

ARENDALE KOMMUNE

MØTEINNKALLING

Utvalg: Formannskap
Møtested: Rom 254 - Strømsbu
Møtedato: 20.05.2009 **Tid:** ca. kl. 14.00

Eventuelle forfall må meldes til politisk sekretariat på telefon 37013642.
Varamedlemmer møter kun etter nærmere avtale.

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr.	Tittel
72/09 s 2	08/12011	REFERATSAKER TIL FORMANNSKAPET 20.05.2009
73/09 s 3	08/13373	MELDINGER TIL FORMANNSKAPET 20.05.2009
74/09 s 4	07/1188	VEDTEKTER FOR ØSTRE AGDER
75/09 s 6	08/13836	GNR. 511 BNR. 46 - KJØP AV KOMMUNALT NÆRINGSAREAL GJERMUND RISDAL
76/09 s 9	09/4502	KOMMUNALE DAMPSKIPSBRYGGER
77/09 s 13	09/4339	GJENNOMGANG AV GENERELL TILDELING AV SKOLESKYSS PÅ GRUNNLAG AV SÆRLIG FARLIG SKOLEVEI

Arendal, 13.05.2009

Torill Rolstad Larsen
Ordfører
Sign.

Steinar Joki
Politisk sekretariat

ARENDAL KOMMUNE
SAKSPAPIRER
Formannskap

Saksnr.: 72/09
Arkivsaksnr: 08/12011
Løpenr.: 26423/09
Arkivkode: 033

Saksbehandler: Steinar Joki
Saksordfører: NN

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
72/09	Formannskap	20.05.2009

REFERATSAKER TIL FORMANNSKAPET 20.05.2009

Vedlegg

T1 Møteprotokoll fra 07.05.2009

ARENDALE KOMMUNE
SAKSPAPIRER
Formannskap

Saksnr.: 73/09
Arkivsaksnr: 08/13373
Løpenr.: 25700/09
Arkivkode: 033

Saksbehandler: Steinar Joki
Saksordfører: NN

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
73/09	Formannskap	20.05.2009

MELDINGER TIL FORMANNSKAPET 20.05.2009

Vedlegg

M1 Åsbieskogen – rundløype – avtaler med grunneiere

ARENDALE KOMMUNE
SAKSPAPIRER
Formannskap

Saksnr.: 74/09
Arkivsaksnr: 07/1188
Løpenr.: 23394/09
Arkivkode: 026

Saksbehandler: Ole Jørgen Etholm
Saksordfører: NN

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
3/07	Komite for oppvekst	18.01.2007
4/07	Bystyret	25.01.2007
15/09	Formannskap	05.02.2009
21/09	Bystyret	26.02.2009
4/09	Eldrerådet	09.02.2009
74/09	Formannskap	20.05.2009
/	Bystyret	28.05.2009

VEDTEKTER FOR ØSTRE AGDER

Vedlegg

1. Utkast til vedtekter for Østre Agder (t1)
2. §27 i kommuneloven (t2)

Bakgrunn for saken:

I et felles bystyremøte/kommunestyremøte for kommunene i Østre Agder den 12.november 2008 på Tyholmen hotell presenterte Agderforskning en utredning av virksomheten i Østre Agder 2015. Der gjorde de rede for ulike måter å organisere interkommunalt samarbeid

I den påfølgende debatt først i hvert bystyre/kommunestyre så i plenum så var det enighet om en sterkere formalisering av det eksisterende samarbeidet. Først samlet de deltagende kommunene seg om en viljeserklæring for det videre samarbeidet og om å endre navnet på samarbeidet til Østre Agder.

På grunnlag av viljeerklæringen og innhenting av vedtekter for andre interkommunale samarbeid utarbeidet rådmennene et forslag til vedtekter for Østre Agder.

