

REFERAT |KRS| Formannskapet (2015-2019) d. 27-04-2016

Mødedato Onsdag d. 27. april 2016 kl. 09:00

Mødested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Godkjenning av protokoller fra formannskapetets møter 06.04.16 og 13.04.16.....	3
Forsøkskommune for tilbud om leksetid med pedagogisk bistand.....	5
Konsekvensutredning – rv. 9, E39 til Krossen - sluttbehandlin.....	11
Søknad om benyttelse av Kristiansands byvåpen.....	19

Punkt 39/16: Godkjenning av protokoller fra formannskapets møter 06.04.16 og 13.04.16

Bilag

Protokoll Formannskapet 13.04.2016

Protokoll Formannskapet 06.04.2016



Dato 19. april 2016
Saksnr.: 201600006-38
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
27.04.2016

Godkjenning av protokoller fra formannskapets møter 06.04.16 og 13.04.16

Forslag til vedtak

1. Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 06.04.16.
2. Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 13.04.16.

Tor Sommerseth
Rådmann

Anne Lise Holand Aabø
Formannskapssekretær

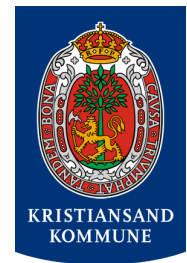
Vedlegg:
Protokoll fra formannskapets møte 06.04.16
Protokoll fra formannskapets møte 13.04.16

Punkt 40/16: Forsøkskommune for tilbud om leksetid med pedagogisk bistand

Bilag

Vedtak OPPVEK, 19042016, Sak 27/16, Forsøkskommune for tilbud om leksetid med pedagogisk bistand

Vedtak OPPVEK, 19042016, Sak 27/16, Forsøkskommune for tilbud om leksetid med pedagogisk bistand



Dato 12. april 2016
Saksnr.: 201604543-1
Saksbehandler Svein Kvernes/Grete Olsen

Saksgang
Oppvekststyret
Formannskapet

Møtedato
19.04.2016
27.04.2016

Forsøkskommune for tilbud om leksetid med pedagogisk bistand

Sammendrag

16. desember 2015 behandlet bystyret handlingsprogrammet for 2016-19. Da ble det vedtatt at kommunen skulle be regjeringen om å bli forsøkskommune for tilbud om leksetid med pedagogisk bistand på skolen, etter ordinær skoletid, for alle trinn i grunnskolen.

Kommunene skal gi tilbud om leksehjelp. Oppvekststyret vedtok retningslinjer for leksehjelp 10. mars 2015 på bakgrunn av lovendring i Stortinget. Det ble bestemt at leksehjelp skal tilbys fra 3. til og med 10. trinn. Det er ikke krav om at leksehjelpere må være pedagog. De fleste er fagarbeidere eller assistenter. Rammen for leksehjelpen er 9,2 mill. kr i Kristiansand.

Assistenten og fagarbeidere som har leksehjelp som del av stillingen kan ikke sies opp i leksehjelptiden av stillingen dersom alle skulle erstattes med pedagoger. Det betyr at det ikke er realistisk å kunne ta ut særlig besparelse på å bytte ut dagens leksehjelpere og benytte dagens ramme til å finansiere deler av kostnaden ved å ha pedagoger. Tiltaket beregnes å koste ca 11 mill kr.

Et mer realistisk alternativ er å supplere dagens leksehjelpordning med pedagogisk ledelse i stedet for å «bytte ut» assistenter/fagarbeidere med pedagoger. Dersom en legger til grunn tilstedeværelse av en lærer pr skole en time pr dag, vil tiltaket koste ca 5 mill kr.

Forslag til vedtak

1. Kristiansand kommune søker om å bli forsøkskommune for tilbud om leksehjelp med pedagogisk bistand.
2. Det søkes om 4,5 mill. kr årlig for å supplere dagens leksehjelpbemanning med pedagogisk ledelse og tilstedeværelse ved alle skoler

Tor Sommerseth
Rådmann

Arild Rekve
Oppvekstdirektør

Vedlegg:
Utrykte vedlegg: Oppvekststyresak 15/2015, Retningslinjer for leksehjelp i Kristiansand

Bakgrunn for saken

Bystyrevedtak 16. desember 2016

Handlingsprogrammet 2016-2019:

Kristiansand kommune ber regjeringen om å bli forsøkskommune for tilbud om leksetid med pedagogisk bistand på skolen, etter ordinær skoletid, for alle trinn i grunnskolen.

(29/24)

Opplæringslovens § 13-7a .

Plikt for kommunen til å ha tilbud om leksehjelp.

Kommunen skal ha eit tilbud om leksehjelp i grunnskolen.

Tilbudet skal vere gratis for elevane. Elevane skal ha rett til å delta på leksehjelptilbudet, men det skal vere frivillig om dei ønskjer å delta.

For krav om politiattest gjeld reglane i § 10-9.

Departementet gir nærmare forskrifter om leksehjelptilbudet.

Forskriften § 1A-1.

Leksehjelp i grunnskolen Kommunen skal tilby leksehjelp, jf. opplæringslova § 13-7a, med til saman åtte timar kvar veke til elevar i grunnskolen. Dei åtte timane fordelast fritt på årstrinna slik kommunen avgjer. Formålet med leksehjelpa er å gi eleven støtte til læringsarbeidet, kjensle av meistring og gode rammer for sjølvstendig arbeid. Leksehjelpa skal og medverke til å utjamne sosial ulikskap i opplæringa.

