

REFERAT Formannskapet 2019-2023 d. 26-01-2022

Møtedato Onsdag d. 26. januar 2022 kl. 13:00

Møtested Teamsmøte / Bystyresalen

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
Godkjenning av protokoller fra formannskapets møter 05.01.22 og 12.01.22.....	4
Anmodning om bosetting av flyktninger 2022.....	6
Oppdatert samarbeidsavtale mellom Kristiansand kommune og Bragdøya kystlag.....	9
Høring forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune....	11
Forslag til planprogram for kommuneplanens arealdel for Lillesand 2023-2035, uttalelse fra Kristia	17
Vennesla kommune, forslag til planprogram for forenklet revisjon av kommuneplanens arealdel - u	19
Prøveprosjekt med stengning av Lundsbroa for alminnelig trafikk.....	21
KS debathefte 2022 – innspill fra Kristiansand.....	31

Sak 2022000044-14: Møtedokumenter

Vedlegg

Byggegrense i 100metersbeltet - formannskapet 26012022

Komplett innkalling Formannskapet 26.01.22

Saksliste Formannskapet 26.01.2022

Sak 6/22: Godkjenning av protokoller fra formannskapets møter 05.01.22 og 12.01.22

Vedlegg

Protokoll Formannskapet 12.01.2022

Protokoll Formannskapet 05.01.2022



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2022000044
Saksbehandler Anne-Lise H Aabø

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	26.01.2022	6/22

GODKJENNING AV PROTOKOLLER FRA FORMANNSKAPETS MØTER 05.01.22 OG 12.01.22

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 26.01.2022 SAK 6/22

Formannskapets vedtak:

1. Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 05.01.22.
2. Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 12.01.22.
(Enst.)

27.01.2022

Sak 7/22: Anmodning om bosetting av flyktninger 2022

Vedlegg

Vedtak AIU, 17012022, Sak 4/22, Anmodning om bosetting av flyktninger 2022

Vedtak HELSEUTV, 18012022, Sak 2/22, Anmodning om bosetting av flyktninger 2022

Anmodning om bosetting av flyktninger 2022

Anmodningskriterier



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2021037829
Saksbehandler Rune Håverstad

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Arbeids- og inkluderingsutvalget	17.01.2022	4/22
2 Helseutvalget	18.01.2022	2/22
3 Formannskapet	26.01.2022	7/22

ANMODNING OM BOSETTING AV FLYKTNINGER 2022

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 26.01.2022 SAK 7/22

Formannskapets vedtak:

Kristiansand kommune imøtekommer anmodningen fra IMDi om bosetting av 83 flyktninger i 2022, hvorav 6 plasser er forbeholdt enslige mindreårige. Om bosettingsbehovet endrer seg ilt 2022 så vil Kristiansand kommune kunne bosette inntil 100 flyktninger.
(13/2)

Forslag:

DEM fremmet følgende forslag:

«Kristiansand kommune sier nei til integrerings- og mangfoldsdirektoratets anmodning om å bosette 83 flyktninger i Kristiansand, som også kan utvides til 100 flyktninger i 2022».

FRP fremmet følgende forslag:

«Kristiansand kommune imøtekommer ikke anmodningen fra IMDi for 2022, og innfører videre tiårig stans i mottak av flyktninger. Kommunen har store integreringsproblemer som må løses før det er ansvarlig å gjenoppta mottak av flyktninger.»

Voteringer:

FRP sitt forslag falt med 13 mot 2 stemmer (DEM/FRP).

DEM sitt forslag falt med 13 mot 2 stemmer (DEM/FRP).

Kommunedirektørens innstilling ble vedtatt med 13 mot 2 stemmer (DEM/FRP).

27.01.2022

Sak 8/22: Oppdatert samarbeidsavtale mellom Kristiansand kommune og Bragdøya kystlag

Vedlegg

Vedtak KULTUR, 12012022, Sak 2/22, Oppdatert samarbeidsavtale mellom Kristiansand kommune og Bragdøya kystlag

Vedtak byst, 16022022, Sak 22/22, Oppdatert samarbeidsavtale mellom Kristiansand kommune og Bragdøya kystlag

Plan for videreutvikling av Bragdøya 2018-2022

Prosjektbeskrivelse - kystskolen Bragdøya

Samarbeidsavtale Bragdøya kystlag og Kristiansand kommune 2019

Samarbeidsavtale Bragdøya kystlag og Kristiansand kommune 2021



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2021019009
Saksbehandler Marianne Laukvik

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Kulturutvalget	12.01.2022	2/22
2 Formannskapet	26.01.2022	8/22
3 Bystyret	16.02.2022	

OPPDATERT SAMARBEIDSAVTALE MELLOM KRISTIANSAND KOMMUNE OG BRAGDØYA KYSTLAG

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 26.01.2022 SAK 8/22

Formannskapets innstilling:

Bystyret godkjenner den oppdaterte samarbeidsavtalen med Bragdøya kystlag.
(Enst.)

27.01.2022

Sak 9/22: Høring forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune

Vedlegg

Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune

Fagnotat- Kommentarer til forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune

TØI sin rapport "Delt mikromobilitet, Kristiansand"



Dato 10. januar 2022
Saksnr.: 2021035554-2
Saksbehandler Katrine S Valderhaug Jore
Godkjent av Jan Erik Lindjord
Knut Felberg
Tone Iglebæk
Camilla Bruno Dunsæd

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
26.01.2022

Høring forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune

Forslag til vedtak

[Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune legges ut på offentlig høring med høringsfrist på tre uker fra kunngjøringstidspunktet.](#)

Sammendrag

Det fremmes forslag til lokal forskrift, «Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune», som omhandler en tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy. Forskriften fastsetter krav som skal stilles for at utleiere av små elektriske kjøretøy skal kunne drive sin virksomhet i Kristiansand kommune.

Bruk av private el-sparkesykler eller andre private kjøretøy er ikke omfattet av forskriften.

Administrasjonen i kommunen har i samarbeid med AKT arbeidet i lengre tid med rammene for å etablere en bysykkelordning i Kristiansand. Fremveksten av el-sparkesykler har medført at det har vært nødvendig med en helt ny tilnærming sammenliknet med før el-sparkesyklens inntog. Videre ble «Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn» vedtatt av Stortinget juni 2021.

