGSRAPPORT - PÅ VEG MOT ET BEDRE BOMSYSTEM – UTFORDRINGER OG MULIGHETER I DET GRØNNE SKIFTET

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 02.12.2020 SAK 168/20

Formannskapets vedtak:

1. Formannskapet mener det er positivt at Samferdselsdepartementet har bestilt en utredning for å ta opp til vurdering en ny bompengepolitikk. Kristiansand kommune tar ekspertutvalgets rapport «På veg mot et bedre bomsystem – Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet» til orientering.
(11/4)
2. Formannskapet mener at ordningen med timesregel og passeringstak bør videreføres som i dag. Ordningen med timesregel gir mer lokaltrafikk, men antas å ha en positiv effekt for lavinntektsfamilier som er avhengig av å bruke bil for å levere barn i barnehage eller på skole. Passeringstak er en fordel for det lokale næringslivet og avvikling av ordningen kan bidra til økte kostnader på varer og tjenester.
(13/2)
3. Kristiansand anbefaler ikke å fjerne fordelene til nullutslippskjøretøy i bomstasjonene og bruksrelaterte fordeler brått. En nedtrappingsplan bør vurderes.
(11/4)
4. Formannskapet mener en eventuell overgang til veiprisning forutsetter en grundig utredning av alle relevante forhold knyttet til en konkret gjennomføringsmodell.
(10/5)

Forslag:

H/KRF fremmet følgende forslag til nytt punkt 3:
«Kristiansand anbefaler ikke å fjerne fordelene til nullutslippskjøretøy i bomstasjonene og bruksrelaterte fordeler brått. En nedtrappingsplan bør vurderes.»

FRP fremmet følgende forslag:

«Alternativ til innstillingens pkt. 1:

Ekspertutvalgets rapport gir et godt grunnlag for vurdering en ny bompengepolitikk, en politikk som medfører økte utgifter for bilistene, den medfører økt fattigdom og er en usosial måte å finansiere infrastruktur på. Bystyret tar rapport «På veg mot et bedre bomsystem – Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet» til orientering. Ekspertutvalgets rapport viser at dagens bompengepolitikk må oppheves. Det er statens oppgave å finansiere statlige veier.

Alternativ til innstillingens pkt. 3:

Bystyret er generelt motstander av bompengefinansiering. Dersom bompengene fortsatt skal stimulere til omstilling av kjøretøyparken gjennom elbilfordeler i bompengesystemet, og bompengeinntektene opprettholdes, vil takstene for bensin- og dieseldrevne kjøretøy nær dobles i gjennomsnitt frem til 2030. Bystyret mener derfor at dagens fritak og reduserte takster for elbilene ved bompasseringer avvikles.

Alternativ til innstillingens pkt. 4:

Bystyret mener vegprising er en ny usosial måte å finansiere veiene på, og vil medføre at bilistene må betale pr. kjørte kilometer uavhengig av om det står en bom på strekningen i dag. Dette vil kunne medføre økte utgifter for mange, og er avhengig at bombrikken registrerer hvor og når bilistene benytter bilen. Bystyret frykter samtidig for at stortinget med enkle vedtak kan justere takstene pr. kjørte kilometer. En videre utredning av veipricing må avvises.

Tilleggsforslag:

Bystyret registrerer at tyngre kjøretøy stadig fornyes og nærmer seg nullutslipp gjennom teknologiske endringer av bilparken, og at de høye satsene for tunge kjøretøy medfører en ulempe for næringen, høyere transportkostnader, færre norske arbeidsplasser og en uheldig konkurranse mot den stadige økningen av utenlandske vogntog på norske veier som sniker seg unna bompenger.»

SV fremmet følgende forslag:

«1. Endring i pkt 2, stryk siste setning om parkeringstak.

2. Endring i pkt 3, erstatt de to siste setningene med følgende.

Fordelene for nullutslippskjøretøy i bomstasjonene bør imidlertid utfases mer gradvis enn utvalget anbefaler, og andre virkemidler bør være på plass før fordelen fjernes helt.»

Voteringer:

SV sitt forslag nr. 2 falt med 9 mot 6 stemmer (AP/MDG/SV/TVP).

H/KRF sitt forslag ble vedtatt med 11 mot 4 stemmer, vedtakets pkt. 3 (DEM/FRP/SP/Uavh.).

Ved alternativ votering ble kommunedirektørens innstilling pkt. 2 vedtatt med 13 stemmer, mens 2 stemte for SV sitt forslag nr. 1 (SV/Hildegunn M. T. Seip, MDG).

Ved alternativ votering ble kommunedirektørens innstilling pkt. 1 vedtatt med 11 stemmer, mens 4 stemte for FRP sitt alternativ til pkt. 1 (DEM/FRP/Uavh./TVP).

FRP sitt alternativ til innstillingens pkt. 3 falt med 12 mot 3 stemmer (DEM/FRP/Uavh.).

Ved alternativ votering ble kommunedirektørens innstilling pkt. 4 vedtatt med 10 stemmer, mens 5 stemte for FRP sitt alternativ til pkt. 4 (DEM/FRP/TVP/SP/Uavh.).

FRP sitt tilleggsforslag falt med 11 mot 4 stemmer (DEM/FRP/SP/Uavh.).