Leksehjelpa er ikkje ein del av opplæringa til eleven, men skal sjåast i samanheng med opplæringa. Leksehjelpa skal gi eleven hjelp med skolearbeidet.

Kommunen er ansvarleg for leksehjelpa og vel korleis leksehjelpa skal organiserast.

Kommunen pliktar å informere foreldra om retten til leksehjelp og tilbudet som gis.

Kommunen pliktar å sørge for at elevane har eit godt psykososialt miljø i leksehjelpa som fremjar helse, trivsel og læring. Dersom ein tilsett har kunnskap eller mistanke om at eleven sin rett ikkje blir oppfylt skal den tilsette undersøkje saka, varsle kommunen og om nødvendig og mogleg sjølv gripe inn. Eleven og foreldre kan be om tiltak som vedkjem det psykososiale miljøet. Kommunen pliktar snarast mogleg å behandle saka etter reglane om enkeltvedtak i forvaltningslova. Dersom vedtak ikkje er fatta innan rimeleg tid kan eleven og foreldre klage som om vedtak vart fatta.

Kommunen plikter å sørge for forsvarleg tilsyn med elevane i leksehjelpa. Gruppa må ikkje vere større enn det som er trygt og pedagogisk forsvarleg.

Retningslinjer for leksehjelp i Kristiansand kommune

Oppvekststyret vedtok 10. mars 2015 retningslinjer for leksehjelp i kommunen.

Leksehjelptiden skal tilbys fra 3. til og med 10. Timeressursen som samlet er på 8 timer skal fordeles på hovedtrinn:

3 - 4. trinn: 2 timer,

5 - 7. trinn : 3. timer

8 - 10.trinn: 3 timer.

Skolen kan selv vurdere på hvilket trinn leksehjelpen skal gis, for å gi størst effekt. Det som er vesentlig i forhold til kommunens forpliktelse er at elevene totalt sett mottar 8 timer leksehjelp i løpet av grunnskolen. Det betyr at skolene må holde seg til rammen som er skissert for hvert hovedtrinn.

Rektor har tilretteleggings og oppfølgingsansvar.

Foresatte har ansvar for å følge opp lekser hjemme.

Lærerne har ansvaret for å utarbeide hensiktsmessige lekser, samt legge til rette for leksehjelp.

Leksehjelp har ansvaret for gjennomføring. Det er ikke krav om at leksehjelp må være pedagog. De fleste leksehjelpere er fagarbeidere eller assistenter.

Elevenes ansvar i leksehjelptiden er regulert gjennom ordensreglementet og er derfor ikke omtalt i retningslinjene.

Finansieringsmodell

Inneværende skoleår er rammen 9,2 mill. kr. Midlene fra Staten til leksehjelp inngår i kommunens rammetilskudd

Av den totale potten går 5,8 millioner (5 timer) til barnetrinnet og 3,4 millioner (3 timer) til u-trinnet. 30 % av ressursen gis som en grunntildeling til alle skolene og 70 % fordeles i forhold til elevtall.

Forutsetninger som legges til grunn for en forsøksordning

Utvidelse av dagens tilbud om leksehjelp:

1. Leksetid tilbys alle klassetrinn.
I dag gis tilbudet fra 3. – 10. trinn. Tilbudet utvides til å gjelde 1.-10.trinn.
2. Leksehjelp er lærer.
I dag er leksehjelp stort sett fagarbeider eller assistent. I forsøket ansettes lærere som leksehjelpere.
Alternativt kan det tenkes at lærere supplerer dagens ordning, ikke erstatter.
3. Timerressursen fordeles på klassetrinn.
I dag kan skolene fordele leksehjelpen på hovedtrinnene.
Timerressursen som samlet er på 8 timer skal fordeles på hovedtrinn, 3 og 4. trinn 2 timer, 5-7.trinn 3. timer og 8-10.trinn 3 timer.
Forsøket utvides til totalt 10 uketimer. Timene fordeles med 1 uketime på hvert trinn.

Omfang

Inneværende skoleår er det 10.521 grunnskoleelever. I det videre beregnes det å utgjøre 618 grupper. Det er lagt til grunn en gjennomsnittlig gruppestørrelse på ca. 17. Det tilsvarer dagens gruppestørrelse for leksehjelpstilbudet.

Inneværende skoleår har 3.021 på 3.-10.trinn leksehjelp. Det er 36 % av alle 3.-10.trinnselever. Men skolene gir nødvendigvis ikke tilbud til alle trinn hvert år.

Den reelle andelen antas å være høyere.

Leksetid med lærer vil styrke den faglige kvaliteten og forventes å øke oppslutningen om tilbudet. Hvor stor etterspørselen forventes å bli er vanskelig å beregne, men kan antas å bli opp til 60%.

Lønnskostnader

Kostnad til lærerlønn vil avhenge av om leksetid defineres som undervisning med for- og etterarbeid eller annet arbeid. Er det undervisning, er kostnaden for en lærer nesten dobbelt så høy som for en assistent/fagarbeider pr time.

Det er avholdt drøftinger i forbindelse med arbeidet med denne saken. Utdanningsforbundet er klare på at det er undervisning og all annen forståelse vil føre til tvist. Enkelte skoler har i dag noe pedagogisk bistand i leksehjelp. Ved disse skolene regnes leksehjelp som undervisning.

Hvis leksehjelp ikke regnes som undervisning, vil tiden måtte komme fra «Arbeidsplanfestet tid utenom undervisning». Denne tiden er i utgangspunktet en knapphetsfaktor. Leksetid vil da gå på bekostning av samarbeidstid, for- og etterarbeid, samarbeid med instanser utenfor skolen eller annet arbeid som tiden benyttes til i dag.