For at loven skal få virkning må det vedtas en lokal forskrift. I samarbeid med AKT har administrasjonen laget forslag til lokal forskrift som legger til rette for etablering av en bysykkelordning som omfatter både utleie av el-sparkesykler og elektriske tråsykler. Videre legger forskriften til rette for integrasjon mellom bysykkelordningen og kollektivtilbudet. Denne innretningen er valgt for å sikre utviklingen av et mer helhetlig mobilitetstilbud for befolkningen enn om hvert transporttilbud etableres og utvikles isolert.

Vedlegg:

Vedlegg 1- «Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune»

Vedlegg 2 – «Fagnotat- Kommentarer til forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune»

Vedlegg 3 – TØI sin rapport "Delt mikromobilitet, Kristiansand"

Saksutredning

Bakgrunn for saken

I 2019 dukket de første utleide el-sparkesyklene opp i Kristiansand, og de har etter hvert blitt et populært fremkomstmiddel. El-sparkesyklene kan være et mobilitetstilbud som kan være et alternativ til privatbil og kan redusere den såkalte last-mile problematikken ved bruk av kollektivtransport. Kristiansand kommune mener utleie av el-sparkesykler kan gi et godt bidrag til å nå 0-vekstmålet for personbiltrafikk og gjøre byen mer attraktiv. Men utleie av el-sparkesykler må skje i ordnede former, ettersom de positive sidene kan bli overskygget av utfordringene som et stort antall el-sparkesykler i fri flyt kan medføre.

Et stort antall el-sparkesykler i bybildet kan medfører utfordringer for framkommeligheten for øvrige trafikanter, og spesielt for myke trafikanter. El-sparkesyklene skaper spesielt utfordringer for tryggheten og framkommeligheten til blinde, svaksynte og bevegelseshemmede. Organisasjoner som Norges blindforbund og Norges handikapforbund har tatt til orde for en strengere regulering.

Frem til nå har det vært én leverandør av el-sparkesykkel i Kristiansand, leverandøren etablerte seg uten avtale med kommunen. Kommunen har i ettertid mottatt henvendelser fra flere aktører som driver kommersiell utleie av el-sparkesykler og som ønsker å etablere seg i Kristiansand. Uten en lokal forskrift er det fritt frem for alle som ønsker å etablere seg med utleie av el-sparkesykler. Det er derfor nødvendig å få på plass en regulering av el-sparkesykkemarkedet i Kristiansand.

Med bakgrunn i utfordringene beskrevet over ønsker Kristiansand kommune å opprette gode og klare retningslinjer for utleievirksomheten av el-sparkesykkel i kommunen bl.a. for å sikre en ryddig drift i det offentlige rom. I tillegg er det ønskelig at utleie av el-sparkesykler kan inngå i et helhetlig mobilitetstilbud som kan bidra til å nå nullvekstmålet. Det er viktig at vi får en tjeneste som både kommunen, innbyggerne og operatørene er tilfreds med.

Derfor fremmes nå forslag til en lokal forskrift, «Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune», som omhandler en tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy. Forskriften fastsetter krav som skal stilles for at utleiende av små elektriske kjøretøy skal kunne drive sin virksomhet i Kristiansand kommune.

Bruk av private el-sparkesykler eller andre private kjøretøy er ikke omfattet av forskriften.

Utleie av el-sparkesykler blir en del av bysykkelordningen i Kristiansand kommune

Kristiansand kommune i samarbeid med AKT jobber med å få på plass en bysykkelordning for kommunen. Bysykel er en deleordning for sykler, der syklene kan hentes ut og settes på ulike steder sentralt plassert i byer og tettsteder. Bysykler blir ofte benyttet på kortere reiser, og ofte i kombinasjon med kollektive transportmidler. En bysykkelordning er en type mikro-mobilitet som gir innbyggere større bevegelsesfrihet uten bruk av eget transportmiddel, og kan redusere den såkalte last-mile problematikken ved bruk av kollektivtransport. Målet for bysykkelordning er å bidra til å nå 0-vekstmålet for personbiltrafikk og gjøre byen mer attraktiv.

El-sparkesykkeluarbeid er naturlig å inkludere i bysykkelordningen. Utfordringene rundt opparbeidelsen av stasjoner og løsninger for drift og vedlikehold vil være tilnærmet lik for el-sparkesykler som for el-sykler. Utleie el-sparkesykler vil ofte ha samme behov for

plassering som el-sykler, det vil si i nærheten av holdeplasser, skoler, sykehuset, butikker og andre viktige bruksområder. I tillegg vil el-sparkesykler bidra til å gi innbyggere og turister i byen et tilbud til å enkelt nå andre områder uten bruk av privatbil, akkurat som el-sykler vil komme til å gjøre.

Av denne grunn bør bysykkelordningen ha et system som inkluderer utleie av både el-sparkesykler og el-sykler. Forslaget er derfor å ha et samlet anbud for utleie av både el-sykler og el-sparkesykler. Hvordan dette skal utføres beskrives i «Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune».

Forskriften må godkjennes før man kan sende ut anbudet for så å velge hvilke virksomheter som skal ha tillatelse for utleie av el-sparkesykler og el-sykler. Selv om kravene i forskriften og anbudet må samsvare bør forskriften ha et mindre detaljnivå enn anbudet. Dette for å hindre at forskriften må endres på unødvendig. Utarbeidelsen av forskriften og anbudet har foregått parallelt.

Kommunen har hatt ansvar for å utarbeide forskriften og AKT utarbeider anskaffelsen.

Beskrivelse av forskriften

Forskriften omhandler følgende tema:

§ 1 omtaler formålet med forskriften

§ 2 definerer viktige begreper som blir brukt i forskriften

§ 3 omhandler hva slags type kjøretøy det gis tillatelse til

§ 4 omhandler krav om tillatelse og antall tillatte kjøretøy og utleiere:

Det kan gis tillatelse til opptil 2 leverandører for utleie av inntil 700 små elektriske kjøretøy i Kristiansand kommune, hvorav minimum 100 tråsykler med hjelpemotor (elsykkel).

§ 5 omhandler detaljene rundt anskaffelse og tillatelse, krav til søknad og vilkår for å drive utleie:

Anskaffelsen skal gjennomføres med 2 delkontrakter. Den ene delkontrakten skal ha inntil 200 små elektriske kjøretøy, og den andre skal ha inntil 500 små elektriske kjøretøy, hvorav minimum 100 tråsykler med hjelpemotor (elsykkel). Det er anledning til å inngi tilbud på begge delkontraktene.