02.12.2020

Sak 169/20: Eiendomsskatt - Innretning av takst og skatt i 2021

Vedlegg

Vedtak BYSTED, 26112020, Sak 142/20, Eiendomsskatt - Innretning av takst og skatt i 2021



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020103551
Saksbehandler Venke Moe

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 By- og stedsutviklingsutvalget	26.11.2020	142/20
2 Formannskapet	02.12.2020	169/20
3 Bystyret	16.12.2020	

EIENDOMSSKATT - INNRETNING AV TAKST OG SKATT I 2021

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 02.12.2020 SAK 169/20

Formannskapets innstilling:

1. I medhold av eiendomsskatteloven § 2 skrives det ut eiendomsskatt i Kristiansand kommune i 2021.
2. Det skrives ut eiendomsskatt på faste eiendommer i hele kommunen, i henhold til eiendomsskattelovens § 3a).

Det skrives også ut skatt på et særskilt skattegrunnlag som følge av at produksjonsutstyr og -installasjoner ikke skal medtas i takstgrunnlaget når de tidligere verk og bruk skal takseres og regnes som næringseiendom fra 2019.
3. I 2021 faktureres eiendomsskatten sammen med kommunale avgifter på 2., 3. og 4. termin. Eiendomsskatten for hele 2021 fordeles likt på disse tre terminene.
(Enst.)
4. Skattesats settes til 2,2 promille.
(13/2)
5. Det innføres ikke bunnfradrag for boenheter i boliger og fritidsboliger i 2021.
(Enst.)
6. I henhold til eiendomsskattelovens § 8 A-2, gis bolig- og fritidseiendom en obligatorisk reduksjonsfaktor på 30 %. Øvrig eiendom gis ikke slik reduksjon.
(11/4)

Forslag:

KRF fremmet følgende forslag:
«Reduksjonsfaktoren settes til 40% og promillesatsen (skatteøret) økes tilsvarende.»

H/KRF fremmet følgende forslag:

«Det totale beløpet ved endelig behandling av omtaksering skal for 2021 være max 331 mill. Promillen justeres i henhold til det.»

FRP fremmet følgende forslag:

«I medhold av eiendomsskatteloven § 2 skrives det ut eiendomsskatt i Kristiansand kommune i 2021 med en intensjon om en betydelig reduksjon inneværende periode, og et mål om å fjerne den helt innenfor takstperioden på 10 år.

Alt. Pkt 4: Skattesatsen reduseres til 2,1 promille i 2021 med en videre reduksjon til 1,8 promille i 2024.»

Voteringer:

Kommunedirektørens innstilling pkt. 1-3 ble enstemmig vedtatt.

Ved alternativ votering ble kommunedirektørens innstilling pkt. 4 vedtatt med 13 stemmer, mens 2 stemte for FRP sitt forslag (DEM/FRP).

Kommunedirektørens innstilling pkt. 5 ble enstemmig vedtatt.

Ved alternativ votering ble kommunedirektørens innstilling pkt. 6 vedtatt med 11 stemmer, mens 4 stemte for KRF sitt forslag (DEM/KRF/FRP).

H/KRF sitt forslag falt med 10 mot 5 stemmer (H/KRF).

02.12.2020

Sak 170/20: Fritak for eiendomsskatt i Kristiansand kommune 2021

Vedlegg

Vedtak BYSTED, 26112020, Sak 143/20, Fritak for eiendomsskatt i Kristiansand kommune 2021



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020103551
Saksbehandler Venke Moe

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 By- og stedsutviklingsutvalget	26.11.2020	143/20
2 Formannskapet	02.12.2020	170/20
3 Bystyret	16.12.2020	

FRITAK FOR EIENDOMSSKATT I KRISTIANSSAND KOMMUNE 2021

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 02.12.2020 SAK 170/20

Formannskapets innstilling

1. Bystyret gir fritak for eiendomsskatt til eiendommer som oppfyller krav til eierskap i henhold til eiendomsskattelovens § 7 a og som benyttes til formål som følger under. Det presiseres at for eiendommer som brukes til flere formål, gis det kun fritak for den delen som brukes til fritaksformålet:
 - a. Boliger som eies av utleiestiftelser og som tildeles vanskeligstilte etter søknad
 - b. Boliger i formålsbygg og institusjoner for vanskeligstilte
 - c. Veldedige organisasjoners formålsbygg, institusjoner og boliger for vanskeligstilte
 - d. Studentboliger
 - e. Skoler, bygg til undervisningsformål
 - f. Private barnehager
 - g. Lokaler for foreninger, klubbhus
 - h. Kultur- og idrettsbygg og -anlegg
 - i. Eiendommer tilhørende religiøse forsamlinger gis fritak for formålet
 - j. Eiendommer tilhørende ideelle organisasjoner og stiftelser
 - k. Bygg for velforeninger, grendehus
2. Bystyret gir fritak for eiendomsskatt til eiendommer av historisk verdi i henhold til eiendomsskattelovens § 7 b som har fredningsstatus som følger under. Det presiseres for eiendommer med flere bygg hvorav kun deler av byggene er fredet, gis det kun fritak for det fredede bygget med en andel av grunnen:
 - a. Eiendommer som er vedtaksfredet etter kulturminneloven
 - b. Eiendommer som er forskriftsfredet etter kulturminneloven
3. Fritaksliste i samsvar med første og andre vedtakspunkt legges frem for bystyret sammen med søknader om fritak for endelig avgjørelse etter offentlig ettersyn.

(Enst.)

Forslag:

SV fremmet følgende forslag:

«Ny setning til sist i pkt 1: For de nevnte kategoriene innvilges fritak under forutsetning av at virksomheten er ikke kommersiell.»

Voteringer:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

SV sitt forslag falt med 9 mot 6 stemmer (AP/MDG/SV/SP).

02.12.2020