Det vil derfor være naturlig å legge til grunn kostnader som undervisning for lærere som gir leksehjelp.

Overtallighet

Assistenter og fagarbeidere som gir leksehjelp har en sammensatt stilling med å være skoleassistent, leksehjelper og i mange tilfeller også ansatt i SFO. Denne kombinasjonen gjør det mulig å få tilnærmet full stilling. Dersom leksehjelpandelen av stillingen faller bort, vil man ikke kunne si opp i tilsvarende stillingsprosent. Det vil også være umulig å kombinere den «overtallige andelen» med andre arbeidssted. Det innebærer at man fortsatt må lønne dagens fagarbeidere, selv om de byttes ut med lærere i leksehjelp.

Ved naturlig avgang reduseres kostnadene.

Kostnadsberegning

Alternativ 1 – all leksehjelp gis av pedagoger:

Leksetid benyttes av 60 % av elevene. Avlønning som undervisningstid legges til grunn.

$37.000 \text{ kr/time/gruppe} \times 370 \text{ grupper} = 13.690 \text{ mill.kr.}$

Av dagens ramme på 9.2 mill. kr kan det anslås at ca 2 mill kr allerede går til avlønning av lærere og kan trekkes fra. Resterende 6,2 mill kr vil måtte gå til å lønne dagens leksehjelpere som enten er satt til annet arbeid eller fortsatt blir i leksehjelp.

Beløpet det må søkes om blir da ca 11 mill. kr.

Alternativ 2 – dagens leksehjelpordning suppleres med pedagoger

Dersom dagens leksehjelpordning suppleres med en lærer snitt pr skole, vil det gi følgende kostnad:

$5 \text{ timer/uke} \times 37000 \text{ kr/t} \times 35 \text{ skoler} = 6,5 \text{ mill kr.}$

Ved å ta beregne inn andelen som i dag anslås brukt til lærere på 2 mill. kr, blir beløpet det må søkes om 4,5 mill. kr.

Vurdering

Kostnaden for leksetidstilbudet avhenger av om pedagogens arbeidstid oppfattes som undervisningstid eller annet arbeid, hvor stor etterspørselen blir og ikke minst det faktumet at dagens kostnader ved å avlønne assistenter og fagarbeidere bare i liten grad kan reduseres.

Arbeidstakerorganisasjonen mener at det er undervisningstid. Det er argumenter for begge deler, avhengig av hvilke oppgaver som legges til leksetiden. For elevene vil det være en fordel å få et mest mulig helhetlig tilbud med de lærerne de har i den obligatoriske undervisningen. Elevene vil kunne få pedagogisk veiledning. Oppvekstdirektøren legger i leksetidsordningen til grunn undervisningstid som beregningsgrunnlag. Dette vil medføre at det må tilsettes flere lærere.

Dagens leksehjelp utføres for det meste av fagarbeidere og assistenter. Omlegging til leksetid med lærer medfører mindre stillinger for fagarbeidere og assistenter i skolen. De fleste i yrkesgruppen har i dag deltidsstilling. Stillingsstørrelsene vil med dette bli mindre og medføre overtallighet. Denne overtalligheten kan som nevnt ellers i saken ikke kunne omsettes i oppsigelse/besparelser.

Dersom 60 % takker ja til leksetid, mangler kommunen ca. 11 mill. kr. for å kunne realisere tilbud med lærere inn i alle leksehjelpgrupper.

Legges alternativet med å supplere dagens leksehjelp med pedagogisk ledelse, trengs ca 4,5 mill. kr utover det som brukes i dag.

Administrasjonen kjenner ikke til at det er relevante søknadsordninger og ser det som lite realistisk å få midler til et slikt forsøk dersom det ikke parallelt tas andre politiske initiativ.

Anbefaling

Oppvekstdirektøren mener at en leksehjelpsordning utført av pedagoger blir kvalitativt best, men assister/fagarbeidere er også en viktig ressurs som bør bistå i leksehjelp. Det anbefales derfor å søke om 4,5 mill. kr til en forsøksordning der dagens leksehjelpordning styrkes med

pedagogisk tilstedeværende ledelse. I denne sak er det valgt å ikke drøfte selve leksebegrepet, men lagt til grunn de intensjonene som ligger i dagens lovverk knyttet til leksehjelpordningen.

Saken har vært drøftet med hovedtillitsvalgte. Utdanningsforbundets prinsipielle syn er at leksehjelp bør gis av lærere. Fagforbundet mener at lekser bør være av en slik art at det ikke forutsettes at det bare må være lærere tilstede. Assistenter og fagarbeidere er en viktig ressurs.