§§ 6, 8-11 har bestemmelser om praktiske forhold knyttet til tillatelsesordningen og forvaltning av denne:

- Soner med særskilt regulering
- Deling av sanntid og historisk data
- Begrensning av leie
- Alarmer om natten
- Miljøvennlig drift
- Synlig kjøretøy-ID
- Parkering / omplassering
- Ansvarsforsikring
- Integrasjon i øvrig kollektivtilbud
- Avslutning av utleievirksomhet

- Fjerning og forvaring
- Tilbaketrekking av tillatelse
- Klage, som skal rettes mot kommunenes klagenemd
- Ikrafttredelse

§ 7 omhandler gebyr for dekning av kommunens utgifter knyttet til tillatelsesordningen. Gebyret skal være basert på prinsippet om selvkost.

Forskriften er utdypet i Vedlegg 2 – «Fagnotat- Kommentarer til forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune».

Juridisk usikkerhet

I tillegg til «Loven om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn» som kom i juni fra samferdselsdepartementet har forslaget til lokal forskrift tatt utgangspunkt i andre kommuners forskrifter, som f.eks. Trondheim kommune og Oslo kommune. En del andre kommuner har havnet i rettsak med leverandører av utleie el-sparkesykler. Arbeidsgruppa har fulgt nøye med på rettsprosessene, og har tatt de aktuelle avgjørelsene i betraktning ved utforminga av forslaget til forskrift. **Det er derfor lite sannsynlig at sakene vil spille inn på forskriftsarbeidet her i Kristiansand.**

Det er første gang i Norge det lages en forskrift der tildeling av tillatelse til utleie av el-sparkesykler skjer gjennom et anbud. I tillegg vil Kristiansand kommune at utleie av el-sparkesyklene skal være en del av bysykkelordningen. **Dette gjør at det er en viss usikkerhet rundt reaksjonene fra leverandører og juridisk sikkerhet.** Kristiansand kommune og AKT har derfor vært i tett samarbeid med Advokatfirmaet Kluge og Kommuneadvokaten under arbeidet med å utarbeide forslag til forskrift og anbudet. Den tilnærmingen som forslås vil ha interesse for mange kommuner. Kommunedirektøren mener fordelene for innbyggerne med den foreslåtte løsningen oppveier den juridiske usikkerheten.

Vurdering

Kristiansand kommune og AKT mener det er viktig å få på plass en bysykkelordning som knytter bruken av el-sykler og el-sparkesykler og kollektivtransport sammen for å bidra til å nå 0-vekstmålet og gjøre byen mer attraktiv. Slik forskriften og anbudet er foreslått, er den beste måten å oppnå dette målet på. Av den grunn er vurderingen at det er nødvendig for kommunen, selv om det foreligger en juridisk risiko, å fremme forslag til «Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune», slik at bruken av utleide el-sparkesykler kan blir regulert og bysykkelordningen i Kristiansand kan etableres.

Veien videre

Etter politisk gjennomgang vil forskriften bli sendt på høring til aktuelle organer og interessegrupper. Disse kommentarene vil bli gjennomgått før saken blir sendt til endelig politiskbehandling. Når vi har en vedtatt lokal «Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune» kan vi regulere utleie av el-sparkesykler i kommunen. Vi vil da kunne starte etablering av en bysykkelordning i Kristiansand.

Sak 10/22: Forslag til planprogram for kommuneplanens arealdel for Lillesand 2023-2035, uttalelse fra Kristiansand kommune

Vedlegg

Vedtak BYSTED, 13012022, Sak 10/22, Forslag til planprogram for kommuneplanens arealdel for Lillesand 2023-2035, uttalelse fra Kristiansand kommune

Lillesand kommune; forslag til planprogram for revidering av kommuneplanens arealdel 2023-2035 (1605541)

Høring_forslag til planprogram kommuneplanens arealdel 2023-2035 (1605633)



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2021037006
Saksbehandler Thor Skjevrek

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 By- og stedsutviklingsutvalget	13.01.2022	10/22
2 Formannskapet	26.01.2022	10/22

FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR KOMMUNEPLANENS AREALDEL FOR LILLESAND 2023-2035, UTTALELSE FRA KRISTIANSTAD KOMMUNE

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 26.01.2022 SAK 10/22

Formannskapets vedtak:

Formannskapet har ikke merknader til Lillesand kommune sitt forslag til planprogram for revisjon av kommuneplanens arealdel 2023-2035 utover de kommentarene som går fram av saksframlegget.
(Enst.)

Habilitet:

Repr. Erik Rostoft, TVP, ba om vurdering av habilitet på grunn av hans tidligere stilling som daglig leder i Sørlandsparken Næringsforening.

Votering:

Repr. Erik Rostoft, TVP, ble enstemmig erklært habil.

Forslag:

DEM fremmet følgende forslag:

«Bystyret i Kristiansand sier nei til bomring rundt Sørlandsparken (Ikea m.v.).»

Voteringer:

DEM sitt forslag falt med 11 mot 4 stemmer (DEM/FRP/TVP/Roy Fardal, Uavh.).

By- og stedsutviklingsutvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.

27.01.2022

Sak 11/22: Vennesla kommune, forslag til planprogram for forenklet revisjon av kommuneplanens arealdel - uttalelse fra Kristiansand kommune

Vedlegg

Vedtak BYSTED, 13012022, Sak 11/22, Vennesla kommune, forslag til planprogram for forenklet revisjon av kommuneplanens arealdel - uttalelse fra Kristiansand kommune

Forslag til planprogram for revisjon av kommuneplanens arealdel.pdf



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2021037514
Saksbehandler Thor Skjevraak

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 By- og stedsutviklingsutvalget	13.01.2022	11/22
2 Formannskapet	26.01.2022	11/22

VENNESLA KOMMUNE, FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR FORENKLET REVISJON AV KOMMUNEPLANENS AREALDEL - UTTALELSE FRA KRISTIANSAND KOMMUNE

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 26.01.2022 SAK 11/22

Formannskapets vedtak:

Formannskapet har ingen merknader til Vennesla kommune sitt forslag til planprogram for forenklet revisjon av kommuneplanens arealdel.
(Enst.)