Dette forslaget ble tatt opp til drøfting i et utvidet ordfører/rådmannsmøte 20.april 2009 der ordførere ble supplert med en politisk valgt deltaker fra medlemskommunene. Rådmennene fratradte ved behandlingen. Møtedeltakerne gikk enstemmig inn for det foreliggende forslag til vedtekter (t1). Vedtektsforslaget bygger på at samarbeidet organiseres med hjemmel i §27 i kommuneloven. (t2)

I samme møte ble medlemskommunene oppfordret til å vedta forslaget til vedtekter innen 30.06.09.

Vurdering:

Rådmannen mener at forslaget til vedtekter vil bidra til å formalisere samarbeid og bidra til forutsigbarhet for alle deltakende kommuner. Derigjennom ligger det til rette for at Østre Agder skal bli til stor verdi for de deltakende kommunene og bidra til å styrke fellesskapsfølelsen i vår region. Dette forventer rådmannen skal bidra til å ivareta regionens interesser overfor nasjonale og regionale myndigheter. Videre vil kommunene kunne gjennom Østre Agder kunne samarbeide om tjenesteproduksjon der samarbeid vil kunne bidra til bedre og rimeligere tjenester.

Alternative løsninger:

Ingen

Driftsmessige konsekvenser av rådmannens forslag til vedtak:

Forslaget forutsetter ingen endring ut over dagens nivå der kommunene bidrar med kr.10 pr. innbygger.

Rådmannens forslag til vedtak:

Arendal bystyre vedtar forslaget til vedtekter for Østre Agder.

ARENDALE KOMMUNE
SAKSPAPIRER
Formannskap

Saksnr.: 75/09
Arkivsaksnr: 08/13836
Løpenr.: 24118/09
Arkivkode: EIN

511/46

Saksbehandler: Gunnar Kåre Salvesen

Saksordfører: NN

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
/	Formannskap	
75/09	Formannskap	20.05.2009

GNR. 511 BNR. 46 - KJØP AV KOMMUNALT NÆRINGSAREAL
GJERMUND RISDAL

Vedlegg

Bilag t1 Oversiktskart Krøgenes

Bilag t2 Reguleringsplan Krøgenes

Bakgrunn for saken:

Gjermund Risdal har i brev av 22.12.08 søkt om å få kjøpt tomt til næringsformål på Krøgenes. Tomten er tenkt nytt til produksjon og omsetning av bioenergivirke (vedproduksjon).

Tomta som ønskes kjøpt er vist på vedlagte oversiktskart og reguleringsplankart, **se bilag t1 og t2.**

Rådmannen har i brev av 23.01.09 fattet følgende administrative vedtak:

"Det har meldt seg flere interessenter til angjeldende tomteområde. Rådmannen har derfor bestemt at tomta vil bli kunngjort for salg på det åpne marked til høystbydende når reguleringsplanen for Krøgenes industriområde er godkjent."

Søker har tatt saken opp med varaordfører og det er bestemt at saken skal fremlegges til politisk avgjørelse.

Orientering:

Risdal har tidligere, før området ble regulert, søkt om å få kjøpt angjeldende areal. Han fikk da tilbud om å leie dette midlertidig uten å gjøre terrenginngrep, og inntil reguleringsplan forelå. Risdal ønsket ikke å benytte seg av tilbudet, spesielt på grunn av at terrengbearbeiding ikke kunne tillates. Risdal har før dette søkt om å få kjøpt areal andre steder på Krøgenes industriområde, til samme formål. Disse stedene er vist på vedlagte oversiktskart, **se bilag t1**, og er tomtene som StS fagstillas, Contech og Sølvkroken senere har fått kjøpt. Søknadene fra Risdal har således ikke blitt

imøtekommet i det en har ansett at disse arealene bør nyttes til andre og bedre formål enn til vedproduksjon.

Nor Star Boat har også søkt om å kjøpe område I/L-1, men har forutsatt å kunne få tilgang til sjøen (Dyviga) for utsetting og klargjøring av båter gjennom angjeldende areal. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen har en imidlertid foreslått at område mellom Dyviga og I/L-1 skal ligge uberørt. Det er lagt vekt på Fylkesmannes uttalelse om at vika er et viktig leve- og oppvekstområde for sjørret, torsk og ål, og at det er registrert ålegress her. Området ned mot Dyviga vil også danne en naturlig grønn "skjermvegg" mellom Dyviga og industriområdet.