Punkt 41/16: Konsekvensutredning – rv. 9, E39 til Krossen - sluttbehandlin

Bilag

Vedtak BYSTYR, 11052016, Sak 57/16, Konsekvensutredning – rv. 9, E39 til Krossen - sluttbehandling

Vedtak BYUTVIK, 14042016, Sak 64/16, Konsekvensutredning – rv. 9, E39 til Krossen - sluttbehandling

Vedtak FORMAN, 27042016, Sak 41/16, Konsekvensutredning – rv. 9, E39 til Krossen - sluttbehandling

Vedtak BYUTVIK, 14042016, Sak 64/16, Konsekvensutredning – rv. 9, E39 til Krossen - sluttbehandling

Rv.9 Kortversjon KU.pdf

15-208883-16 Oppsummering innspill 930580_571830_0.pdf

Dato 22. februar 2016
Saksnr.: 201302551-43
Saksbehandler Marit Eik

Saksgang

By- og miljøutvalget
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

14.04.2016
27.04.2016
11.05.2016

Konsekvensutredning – Rv 9, E39 til Krossen - sluttbehandling

Sammendrag

Statens vegvesen (SVV) Region sør satte vinteren 2014, i gang arbeid med kommunedelplan og konsekvensutredning RV 9, E 39-Krossen. Formålet med planarbeidet var å vurdere om ny veitrasé kan avlaste dagens Rv 9 mellom Gartnerløkka og Krossen. Med bakgrunn i konsekvensutredningen anbefaler Statens vegvesen 0-alternativet som innebærer oppgradering av dagens Rv 9 uten at det lages egen kommunedelplan for ny Rv 9. De avbøtende tiltakene i 0-alternativet fokuserer på trafiksikkerhet, fremkommelighet, og tiltak som kan forbedre situasjonen for kollektivtrafikken samt for gående og syklende fordelt på tre delstrekninger, Grim (Jørgen Moes gate - Grim Mølle), Klappane (Grim Mølle – Krossen) og Krossen, med hovedvekt på Grim torv. Konsekvensutredningen forutsetter at avbøtende tiltak finansieres gjennom bymiljøavtale for Kristiansandsregionen. Valg og prioritering av hvilke prosjekter som skal inngå i pakken er ikke avklart. SVV frarår alternativene A2 og A4. Alternativ A6 kan aksepteres.

Formannskapet behandlet høringssak om konsekvensutredning 18.11.2015. I samsvar med formannskapets vedtak la SVV konsekvensutredningen ut til offentlig ettersyn i perioden 23. november 2015 til 20. januar 2016 og sendte saken på høring til berørte myndigheter og organisasjoner. Det kom inn 11 uttalelser som SVV har oppsummert og oversendt kommunen (vedlegg). Uttalelsene gir i hovedsak støtte til konklusjonene i konsekvensutredningen. Flere har gitt innspill til utbedringstiltak på eksisterende rv 9. Statens vegvesen har sin kommentar uttalt at innspillene tas med videre i arbeidet med reguleringsplan og at det ikke er fastsatt når arbeidet med reguleringsplan starter opp.

Rådmannen viser til sin vurdering i sak til formannskapet 18.11.2015. Der gav rådmannen sin tilslutning til SVV sin konklusjon om at det ikke utarbeides kommunedelplan nå. For ikke å vanskeliggjøre framtidig omlegging av veien vil spørsmålet om sikring korridor A6 mellom Arkivet og Dalane bli reist ved revisjon av kommuneplanen. Lokalveitunell fra RV9 til sykehuset på Eg ble utredet som en del av kommunedelplan for Ytre ringveg. Etter forslag fra SVV inngår ikke lokalveitunellen i Ytre ringveg-prosjektet. Ved sluttbehandling av kommunedelplanen 04.11.2015, sak 181/15 vedtok bystyret at *administrasjonen i Kristiansand kommune bes å innarbeide nødvendige areal for etablering av lokalvegtunell fra Rv 9 til sykehuset i kommunedelplan for ny Rv 9 eller i egen plan*. Vedtaket følges ved revisjon av kommuneplanen.

Rådmannen mener det er viktig at det gjennomføres tiltak som kan bidra til å oppnå prosjektets overordnede mål om å få til god trafikkavvikling på hovedveiene og bedre miljø for Grimområdet. Kostnadene ved slike tiltak er små sammenlignet med ny vei. Dette innebærer økte muligheter for prioritering av prosjektet. Det er viktig at løsninger for oppgradering på dagens vei forbi Grim sees i sammenheng med både eksisterende og planlagt bebyggelse på Grim torv.

Videre planlegging av Rv 9, fra Statens vegvesen side, avhenger av prioritering i bymiljøavtalen. I handlingsprogram 2016-2019 er vedtatt at det skal lages områderegeringsplan for Grim torv. Planarbeidet starter i løpet av 2016 og er forutsatt gjennomført i tett samarbeid med private grunneierne og Statens vegvesen.

I kommuneplan og kommunedelplaner er det formannskapet som er planutvalg. Saken fremmes via by- og miljøutvalget til uttalelse. Det er imidlertid rådmannen som innstiller til formannskapet.

Forslag til vedtak

Bystyret tar konsekvensutredning for Rv 9 til etterretning. Det fremmes ingen kommunedelplan for strekningen E39 til Krossen på nåværende tidspunkt.

Spørsmålet om sikring av korridor A6 fra Arkivet til Dalane og lokalvegtnell fra rv9 til sykehuset tas opp ved revisjon av kommuneplanen. Konklusjonene i konsekvensutredningen følges opp med utbedringstiltak på dagens rv 9. Arbeidet sees i sammenheng med byutvikling på Grim.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

Statens vegvesen – oppsummering av innspill med SVV sine kommentarer, 3.2.2016
Konsekvensutredning Rv 9, E39 til Krossen – hovedrapport, kortversjon 13.05.2015

Uttrykt vedlegg:

Konsekvensutredning Rv 9, E39 til Krossen – hovedrapport, høringsutgave 13.05.2015
Planprogram fastsatt i bystyre 21.1.2015