27.01.2022

Sak 12/22: Prøveprosjekt med stengning av Lundsbroa for alminnelig trafikk

Vedlegg

Vedtak BYSTED, 13012022, Sak 9/22, Prøveprosjekt med stengning av Lundsbroa for alminnelig trafikk

Vedtak byst, 16022022, Sak 27/22, Prøveprosjekt med stengning av Lundsbroa for alminnelig trafikk

12.5.21Transportanalyse for stenging av Lundsbrua i Kristiansand kommentarark

Vedrørende vurdering av bystyrets vedtak om prøveprosjekt med stengning av Lundsbroa

Vedtak , 11012022, Sak 6/22, Prøveprosjekt med stenging av Lundsbrua for alminnelig trafikk

Statens vegvesen sin dokumentasjon av analysen av stengning av Lundsbroa



Dato 27. november 2021
Saksnr.: 2020099973-5
Saksbehandler Jan Erik Lindjord
Godkjent av Knut Felberg
Tone Iglebæk
Camilla Bruno Dunsæd

Saksgang

By- og stedsutviklingsutvalget
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

13.01.2022
26.01.2022
16.02.2022

Prøveprosjekt med stengning av Lundsbroa for alminnelig trafikk

Forslag til vedtak

1. Bystyret utsetter forsøksordning med stengning av Lundsbroa for ordinær biltrafikk inntil viktige forutsetninger knyttet til trafikkavvikling på E18 og gjennom Baneheiteunellen er på plass.

Sammendrag

Bystyret gjorde 16.12.2020 SAK 254/20 følgende vedtak om en prøveordning med stengning av Lundsbroa:

Bystyret ber administrasjonen samarbeide med AKT og fylkeskommunen for å igangsette et 12 måneders forsøksprosjekt der gamle Lundsbroa forbeholdes kollektivtrafikk, utrykningskjøretøy, drosjer, mopeder, syklistene og gående. Dersom en ser at dette får negative konsekvenser for utrykningskjøretøy og responstid, vil forsøksprosjektet bli avvirket før tiden.

ATP-utvalget fattet 13.12.2019 SAK 12/19 følgende vedtak:

1. ATP utvalget anmoder administrasjonen vurdere nærmere følgende tiltak:
 - a. Forsøk med stengning av Lundsbroa for biltrafikk i ulike alternativer.

I orientering til ATP-utvalget 30.10.2020 fremførte administrasjonen følgende:

Å stenge Lundsbrua (fylkesvei 471) i Kristiansand sentrum er et krevende prosjekt som krever samarbeid fra flere aktører. For Lundsbrua er det Statens vegvesen som har vedtaksmyndighet til å skilte en eventuell stenging (skiltmyndighet). ATP-sekretariatet anbefaler at det settes sammen en arbeidsgruppe som består av fylkeskommunen, Kristiansand kommune, Statens vegvesen og Agder Kollektivtrafikk AS, for å se nærmere på dette. ATP-sekretariatets vurdering er at det bør gjennomføres en transportanalyse for hele området for å se hvilke konsekvenser en eventuell stenging har for trafikkavvikling/-vekst i Kvadraturen og Oddernesbrua. Lundsbrua er også en del av omkjøringen for E18 Baneheitunnelen, så det må vurderes hvilke konsekvenser

en eventuell stenging har i forhold til beredskap og omkjøring. Et eventuelt tiltak om å stenge Lundsbrua må sees i sammenheng med arbeidet som pågår i prosjektet «buss i sentrum»

Bystyrets vedtak er tydelig på at det ønskes iverksatt et forsøk med stengning av Lundsbroa. I forkant av vedtaket forelå det ikke spesifikke trafikkanalyser av tiltaket. Det var imidlertid foretatt enkelte analyser i forbindelse med planarbeidene for Havnegata/Vestre strandgate og Lundtorv som indikerte at tiltaket kunne gi uønskete konsekvenser for trafikkavviklingen på E18 og gjennom Baneheitunellen. Administrasjonen har derfor valgt å gjennomføre en spesifikk trafikkanalyse av tiltaket og fremme en sak basert på resultatene fra denne analysen.

Administrasjonen i Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune har sammen med Statens vegvesen fått utarbeidet nye transportanalyser og simuleringer av trafikkavvikling. Transportanalysene viser at dersom det ikke gjøres andre trafikkreduserende eller kapasitetsøkende tiltak vil en stengning av Lundsbroa føre til store avviklingsproblemer på E18 og tilstøtende veier.

Statens vegvesen uttaler at de er sterkt kritiske til en stengning av Lundsbroa, jf. vedlagte brev fra Statens vegvesen.

Basert på resultatene fra trafikkanalysene kan ikke kommunedirektøren anbefale at det gjennomføres et forsøk med stengning av Lundsbroa. Konsekvensene for trafikkavviklingen på E18, gjennom Baneheitunellen og tilstøtende vegnett tilsier at det ikke er tilrådelig å eksperimentere med at avviklingsproblemene vil lede til adferdsendringer blant trafikantene som vil løse problemene. Kommunedirektøren er også usikker på om gevinsten for kollektivtransporten står i forhold til ulempene for de øvrige trafikantene.

Konklusjonene fra transportanalysene gir ikke grunnlag for å anbefale å iverksette et prøveprosjekt med stengning av Lundsbroa, og av den grunn har saken ikke vært på offentlig høring. Dersom Bystyret opprettholder sitt vedtak av 16.12.2020 vil administrasjonen komme tilbake med en sak som deretter sendes på høring til berørte myndigheter og andre interessenter.

Vedlegg:

Vedrørende vurdering av bystyrets vedtak om prøveprosjekt med stengning av Lundsbroa

12.5.21Transportanalyse for stenging av Lundsbrua i Kristiansand kommentarark

Saksutredning

Bakgrunn for saken

Bystyret gjorde 16.12.2020 SAK 254/20 følgende vedtak om en prøveordning med stengning av Lundsbroa:

Bystyret ber administrasjonen samarbeide med AKT og fylkeskommunen for å igangsette et 12 måneders forsøksprosjekt der gamle Lundsbroa forbeholdes kollektivtrafikk, utrykningskjøretøy, drosjer, mopeder, syklistene og gående. Dersom en ser at dette får negative konsekvenser for utrykningskjøretøy og responstid, vil forsøksprosjektet bli avvirket før tiden.