Vurdering:

Reguleringsplanen for Krøgenes industriområde er vedtatt. I planbestemmelsene står det under område I/L-1, pkt 3.12. *"Området skal opparbeides og tilrettelegges slik at det ikke etableres høye og dominerende fyllingsskrånninger eller forstøtningsmurer mot tilstøtende friluftsområde på nordsiden. Bebyggelsen må avtrappes med undertetasje for å ta opp det naturlige terrengfallet mot nord."*

Det er, ut fra nevnte bestemmelse i reguleringsplanen, begrenset hvor mye av arealet som kan planeres til en samlet flate. På den annen side vil tomta, når den nye adkomstveien inn til industriområdet kommer, ligge svært godt eksponert mot rv 410 i "innfallsporten" til hele industriområde. En anser derfor at denne tomte kan være svært attraktiv for spesielle formål.

Det er ikke forhandlet om utbyggingsavtale for dette industriområde ennå. I slik avtale må en forutsette at omarbeiding av krysset mot Tromøyveien samt ny rundkjøring og adkomstvei fra rv410 må bli et spleiselag mellom det offentlige og de næringsdrivende i industriområdet som omfattes av reguleringsplanen.

Det kan være områder som kommunen eier vest for Krøgenes industriområde (nordvest for rv 410) som kan egne seg til den virksomheten det her søkes om. Imidlertid kan et slikt areal ligge i en sone som kan egne seg som fremtidig trace' for en ny veiforbindelse mellom Krøgenes og Stølen. Nyetableringer i dette område må derfor også være av midlertidig karakter.

Bortsett fra industriområde på Eydehavn (Eydehavn Vekst AS) har kommunen for tiden ikke industriarealer å selge andre steder.

Alternative løsninger:

Alt.1: Gjermund Risdal tilbys å kjøpe tomt I/L-1 til produksjon og omsetning av bioenergivirke. Det forutsettes at tomte selges til markedsverdi i innhentet takst.

Det forutsettes at kjøper betaler en andel av kostnadene til ny infrastruktur (vei) i industriområde slik som angitt i utbyggingsavtale.

Alt 2: Søknaden fra Gjermund Risdal om kjøp av tomt I/L-1 til produksjon og omsetning av bioenergivirke avslås. Tomte verditakseres og legges ut for salg til høystbydende der tomtekjøper må bære en kostnadsandel for ny infrastruktur (vei) til industriområdet slik som angitt i utbyggingsavtale.

Driftsmessige konsekvenser av rådmannens forslag til vedtak:

Ingen

Rådmannens forslag til vedtak:

Arendal formannskap vedtar ikke å selge tomt I/L-1 i Krøgenes industriområde til produksjon og omsetning av bioenergivirke. Søknaden fra Gjermund Risdal blir derfor å avslå.

ARENDALE KOMMUNE
SAKSPAPIRER
Formannskap

Saksnr.: 76/09
Arkivsaksnr: 09/4502
Løpenr.: 25641/09
Arkivkode: 611 P24

Saksbehandler: Gunnar Kåre Salvesen
Saksordfører: NN

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
76/09	Formannskap	20.05.2009

KOMMUNALE DAMPSKIPSBRYGGER

Vedlegg

- ./.
- Rapporten fra Asplan Viak som legges ved saken:
 - Vurdering av Revesand brygge datert 29.04.09
 - Vurdering av diverse brygger (Saltrød, Narestø, Holmesund og Kilsund ("Staubobrygga" (= "Bråtenbrygga") datert 07.05.09

Bakgrunn for saken og orientering:

Bystyret fattet følgende vedtak i 2001:

1. *"Alle dampskipsbrygger som ikke kommer inn under Arendal Havn KF eller park/idrett/friluft tilfaller Eiendom.*
2. *Eiendom kan overføre bruksretten av bryggene til velforeninger eller andre interesserte som ønsker å verne om de respektive dampskipsbrygger i deres nærområde, men i kommunal eie.*
3. *Velforeninger kan søke om midler til vedlikehold/utbedring fra Arendal kommune.*
4. *Arendal kommune avsetter øremerkede midler i budsjettet til utbedring/vedlikehold av de kommunale bryggene.*
5. *Det forutsettes at allmennhetens interesser ivaretas."*

Intensjonene i vedtaket var bra, men det har vist seg å være svært vanskelig å gjennomføre dette. Det har vist seg at mange brygger er til dels svært dårlig stand. Velforeninger har derfor ikke villet påta seg ansvar for bryggene før de først er satt i god stand.

Arendal kommune har over 30 brygger. I forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplanen for småbåthavner har en foretatt en foreløpig tilstandsvurdering av de fleste kommunale dampskipsbrygger og fergeleier samt forslag til fremtidig bruk av disse.

Til årlig vedlikehold av bryggene ble det i flere år avsatt 100.000,- kr, som har økt til kr.150.000,- kr. de siste årene. Bevilgningene har gått til akutt tiltak på brygger/fergeleier som anses å være mest i bruk og til diverse sikringsarbeid. Det kan f.eks nevnes at fergebrygga på Revesand måtte fornyes for 2 år siden og da gikk hele posten for dette året til vedlikehold til alle bryggene med.

Noen brygger er vurdert spesielt mht sikkerhet. Det er nettopp besluttet at Saltrød brygge og Narestø brygge stenges for utsetting av båter, men at de inntil videre kan benyttes til i land- og ombordstigningsbrygger. På Revesand trebrygge var bærebjelkene av stål så opprustet at brygga måtte rives i år. Før dette ble besluttet ble det også foretatt en befaring av disse bryggene sammen med eksperter fra Asplan Viak, jfr. vedlagte rapporter til saken.

Tidligere (i 2007) ble restene av den kommunale brygga på Hastensund revet.

Vurdering:

Dagens bruk:

Bruken av de kommunale bryggene er endret vesentlig de siste årene. De fleste bryggene ble bygd for lokalbåttrafikken som gikk østfra og vestfra til byen. Denne båttrafikken er for lengst tatt slutt. I dag benyttes bryggene til utsetting og opptak av lystbåter med kranbil, til i land- og ombordstigningsbrygger, til nødhavn for større og mindre lystbåter, og i forbindelse med frakting av materialer sjøveien. (for eksempel materialer til bygging av hytter, private brygger etc.etc.) Mye av denne bruken betinger at bryggene må være konstruert for å tåle forholdsvis store punktlaste (f.eks ved utstetting av båter), noe som de fleste bryggene ikke er konstruert for.

Fremtidig bruk:

Bruken av bryggene bør analyseres. Mange av de eksisterende bryggene bør kunne lages mindre og bygges om til dagens bruk. Noen brygger kan kanskje nedlegges (bli fjernet), mens andre brygger som i dag har fergeanløp bør prioriteres.

De bryggene som kommunen skal beholde bør være stort sett like i utforming og være universelt utformet. Det er i den forbindelse blitt utarbeidet en håndbok som skal være en veileder/ inspirasjonshfte i forbindelse med utbygging av kommunale ferjekaier. Dokumentet vil bli fremlagt som orienteringssak til Bystyret.

Noen steder vil det være spesielle ønsker. Narestø brygge kan nevnes som eksempel, som ligger innenfor reguleringsplanen for Narestø som antikvarisk bevaringsområde som ble vedtatt i 1981. Bryggen er en gammel steinbrygge ca 25 meter lang. Over denne brygga ble det tidlig i 1960 åra støpt en betongplate. Fra Narestø Vels side er det et ønske om at brygga blir tilbakeført til opprinnelig konstruksjon, men dette vil ikke være forenelig med dagens behov for utsettings-brygge av lystbåter der brygga må tåle store punktlaste.