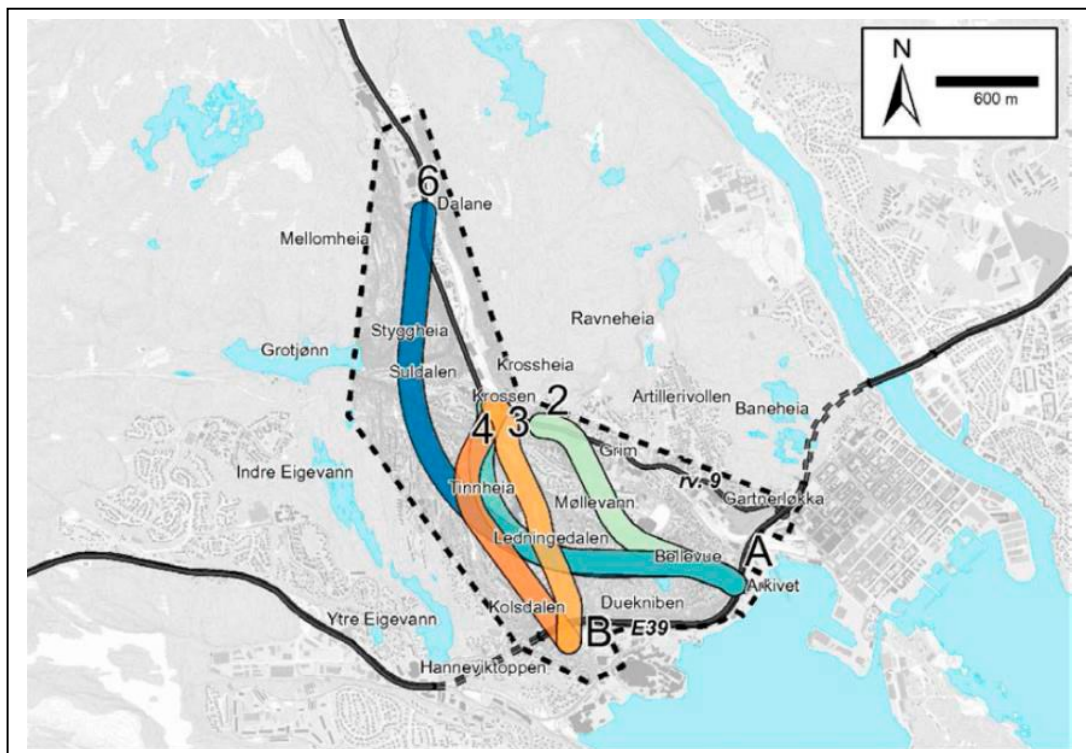
Dokumentene er tilgjengelig på Statens vegvesen sin internettside:

<http://www.vegvesen.no/Riksveg/rv9krossen>

Bakgrunn for saken

Statens vegvesen Region sør satte vinteren 2014, i samråd med Kristiansand kommune, i gang et kommunedelplanarbeid for å vurdere om ny veitrasé kan avlaste dagens Rv 9 og hvor ny veitrasé bør lokaliseres.

Det er gjennomført konsekvensutredning av ny veitrase i samsvar med planprogram fastsatt i bystyret 21.januar 2015. Planprogrammet redegjør blant annet for hvilke problemstillinger planarbeidet skal omfatte, hvilke alternative traseer som skal utredes, hvilke tema som konsekvensutredningen skal omfatte og prosess for medvirkning. Det framgår at korridorer kan siles bort dersom ny kunnskap viser at disse ikke lenger er aktuelle å utrede.



Kartet viser planområdet med korridorer som skal utredes fastsatt i planprogrammet

Konsekvensutredningen

Kortutgave av konsekvensutredningen følger som trykt vedlegg. Denne redegjør for mål, planområdet, de ulike alternativene som er utredet, prissatte og ikke prissatte konsekvenser og Statens vegvesen sin anbefaling med beskrivelse av avbøtende tiltak.

Prosjektets overordnede mål er å få til god trafikkavvikling på hovedveiene og bedre miljø for Grim bydel, som i denne sammenhengen er definert som området mellom Gartnerløkka og Dalane. Ønsket er å unngå dagens kø-situasjon inn mot Gartnerløkka, samt å bedre miljøsituasjonen for beboerne i bydelen Grim. Dersom ny Rv 9 etableres, ønsker man også å få til god trafikkfordeling mellom eksisterende og ny Rv 9, samt gode påkoblingspunkt for lokaltrafikk og tilkomst til havneområdene.

Planområdet strekker seg fra Gartnerløkka i øst, til Kolsdalen i vest, og til Kristiansand jernstøperi i nord. Innenfor planområdet ligger jernbanen, Kristiansand havn samt flere veier, bolig-, nær- og friluftsområder. Ny E39 fra Gartnerløkka til Meieriet begrenser mulige påkoblinger av Rv 9 på E39.

Dagens trafikksituasjon på Setesdalsveien er ikke tilfredsstillende. Antall trafikkulykker er relativt høyt (133 trafikkulykker mellom Gartnerløkka og Krossen i perioden 1987-2012). Det er mye trafikk og kø i rushtidene. Bebyggelse tett inntil veien betyr at støybelastningen for de som bor og oppholder seg der er betydelig. Det går en rekke lokale, regionale og nasjonale bussruter gjennom planområdet. Hovedsykkelveinettet (sykkelvei nr. 3) mellom Kristiansand

og Vennesla går langs Rv 9. Det er bra tilrettelagt med fortau og gangveier langs dagens rv.9, men alle fotgjengerovergangene er ikke planskilte.