ATP-utvalget fattet 13.12.2019 SAK 12/19 følgende vedtak:

2. ATP utvalget anmoder administrasjonen vurdere nærmere følgende tiltak:
 - a. Forsøk med stengning av Lundsbroa for biltrafikk i ulike alternativer.

I orientering til ATP-utvalget 30.10.2020 fremførte administrasjonen følgende:

Å stenge Lundsbrua (fylkesvei 471) i Kristiansand sentrum er et krevende prosjekt som krever samarbeid fra flere aktører. For Lundsbrua er det Statens vegvesen som har vedtaksmyndighet til å skilte en eventuell stenging (skiltmyndighet). ATP-sekretariatet anbefaler at det settes sammen en arbeidsgruppe som består av fylkeskommunen, Kristiansand kommune, Statens vegvesen og Agder Kollektivtrafikk AS, for å se nærmere på dette. ATP-sekretariatets vurdering er at det bør gjennomføres en transportanalyse for hele området for å se hvilke konsekvenser en eventuell stenging har for trafikkavvikling/-vekst i Kvadraturen og Oddernesbrua. Lundsbrua er også en del av omkjøringen for E18 Baneheitunnelen, så det må vurderes hvilke konsekvenser en eventuell stenging har i forhold til beredskap og omkjøring. Et eventuelt tiltak om å stenge Lundsbrua må sees i sammenheng med arbeidet som pågår i prosjektet «buss i sentrum»

Bystyrets vedtak er tydelig på at det ønskes iverksatt et forsøk med stengning av Lundsbroa. I forkant av vedtaket forelå det ikke spesifikke trafikkanalyser av tiltaket. Det var imidlertid foretatt enkelte analyser i forbindelse med planarbeidene for Havnegata/Vestre strandgate og Lundtorv som indikerte at tiltaket kunne gi uønskete konsekvenser for trafikkavviklingen på E18 og gjennom Baneheitunnelen. Administrasjonen har derfor valgt å gjennomføre en spesifikk trafikkanalyse av tiltaket og fremme en sak basert på resultatene fra denne analysen.

Administrasjonen i Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune har sammen med Statens vegvesen fått utarbeidet nye transportanalyser og simuleringer av trafikkavvikling. På bakgrunn av modellanalysene har administrasjonen i kommunen og fylkeskommunen vurdert vedtakene i Bystyret og ATP-utvalget. Statens vegvesen har i denne prosessen hatt en rolle som faglig rådgiver. Hvis det fattes et vedtak om stengning av Lundsbroa for ordinær trafikk vil Statens vegvesen gi sitt syn som vegmyndighet i høringen av et slikt tiltak.

Hvem skal stengningen gjelde for?

I analysen er det lagt til grunn at stengningen skal omfatte ordinær trafikk, dvs. både persontrafikk og godstrafikk. Hensikten med stengningen er å bedre fremkommeligheten for bussen mellom Kvadraturen og Lund. Stengningen av broa er ikke fysisk, men gjøres med skilting. Ved behov for å bruke broa som omkjøringsvei når Baneheitunnelen er stengt kan broa enkelt åpnes for all trafikk. Det vil være behov for at stengningen ikke omfatter alle typer kjøretøy. Følgende motorkjøretøy foreslås unntatt fra stengning:

- Utrykningskjøretøy
- Buss i rute
- Taxi
- Moped
- Andre kjøretøy

Det er enkelte kjøretøy brukt i nyttetraffic, bl.a. brukt av posten, som ikke er beregnet for kjøring på «motorvei». Det bør også vurderes om varetransport bør gis et unntak for å unngå ineffektive distribusjonsruter. Arbeidsgruppa har ikke vurdert nærmere hvilke grupper dette kan eller bør gjelde. Det er heller ikke utredet hvordan unntaket for «andre kjøretøy» kan reguleres. For noen kjøretøy kan det være aktuelt å basere unntaket etter identifiserbare kjøretøytyper eller for andre kan det være aktuelt å lage en ordning med en enkel søknadsprosedyre. Dette er noe som må utredes videre dersom det blir aktuelt å iverksette en stengning av Lundsbroa.

Konsekvenser av stengning

SVVs trafikkanalyse

For å analysere konsekvensene av en stengning er den Regionale transportmodellen (RTM) benyttet for å beregne endringer i transportomfang. Trafikkvolumene fra RTM er så lagt inn i en modell som simulerer trafikkavviklingen i kryss. Statens vegvesen har gjort modellberegninger av følgende alternativ som sammenlignes med en beregning av dagens situasjon:

- Basis 2020: Dagens veisystem og bompengeneinnkreving slik den var i 2020
- Alt 0 2020: Lundsbroa stenges for trafikk. For øvrig er dagens vegsystem, med bomstasjoner og takster slik disse var i 2020.
- Alt 1 2020: Det er lagt inn nytt bomsystem slik det ligger i forslaget til bompengordning for byvekstavtalen (ref. høringssak). I tillegg er det bom på ny E39 Kristiansand – Lyngdal (jf. Prop. 135 S (2016-2017)).
 - Nye Gartnerløkka-Kolsdalen er ikke lagt inn i modellen.
 - Ytre ringvei er ikke lagt inn i modellen.
- Alt 2 2030: Det er gjort en beregning for 2030. Det er lagt inn samme bompengesystem som i Alt 1 2020 og bompenger på ny E39 Kristiansand – Lyngdal (jf. Prop. 135 S (2016–2017)).
 - Det er lagt inn at Gartnerløkka-Kolsdalen er ferdig utbygd.
 - Ytre ringvei er ikke lagt inn i modellen.
- Alt 3 2020: I modellen beregnes hva som er kapasitetsgrensen for trafikk avvikling i kryssene i dagens veisystem i 2020 som dagens situasjon/stenging av Lundsbroa uten tiltak.

Det er ikke lagt inn ekstra tiltak for kollektivtrafikk, jf. Kollektivkonsept 2030, i beregningen. Det betyr at f.eks. ny bru over Otra ved Eg, andre fremkommelighetstiltak eller økt tilbud for kollektivtransport ikke ligger inne. Det er heller ikke lagt inn utbedret/ny Havnegate. Forbedringer for gange- og sykkel, som eksempelvis sykkелеkspresvei, er heller ikke lagt inn.

Beregningene viser følgende overordnede konsekvenser av å stenge Lundsbroa.