Løsningen på Narestø kan være at den gjøres mindre og at en del av den blottlegges for å vise og dokumentere de opprinnelige.

(grunnen til at denne brygga nå er stengt for utsetting av båter, er at den gamle steinbrygga svikter og det har oppstått en glippe opp til 15 – 20 cm mellom betongdekke og fundamentet under som er den gamle steinbrygga. Betongdekke kan bryte sammen ved større punktbelastninger)

Eierskap og FDV:

Spørsmålet om eierskap og forvaltningsansvar er drøftet med Havnefogden.

Havnefogden mener at Arendal kommune fortsatt skal være eier av de kommunale bryggene inkl. fergeleier utenfor sentrum, men at Havnevesenet kan foreta det løpende årlige vedlikeholdet mot en årlig godtgjørelse. Det betyr at det fortsatt vil være kommunen som skal ha det formelle ansvaret for forvaltning drift og vedlikehold (FDV), derav budsjettansvaret. Alternativt kan eierskapet og all FDV overføres til Havnefogden.

Forslag til tiltak:

Det bør straks utarbeides et forslag om fremtidig bruk av de kommunale bryggene og fergeleiene eksklusiv bryggene som Park/idrett/ friluft har ansvar for. Planen må være ferdig til budsjettbehandlingen for 2010 og må inneholde:

- ny registrering med tilstand, dagens bruk og forvaltningsansvar
- forslag til fremtidig bruk (kan det bygges annerledes?, mindre ? mv.)
- materialbruk og utforming
- handlingsplan ; prioriteringsplan med kostnadsvurdering gjeldende fra 2010

Økonomi:

I 2009 er det ikke avsatt til de kommunale bryggene. Til å vurdere dagens tilstand og til å kostnadsberegne nye konstruksjoner vil det være behov noe konsulentbistand, anslagsvis ca 100-150.000 kr.

Fra 2010 må budsjetttrammen til investering i ombygging og bygging av nye brygger økes vesentlig. En vil anta at en bevilgning på 600 – 700.000 kr. pr år over en periode på minst 5 år vil være nødvendig for deretter å kunne trappes ned til et årlig vedlikeholds nivå på 100 – 150.000 kr.

Muligheter for statlig tilsudd:

Dersom en utformer nye brygger/fergekaier etter den utarbeidede veileder (håndbok) vil en kunne søke statlige midler, kanalisert gjennom Statens vegvesen. Anleggstilskuddet kan i noen tilfeller være opp til ca 70 % av totalkostnadene.

Alternative løsninger:

Som alternativ til at kommunen skal eie damskipsbryggene kan eierskapet og all FDV overføres til Arendal Havn KF

Kommuneplanens føringer:

Kommuneplanen peker på behov for en egen utredning vedrørende småbåthavner og kommunale brygger.

Kommunedelplanen er førstegangsbehandlet og er lagt ut til offentlig høring. Planen peker bl.a. på følgende:

Av de mange kommunale bryggene blir noen også benyttet som anløpssted for de lokale fergene som går til Tromøy, Hisøy og Merdø. Kommunen må avsette penger til å ruste opp enkelte svært dårlige offentlige brygger, med prioritet på brygger som også er fergeleier (for eksempel Torjusholmen, Revesand , Hastensund, m.fl.)

Pr. 2009 er den budsjettmessige avsetningen ca 150.00 kr. pr år. til vedlikehold, men denne bør økes til minst kr. 500.000 i 2010, 2011 og 2012 til undersøkelser og sikkerhetsmessige oppgraderinger til et akseptabelt nivå. Fra 2013 bør den årlige kommunale bevilgningen kunne reduseres til ca 250.000 årlig.

Noen brygger er i så dårlig forfatning at de bør rives og bygges nytt (for eksempel Torjushomen brygge). Investering i nye brygger eller omfattende rehabiliteringer med store kostnader bør behandles separat som egne prosjekter.