Korridorer

Det er utredet veikorridorer med 2 ulike påkoblinger på E39, Arkivet (A-korridorene) og Kolsdalen (B-korridorene).

A - korridoren er utredet i 3 alternativ, A2 og A4 går fra Arkivet til Krossen. A2 går etter en kort dagstrekning fra rundkjøringen ved Arkivet, i en ca. 1,2 km lang tunnel under Duekniben. A4 har en kort dagstrekning fra rundkjøringen ved Arkivet. Deretter går veien i en ca. 1,4 km lang tunnel under Duekniben og kommer ut i dagen igjen i den nordlige delen av Ledningedalen og fortsetter som dagstrekning fram til Krossen. A6 kobles på Rv 9 ved Dalane. Etter en kort dagstrekning fra rundkjøringen ved Arkivet, går veien i en ca. 3,3 km lang tunnel under Duekniben og Suldalen.

B- Korridoren er utredet i 2 alternativ B3 og B4. Disse alternativene kobles på E39 i Kolsdalen. Den nye rundkjøringen, som blant annet skal håndtere trafikk til Tinnheia, er satt som siktepunkt for en påkobling i dette området. Avhengig av endepunkt for korridorene går dagsone, forskjæring og tunnelpåhugg enten mot Ledningedalen eller mer mot vest hvor det er egnet fjell for et påhugg for linjene vestover.

Konsekvenser

Alle korridorene er sammenlignet med et 0-alternativ, det vil si et referansealternativ for år 2040, der utviklingen skjer i tråd med dagens trender og drivkrefter med hensyn til økonomi, befolkningssammensetning, bilhold, arbeidsliv etc. Rammebetingelsene er stort sett de samme som i dag, (som f.eks. avgifts- og skattesystemene), og det er ikke antatt noen endringer i befolkningens behov, prioriteringer og atferdsmønster. Referansealternativet er en beskrivelse av hvordan forholdene på og langs eksisterende vei, dvs. hvordan trafikksystemet i Kristiansand, vil utvikle seg dersom prosjektet ikke blir gjennomført. Referansealternativet skal inneholde tiltak og virkemidler som er vedtatt og med stor sannsynlighet vil realiseres uavhengig av investeringene i form av ny Rv 9. Sammenlignet med dagens situasjon er det i referansesituasjonen for 2040 lagt inn følgende veiprosjekter:

- Tinnheiaforbindelsen. Ny kobling mellom Tinnheia og Kolsdalen (Ferdig)
- Ny Vågsbygdvei (Ferdig)
- Oppgradering Jørgen Moes gate til Gartnerløkka (Ferdig)
- Ny lokalbru over Otra mellom Sødal og Eg
- Havnegata er åpen for gjennomkjøringstrafikk
- Ny E18/E39 mellom Gartnerløkka og Breimyr
- Ytre ring (Antatt grønn linje), *uten* kobling fv. 1 (Sødalskrysset)

Kost/nytte-beregningene (EFFEKT-beregningene), viser at alle korridorene kommer ut med netto negativ nytte. Det vil si at alle A-korridorene vil medføre at utgiftene ved bygging av ny vei er større enn den totale gevinsten (for eksempel reduksjon i antall ulykker, kortere reisetid og økt trafikksikkerhet). A4 kommer best ut, fulgt av A2. A6 vurderes som det absolutt dårligste alternativet i forhold til kost/nytte. Årsaken til at A6 kommer så dårlig ut er at den lange tunnelen i A6 er betydelig mer kostbar enn A2 og A4. Nytteeffekten for A6 blir derfor mye lavere. A6 gir dessuten ny vei på en lengre strekning enn A2 og A4, ettersom A6 går helt fram til Dalane, mens de andre A-korridorene stopper ved Krossen. Det er gjort en beregning der tilleggskostnadene for nye vei mellom Krossen og Dalane er lagt til for A2 og A4. A6 er fortsatt dyrest, men differansen mellom A6 og de to andre reduseres betraktelig.

A6 kommer best ut og A4 dårligst ut for ikke prissatte tema. Dette grunner i at A6 med tunnel mellom Arkivet og Dalane i svært liten grad virker inn på ikke prissatte tema. For nærmiljø og friluftsliv vil denne korridoren sågar kunne gi en svak positiv effekt, ettersom alternativet bidrar til at trafikken langs Setesdalsveien reduseres. Med dette alternativet unngås også økning av trafikk i nye områder på Krossen.

I alternativ A2 vil planskilt gang-sykkelvei over Setesdalsveien ved Krossen medføre tryggere forhold for myke trafikanter, deriblant barn og unge, noe som vil forbedre situasjonen for disse brukergruppene. Videre vil redusert ÅDT på dagens Rv 9 medvirke til at Setesdalsveien vil få et forbedret bomiljø, blant annet ved reduksjon i antall ulykker. Totalt vil A2 virke til at flere i Grimområdet får bedret sitt nærmiljø. Korridor A2 vurderes som marginalt dårligere enn A6 ettersom den berører få ikke prissatte tema, men A2 er bedre enn A4. A4 er det absolutt dårligste alternativet, grunnet ny 4-felts dagsone fra Ledningedalen fram til kryss i Krossen. Dette alternativet gir mer trafikk og støy i Krossenområdet og den nye 4-feltsveien fra tunnel under Ledningedalen fram til Krossen-krysset vil virke som en barriere i nærmiljøet. Dette er vurdert til ikke å oppveie effekten av redusert trafikk langs Setesdalsveien. Korridoren vil virke negativt på alle de ikke prissatte temaene, bortsett fra kulturmiljø, som anses å være uendret.