- En stengning av Lundsbroa uten andre trafikkdpende tiltak vil redusere trafikken med 500 kjøretøy per døgn. Den resterende trafikken som i dag passerer Lundsbroa vil flyttes til Oddernesbroa.
- En stengning av Lundsbroa kombinert med forslaget til ny bompengeneinnkreving som var på høring våren 2021 gir en trafikkreduksjon på 4 000 kjøretøy per døgn. Beregningene viser at

trafikkreduksjonen på Lundsbroa vil være ca 900 kjøretøy per døgn. Kombinasjonen av stengt Lundsbro og ny bompengeordning gir til sammen en reduksjon på 4 500 kjøretøy per døgn.

- Dersom vi fremskriver befolkningen til 2030 så vil den underliggende trafikkveksten medføre at trafikken over Oddernesbroa øker med 1 800 kjøretøy per døgn når det er tatt hensyn til reduksjonen 4 500 kjøretøy som følge av stengt Lundsbro og ny bompengeordning.

De beregnede trafikkmengdene, årstdøgntrafikk, for de ulike alternativene er vist i tabellen under.

ÅDT (kjt/døgn)	Lundsbrua	E18 Oddernesbrua	Totalt	Endring fra Basis 2020
Basis 2020	12000	46400	58400	-
Alt 0 2020	0	57900	57900	-500
Alt 1 2020 Nye bommer	0	54400	54400	-4000
Alt 2 2030 Nye bommer & G-K	0	60200	60200	+1800

Figuren under illustrerer hvordan trafikken over Lundsbroa fordeles på hver side av elva. Tykkelsen på linjene indikerer ulike trafikkmengder, yrkesdøgntrafikk. Oppsummert utgjør trafikk mellom Lund og Kvadraturen om lag 57% av all trafikk over Lundsbroa. Denne trafikken omfatter både reiser som benytter Lundsbroa på reiser mellom bosted og arbeidssted eller annet og reiser som krysser Lundsbroa som del av en lengre reise. Basert på dagen trafikk blir dette om lag 6 800 kjøretøy per døgn.



Figur som viser beregnet fordeling av trafikkstrømmer over Lundsbroa, yrkesdøgntrafikk.

Konsekvenser for avvikling i kryss

Gitt resultatene fra trafikkberegningene må kryssene i Baneheitudellen og ved Oddernestunellen håndtere en betydelig større trafikkmengde enn i dag. Med dagens trafikkmengder oppstår det køer inn mot kryssene i morgen og ettermiddagsrushet. Kødannelsen utgjør ingen stor fare for øvrig trafikk på tilstøtende vei og løses raskt opp når trafikken avtar.

Den økte trafikkmengden som følge av en stengning av Lundsbroa vil, ifølge Vegvesenets simuleringer, medføre betydelig økt kødannelse og trafikkfarlige situasjoner. De viktigste resultatene fra simuleringene av trafikkavviklingen i kryssene er, det vises også til vedlagte oppsummering med mer detaljerte illustrasjoner fra Statens vegvesen:

- De største køproblemene oppstår i Baneheikrysset. Dette gjelder både avkjøring fra E18 og inn mot Festningsgata og i Festningsgata inn mot Baneheia. Beregnet belastningsgrad er over 1,0 og betyr at «all teoretisk kapasitet er brukt opp», noe som innebærer at trafikken i praksis står stille.
 - Dagens situasjon, Basis 2020: Det er noe kø-utfordringer på E18 og inn mot rampa. Beregnet belastningsgrad er litt over 0,7 som betyr at er fare for kortvarig kødannelse som løser seg opp i rolige perioder. Maksimal kølengde er beregnet til ca 51 m.
 - Alt 0 2020: Stenging av Lundsbroa gir svært stor trafikkøkning, med køer ut på E18. Trafikken på rampa økes fra 7000 ådt til 13000-14000 ådt. Det er beregnet at maksimal kølengde vil bli over 1,7 km fra rundkjøringen og ut på E18 nordover.
 - Alt 1 2020: Det er fortsatt store utfordringer med kø, men kølengden mot E18 blir noe kortere enn i Alt. 0. Maksimal kølengde er beregnet til ca 1,6 km. Det skyldes at trafikken blir noe redusert som følge av nye bomstasjoner og økte takster i trafikkberegningene.

- Alt 2 2030: Det er fortsatt køproblemer, men kølengden ut mot E18 er kortere. Maksimal kølengde er beregnet til 422 m. Den reduserte kødannelsen sammenlignet med Alt 1 skyldes at nye Gartnerløkka-Kolsdalen er lagt inn i modellen. Det gjør at trafikkflyten gjennom Gartnerløkka blir bedre. Selv om Alt 2 har et større trafikkvolum enn Alt 1 medfører Gartnerløkka-Kolsdalen at trafikkavviklingen blir bedre.
- Kryssene på begge sider av E18, kobling mellom E18 og Torridalsveien, vil også bli overbelastet.
 - Dagens situasjon, Basis 2020: Dagens situasjon har litt kødannelse på avkjøring fra E18 østlig retning og på Torridalsveien fra Lund torv. Maksimal beregnet kølengde er 178 m på Torridalsveien fra Lund torv.
 - Alt 0 2020: Stengning av Lundsbroa medfører økt kødannelse på Torridalsveien fra Lund torv og på Torridalsveien retning fra Sødal, maksimal kølengde er beregnet til hhv. 872 m og 226 m. Avstanden fra Rundkjøringen til kryss Lund torv er til sammenligning ca 460 m. Beregnet belastningsgrad er over 1,0 for kryssene og trafikken vil i praksis stå stille.
 - Alt 1 2020: Mindre totaltrafikk som følge av ny bompengoordning vil redusere køproblemene sammenliknet med Alt 0. Maksimal beregnet kølengde på Torridalsveien retning fra Lund torv er ca 231 m, og på Torridalsveien retning fra Sødal ca 87 m. Trafikkavviklingen vil være ustabil.
 - Alt 2 2030: Trafikkavviklingen vil være omtrent som for Alt 1, men med noe kortere maksimale kølengder. Maksimal beregnet kølengde på Torridalsveien retning fra Lund torv er ca 176 m, og på Torridalsveien retning fra Sødal ca 73 m. Nye Gartnerløkka-Kolsdalen har indirekte positiv innvirkning på trafikkavviklingen også i disse kryssene. Trafikkavviklingen vil være ustabil.