En sammenstilling for prissatte og ikke prissatte konsekvenser viser at nullalternativet er beste alternativ, og A6 den korridoren som er best. A6 er vurdert å gi den beste effekten for nærmiljøet langs Rv 9 fra Gartnerløkka til Dalane. Korridoren fører til noe redusert gjennomgangstrafikk, som igjen fører til en bedre trafikksituasjon i Grimområdet.

Komponenter	Null-alt.	Korridor A2	Korridor A4	Korridor A6
IKKE PRISSATTE KONSEKVENSER				
Landskapsbilde	0	0/-	--	0/-
Nærmiljø og friluftsliv	0	0/+	-	0/+
Naturmiljø	0	0/-	-	0/-
Kulturmiljø	0	0	0	0
Naturressurser	0	0/-	0/-	0/-
Rangering	1	3	4	2
PRISSATTE KONSEKVENSER				
Trafikantnytte	0	-231	-245	-352
Operatørnytte	0	34	44	206
Budsjettvirkning for det offentlige	0	-1341	-959	-1746
Samfunnet forøvrig	0	-186	-109	-263
Netto Nytte	0	-1727	-1270	-2155
Netto nytte per budsjettkrone	0	-1,29	-1,32	-1,23
Rangering EFFEKT	1	3	2	4
Sammenstilling	1	4	3	2

Avbøtende tiltak for eksisterende Rv 9

I arbeidet med konsekvensutredningen har Statens vegvesen sett på om det kan gjennomføres mindre tiltak på eksisterende Rv 9 for å bedre dagens situasjon. Disse utbedringene kalles avbøtende tiltak. Tiltakene fokuserer på trafikksikkerhet, fremkommelighet, og tiltak som kan forbedre situasjonen for kollektivtrafikken samt for gående og syklende. For å konsentrere arbeidet er det valgt å dele Rv 9 opp i tre delstrekninger:

- Grim (Jørgen Moes gate - Grim Mølle)
- Klappane (Grim Mølle – Krossen)
- Krossen

PLANPROSESSEN

Tidligere behandling

Silingsfase - Før utarbeidelse av planprogrammet ble det gjennomført en silingsprosess for å redusere antall traséer som skulle utredes. Det foreligger en egen silingsrapport som gjør rede for silingen (utvelgelsen) av de veitraséene som ble tatt med videre.

Formannskapet behandlet forslag til planprogram i møtet 11.juni 2014, sak 70/14 og fattet slikt enstemmige vedtak:

Formannskapet gir sin tilslutning til forslag til planprogram for kommunedelplan for Rv 9, E39 til Krossen.

Formannskapet ber Statens vegvesen sende planprogrammet på høring og melde oppstart av planarbeidet i samsvar med plan- og bygningsloven §11-13.

Planprogrammet ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 1.september. Det kom inn 19 innspill.

Prosjektgruppen i SVV arbeidet videre med korridorene og detaljert disse ytterligere i høringsperioden til planprogrammet. Med bakgrunn i nye utredninger anbefalte SVV å ta ut korridor B6 og 2 alternativer innenfor korridor A6 (bru og vei i Suldalen). Etter høring ble planprogrammet ble oppdatert i samsvar med SVV sin anbefaling.

Bystyret fastsatte planprogrammet i møte 21.januar 2015, sak 6/15 og fattet slikt enstemmige vedtak.

Bystyret fastsetter planprogram for kommunedelplan for Rv 9, E39 til Krossen, sist datert 24.10.2014.

Statens vegvesen oversendt xxx konsekvensutredning til behandling i kommunen for utleggelse til offentlig ettersyn. Med bakgrunn i konsekvensutredningen anbefaler SVV at det ikke utarbeides kommunedelplan for ny rv 9 på nåværende tidspunkt.

Formannskapet behandlet høringssak om konsekvensutredning 18.11.2015, sak 126/15 og fattet slikt enstemmige vedtak:

Formannskapet ber Statens vegvesen legge konsekvensutredning for Rv 9, E39-Krossen ut til offentlig ettersyn og sende den på høring til berørte myndigheter og organisasjoner.

Medvirkning

Kristiansand kommune har deltatt i ekstern samarbeidsgruppe for prosjektet sammen med fylkesmannen, fylkeskommunen, jernbaneverket og Statens vegvesens prosjektgruppe. Det har vært avholdt 5 møter i gruppa. I tillegg har det vært egne møter mellom kommunen og Statens vegvesen.

Statens vegvesen har også gjennomført åpen kontordag på Idda og sendt ut nærinfo til berørte husstander underveis i prosessen. Planprogrammet og konsekvensutredningen er sendt på høring til berørte myndigheter og organisasjoner.

Høring

I samsvar med formannskapets vedtak la SVV konsekvensutredningen ut til offentlig ettersyn i perioden er 23. november 2015 til 20. januar 2016 og sendte saken på høring til berørte myndigheter og organisasjoner.

Det kom inn 11 uttalelser som SVV har oppsummert og oversendt kommunen (vedlegg). Uttalelsene gir i hovedsak støtte til konklusjonene i konsekvensutredningen. Flere har gitt innspill til utbedringstiltak på eksisterende Rv 9. Statens vegvesen har sin kommentar uttalt

at innspillene tas med videre i arbeidet med reguleringsplan og at det ikke er fastsatt når arbeidet med reguleringsplan starter opp.

TEKNISK DIREKTØRS VURDERING

Konsekvensutredningen er entydig på at ny riksvei 9 vil ha stor negativ nytte, dvs at kostnadene overstiger de positive effektene av prosjektet. Alternativene A2 og A4 vil dessuten medføre store inngrep med rundkjøring og veiramper i Krossenområdet. Til tross for at trafikk og støy forskyves noe til Krossen-området, er A2 et alternativ som totalt vil virke noe positivt på nærmiljøet i Grimområdet. A4 gir mer trafikk og støy i Krossenområdet og 4-feltsvei fra tunnel under Ledningedalen fram til Krossenkrysset vil virke som en barriere i nærmiljøet. Dette er vurdert til ikke å oppveie effekten av redusert trafikk langs Setesdalsveien. A6 vil totalt virke positivt på nærmiljøet i Grimområdet og en unngår et nytt veisystem i Krossenområdet.

Det er ikke kommet høringsuttalelser til konsekvensutredningen som endrer konklusjonen. Teknisk direktør støtter Statens vegvesen i at det ikke utarbeides kommunedelplan for ny riksvei 9 på nåværende tidspunkt. For ikke å vanskeliggjøre framtidig omlegging av veien vil spørsmålet om sikring korridor A6 mellom Arkivet og Dalane bli reist ved revisjon av kommuneplanen. Lokalveitunell fra RV9 til sykehuset på Eg ble utredet som en del av kommunedelplan for Ytre ringveg. Etter forslag fra SVV inngår ikke lokalveitunellen i Ytre ringveg-prosjektet. Ved sluttbehandling av kommunedelplanen 04.11.2015, sak 181/15 vedtok bystyret at *administrasjonen i Kristiansand kommune bes å innarbeide nødvendige areal for etablering av lokalvegtunell fra Rv 9 til sykehuset i kommunedelplan for ny Rv 9 eller i egen plan*. Vedtaket følges ved revisjon av kommuneplanen.

Dagens trafikksituasjon på Setesdalsveien gjennom bydel Grim er ikke tilfredsstillende. Antall trafikkulykker er relativt høyt og det er mye trafikk og kø i rushtidene. Bebyggelse tett inntil veien er støyutsatt og det mangler planskilt kryssing på deler av gang- og sykkelveinettet. Det er derfor viktig at det gjennomføres tiltak som kan bidra til å oppnå prosjektets overordnede mål om å få til god trafikkavvikling på hovedveiene og bedre miljø for Grimområdet. Kostnadene ved slike tiltak vil være små sammenlignet med ny vei. Dette innebærer økte muligheter for prioritering av prosjektet gjennom Bymiljøavtale for Kristiansands-regionen. Teknisk direktør anbefaler at konsekvensutredning for Rv 9, E39 til Krossen sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Teknisk direktør mener det er viktig at løsning for oppgradering på dagens vei forbi Grim torv sees i sammenheng med både eksisterende og planlagt bebyggelse på Grim torv. Området har flere viktige hensyn og problemstillinger som må tas med vurderingen når veioppgradering planlegges. Her kan nevnes jernbanelinje, Grimsbekken med tilhørende grønnstruktur og eksisterende bebyggelse. Videre planlegging av Rv 9, fra Statens vegvesen side, avhenger av prioritering i bymiljøavtalen. I handlingsprogram 2016-2019 er vedtatt at det skal lages områdereguleringsplan for Grim torv. Planarbeidet starter i løpet av 2016 og er forutsatt gjennomført i tett samarbeid med private grunneierne og Statens vegvesen. Det er viktig at byutvikling på Grim og trafikk løsninger på Rv 9 sees i sammenheng. Det er derfor ønskelig at arbeidet med planlegging av Rv 9 prioriteres i bymiljøavtalen.

Marit Eik

Punkt 42/16: Søknad om benyttelse av Kristiansands byvåpen

Bilag

Søknad om tillatelse til bruk av Kristiansands byvåpen.msg

Designutkast Kristiansand.png

Mynter for Bergen og Sandnes.jpg

Regler for bruk av byvåpenet.pdf



Dato 13. april 2016
Saksnr.: 201402367-4
Saksbehandler Stein Otto Daatland

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
27.04.2016

Søknad om benyttelse av Kristiansands byvåpen

Sammendrag

Kjetil Hofstad søker tillatelse til å bruke Kristiansands byvåpen på «geocoins». Dette omtales som en samlermynt for dem som driver «geocoaching». Søknaden fremmes av ham privat.

Regler for bruk av Kristiansands byvåpen

Regler knyttet til bruk av kommunens byvåpen er vedtatt av Kristiansand formannskap den 23.august 1989. Som hovedregel kan våpenet bare brukes av Kristiansand under utøvelse av kommunal myndighet og til dekorasjon. Regelverket sier at saker vedrørende bruk av Kristiansands byvåpen og segl skal avgjøres av formannskapet.

Det åpnes imidlertid for dispensasjoner når bruken gjelder a) Dekorasjon eller informasjon på gjenstander bestemt som souvenirs eller til bruk i hjemmene. b) Dekorasjon eller informasjon i forbindelse med virksomheter som ivaretar kommunale interesser.

Vurdering

Det er vanskelig å se at dette i særlig grad kan karakteriseres som souvenir, noe som brukes i hjemmene eller noe som ivaretar kommunale interesser.

Forslag til vedtak

Søknaden godkjennes ikke.

Tor Sommerseth
Rådmann

Eva B. Åsland
Organisasjonsdirektør

Vedlegg:
Søknad
Designutkast
Bilder: Mynter for Bergen og Sandnes