I alle alternativene viser Vegvesenets beregninger at det vil bli store avviklingsproblemer i kryssene. De mest alvorlige problemene vil være i tilknytning til Baneheiteunellen. Det dårligste alternativet er Alt 0 2020 som betyr å stenge Lundsbroa uten å gjøre tiltak som reduserer den generelle transportmengden. Utvidelse av bompengoordningen og ferdigstilt Gartnerløkka-Kolsdalen vil bedre trafikkavviklingen, men det vil fortsatt være store køproblemer i avkjøring fra Baneheiteunellen og på Torridalsveien retning fra Lund torv

Følsomhetsberegninger

Vegvesenet har gjort følsomhets beregninger av trafikkavviklingen med +/- 10% endring i trafikk sammenlignet med det trafikkmodellene har beregnet. 10% økt trafikk gir naturlig nok enda større avviklingsproblemer og kommenteres ikke videre. Dersom totaltrafikken skulle bli 10% mindre enn det som er analysert vil trafikkavviklingen bedres i alle de tre alternativene 0, 1 og 2:

- Baneheikrysset: Med 10% mindre trafikk vil Alt 0 og Alt 1 fortsatt preges av store avviklingsproblemer, men størst problemer i Alt 0. I Alt 2 vil nye Gartnerløkka-Kolsdalen medføre at situasjonen går fra «sammenbrudd» til «ustabil», selv om trafikkmengden er større enn i de to andre analysealternativene.
- Kryssene E18/Torridalsveien: Med 10% mindre trafikk vil krysset nærmest Lund torv ha perioder med «sammenbrudd» i trafikkavviklingen, mens krysset på motsatt side av E18 vil ha ustabil trafikkavvikling i Alt 0. Alt 1 og 2 vil ha ustabil trafikkavvikling for begge kryssene, men best trafikkavvikling i Alt 2.

Konsekvenser som ikke er dekket av analysen

Det er ikke analysert konsekvenser for varefordistribusjon. I seg selv vil en stengning av Lundsbroa bety at varetransportører som betjener begge sider av Otra i samme rute må legge om sine ruter. Dette vil bety økt tidsbruk og sannsynligvis økte kostnader. De største utfordringene for varetransporten både

til og fra Kvadraturen og Lund og forbi vil knytte seg til den generelle trafikkavviklingen. Det statistiske grunnlaget for varetransport er generelt svakt og spesielt gjelder dette bylogistikk. Dette er en nasjonal utfordring. Det vil derfor kreve et større utredningsprosjekt for å få gode kvantitative analyser av denne problemstillingen. Ut fra de analysene som er gjort er det likevel sannsynlig at en stengning av Lundsbroa vil få store negative konsekvenser for varetransporten i Kvadraturen og på Lund.

Det har heller ikke vært anledning til å analysere konsekvenser for annen yrkesrelatert transport. Slik transport er knyttet til håndverkere, ulike mobile tjenesteleverandører osv. Det statistiske grunnlaget for disse virksomhetene er også svakt. Ulempene for den enkelte håndverker eller mobile tjenesteleverandør antas å være mindre enn for varedistributørene. Konsekvensene vil bli økt tidsbruk, uforutsigbar oppmøtetid og lengre kjøredistanser.

Tiltaket er ment å bedre fremkommeligheten for bussen. Det er imidlertid fare for at de store kødannelse på hovedveiene og sideveiene vil kunne påvirke bussens fremkommelighet negativt. Selv om tiltaket gir bedre fremkommelighet fra Tollbodgata og innkjøringen til Lund torv. Kan kødannelse inn mot Kvadraturen og gjennom Lund torv resultere i en samlet sett dårligere fremkommelighet.

Betraktninger om resultatene fra modellberegningene

Trafikkberegningene viser at en stengning av Lundsbroa vil ha store negative konsekvenser for trafikkavviklingen på og i tilknytning til E18. Konsekvensene blir litt mindre dersom det innføres generelle trafikkdempende tiltak, f.eks. tilsvarende en ny bompenggeordning som har vært på høring våren 2021. I tillegg viser trafikkanalysene at nye Gartnerløkka-Kolsdalen vil ha stor positiv effekt på trafikkavviklingen.

Spørsmålet er hvor realistiske er trafikkberegningene når det gjelder potensialet for endrete transportvaner hos trafikantene? Vi ser at ifølge transportmodellen utgjør reiser mellom Kvadraturen og Lund 57% av trafikken over Lundsbroa. Hvor stor andel av disse reisene som er reiser mellom bosted på Lund/i Kvadraturen og en aktivitet i Kvadraturen/på Lund har vi ikke statistikk for. Dette er reiser det er naturlig at kan gjennomføres med buss, på sykkel eller til fots. Vi mener det likevel er grunn til å spørre om en reduksjon på bare 500 kjøretøy per døgn er realistisk eller om langt flere bilturer vil bli borte? Dette spørsmålet er det vanskelig å få et godt svar på før tiltaket gjennomføres.

I følsomhetsberegningene er det testet hvordan en generell 10% reduksjon i trafikkmengden påvirker resultatene. Dette tilsvarer mellom 5 000 og 6 000 kjøretøy per dag, tilsvarende om lag halvparten av dagens trafikk på Lundsbroa. Selv med en slik reduksjon vil trafikkavviklingen bli problematisk. Alt 3 som viser at effekten av nye Gartnerløkka-Kolsdalen indikerer at dersom det skjer endringer i transportvanene tilsvarende 10% reduksjon kan en stengning av Lundsbroa gjøres uten sammenbrudd i trafikkavviklingen i Baneheiteunellen.

Før det iverksettes en stengning av Lundsbroa må også fremkommeligheten i Kvadraturen vurderes. Det pågår et omfattende arbeid med utskifting av vann- og avløpsrør i Kvadraturen. Det bør derfor gjøres en nærmere vurdering av om dette arbeidet kan bidra til å øke avviklingsproblemene i Kvadraturen. Store problemer med trafikkavviklingen i Kvadraturen vil kunne gi blokkeringer tilbake til E18 som forverrer det bildet trafikkberegningene viser. I tillegg kan avviklingsproblemene føre til større spredning av trafikken til sidegater, f.eks. i Posebyen.

Uttalelse fra Statens vegvesen

Administrasjonen har bedt Statens vegvesen og Agder fylkeskommune om en vurdering av forslaget basert på analysene som er gjennomført. Administrasjonen i Agder fylkeskommune ønsker ikke å gi en foreløpig administrativ vurdering. Svaret fra Statens vegvesen følger vedlagt saken.

Konklusjonen i vegvesenets tilbakemeldinger er:

«(...) Å stenge Lundsbroa vil som beregningene viser kunne gi store utfordringer for trafikkavviklingen på E18, og dette er svært problematisk sett ut fra et beredskapsmessig hensyn. Med bakgrunn i beregningene som er gjort, er Statens vegvesen derfor sterkt kritiske til å iverksette et prøveprosjekt med stengt Lundsbro nå.»

Vurdering

Statens vegvesens trafikkberegninger og simuleringer av trafikkavviklingen viser at en stengning av Lundsbroa vil medføre svært negative konsekvenser for trafikkavviklingen. Slik vi vurderer resultatene av beregningene er det tre sentrale forutsetninger som må være på plass for at de negative konsekvensene ikke skal bli for store:

- Gartnerløkka-Kolsdalen må være ferdig bygget.
- Det må innføres tiltak som begrenser den generelle trafikkmengden minst like mye som en innføring av forslaget til ny bompengeordning som var på høring våren 2021.
- Det bør ikke foregå store gravearbeider i gater som er viktige for trafikkavviklingen i Kvadraturen.

Endring i befolkningens transportvaner er et vesentlig usikkerhetsmoment som er sentralt i vurderingen av en beslutning av om Lundsbroa bør stenges for ordinær trafikk. Det synes åpenbart at hvis trafikkavviklingen blir så kaotisk som vegvesenets beregninger viser vil det skje en endring i transportvanene. Dette omfatter både når, hvor og hvordan folk reiser. Spørsmålet er hvor mye og hvor raskt transportvanene vil endre seg? Og vil vanene endre seg nok til at ikke trafikkavviklingen likevel blir vesentlig dårligere enn i dag? Dette vil vi ikke få svar på før tiltaket iverksettes.

Det er også en fare for at det i neste omgang vil skje endringer i hvor bedrifter velger å lokaliseres seg som vil gi andre uønskede virkninger som ikke er analysert her. Dette er imidlertid lite sannsynlig at vil skje i løpet av en forsøksperiode.

Beregningene av innføring av forslaget til ny bompengeordning viser en trafikkreduksjon på ca 900 kjøretøy per døgn. Dette vil bedre fremkommeligheten på Lundsbroa noe, men antakelig ikke vesentlig. Sett i forhold til at mer enn 50% av trafikken er mellom Kvadraturen og Lund og alternativene til personbil er gode er dette tallet litt overraskende lavt. Det er grunn til å spørre om ikke de reelle transportvanene til befolkningen vil endres mer? Svaret på hvor godt trafikkmodellen treffer på denne typen «lokale» analyser får vi først når en slik bompengeordning innføres.

Tanken om å stenge Lundsbroa for ordinær trafikk for å øke fremkommeligheten for bussen og endre befolkningens transportvaner er i utgangspunktet god. Trafikkanalysene viser imidlertid at det er et tiltak med svært høy risiko og det er vanskelig å forutse alle konsekvenser av tiltaket. Samtidig viser analysene at de uønskede konsekvensene av tiltaket vil bli sterkt redusert dersom det gjennomføres når viktige tiltak er på plass.

Konklusjon (jf. forslag til vedtak)

Kommunedirektøren kan ikke anbefale en prøveordning med stengning uten at nødvendige forutsetninger er på plass. Det er dessuten sannsynlig at Statens vegvesen vil motsette seg gjennomføring av tiltaket. Hvis formålet med stengning av Lundsbroa er bedre fremkommelighet for bussen vil etablering av en ny bompengeordning slik som testet i beregningene være uten risiko for trafikkavviklingen og kunne gi en bedring av bussens fremkommelighet. Basert på erfaringene kan det så vurderes å stenge Lundsbroa for alminnelig trafikk når flere forutsetninger er på plass.

Sak 13/22: KS debathefte 2022 – innspill fra Kristiansand

Vedlegg

Vedtak ORGUTV, 03022022, Sak 4/22, KS debathefte 2022 – innspill fra Kristiansand kommune



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2021041618
Saksbehandler Stine Busborg Sagen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	26.01.2022	13/22

KS DEBATTEFTE 2022 – INNSPILL FRA KRISTIANSAND

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 26.01.2022 SAK 13/22

Formannskapets innstilling:

Saken sendes organisasjonsutvalget før endelig behandling i formannskapet.
(Enst.)

Forslag:

AP/SV fremmet følgende forslag:

«Saken sendes organisasjonsutvalget før endelig behandling i formannskapet.»

SV fremmet følgende forslag:

«Endringer til høringsteksten:

1. s. 3, som svar til spørsmål 2, nytt punkt 2.0
2.0 Lavtlønnsprofil
Årets lønnsoppgjør bør gjennom en klar lavtlønnsprofil bidra til å motvirke den økende ulikheten som pandemien har bidratt til å forsterke. Grupper med lav lønn må løftes mer enn grupper med høy lønn, gjerne gjennom bruk av kronetillegg.

Som en konsekvens bør også 2.setning i pkt 2.1 strykes.

2. s. 4, som svar på spm 4, nytt pkt 4.2
4.2 Mer tid og tillit til de ansatte
Kommunens ansatte i førstelinjen er, sammen med brukerne, tette på de problemstillinger og løsninger som kan sikre den høye kvaliteten i kommunens tjenester. De ansatte skal oppleve autonomi og handlingsrom til å skape gode tjenester for innbyggerne. Mer av tiden skal brukes med brukerne, og mindre av tiden skal gå til å følge opp kontrollsystemer og dokumentasjonskrav.
3. s. 5, endringer i svaret på spm 5:
I pkt 5.1
Stryk setning 2 og 3. (For barnehagesektoren medførte dette en merkostnad på 36 mill kr for Kristiansand. Dette er midler som kommunen f.eks kunne brukt i Helse og omsorgssektoren der utfordringsbildet på sikt er større).
Erstatt dem med ny setning: Når slike reformer ikke fullfinansieres kan det

få store negative konsekvenser for andre deler av kommunens tjenestetilbud.»

Voteringer:

AP/SV sitt forslag ble enstemmig vedtatt.

SV sine forslag følger saken uten votering.

27.01.2022