Det fremtidige stadige ettersynet av offentlige brygger bør være et ansvar for Arendal Havn der Arendal kommune bør "kjøpe" fremtidig vedlikeholdstjenester av Arendal Havn for en fast sum pr. år der også Arendal Havns ansvar blir å investere i riktig utstyr og tilstrekkelig personell til å gjennomføre et forsvarlig ettersyn og vedlikehold av alle bryggene. I tillegg til den kommunale bevilgningen bør Arendal Havn selv kunne bidra med penger til den viktige offentlige infrastrukturen.

Driftsmessige konsekvenser av rådmannens forslag til vedtak:

Ingen

Rådmannens forslag til vedtak:

Arendal formannskap gir rådmannen fullmakt til å nedsette et administrativt utvalg som sammen med Havnefogden utreder de kommunale bryggers tilstand, og foreslår fremtidig eierskap og ansvar for drift og vedlikehold.

Utvalget skal anslå kostnadene til istandsetting og til nye anlegg som grunnlag for fastsetting budsjett fra 2010 og i en handlingsplanperiode.

ARENDALE KOMMUNE
SAKSPAPIRER
Formannskap

Saksnr.: 77/09
Arkivsaksnr: 09/4339
Løpenr.: 25420/09
Arkivkode: N06

Saksbehandler: Ole Jørgen Etholm
Saksordfører: NN

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
77/09	Formannskap	20.05.2009

GJENNOMGANG AV GENERELL TILDELING AV SKOLESKYSS PÅ GRUNNLAG AV SÆRLIG FARLIG SKOLEVEI

Vedlegg

1. Protokoll fra møte i hovedutvalg for oppvekst og undervisning 30/3-1993 sak HS 29/93 Skyss under 4 kilometer – vurdering av trafikklfare. (t1)
2. [Udir-3-2009 Særlege problemstillingar i samband med retten til skyss](#) (t2)
3. Retningslinjer for skoleskyss i grunnskolen i Arendal kommune for elever som har delt bosted og elever som søker inntak ved annen skole enn nærskolen.(t3)

Bakgrunn for saken:

Behandlingen av saker knyttet til søknader om tildeling av skoleskyss på grunnlag av særlig farlig skolevei i ulike deler av kommunen har vist at det har vært fulgt ulik praksis. Det er derfor administrasjonen ber om tillatelse til å foreta en gjennomgang. Herunder vurderer på nytt de strekninger som ved behandling i hovedutvalg for oppvekst og undervisning 30.mars 1993 i sak 29/93 (t1) fikk en ordning med ekstraordinær skoleskyss med bakgrunn i farlig skolevei.

Tildeling av skoleskyss skjer med grunnlag i

§ 7-1. Skyss og innlosjering i grunnskolen

Elevar i 2.-10. årstrinn som bur meir enn fire kilometer frå skolen har rett til gratis skyss. For elevar i 1. årstrinn er skyssgrensa to kilometer. Elevar som har særleg farleg eller vanskeleg skoleveg har rett til gratis skyss utan omsyn til veglengda.

Kriteriene knyttet til særlig farlig skolevei er utdypet i Utdanningsdirektoratets rundskriv 3-2009 Særlege problemstillingar i samband med retten til skyss (t2) i punkt

12) Særleg farleg eller vanskeleg skoleveg og spørsmål om sakshandsaming

Det følgjer av opplæringslova § 7-1 første ledd at elevar som har særleg farleg eller vanskeleg skoleveg har rett til gratis skyss utan omsyn til veglengda. Klagesaker i grunnskolen knytte til vedtak om skyss handlar ofte om denne type saker.

Vilkåret "særleg farleg eller vanskeleg" er eit omgrep som det kan vere vanskeleg å definere ut frå lovteksten. Omgrepet er likevel ikkje underlagt kommunane sitt frie skjønn, mellom anna fordi det er tale om å sikre grunnleggjande rett til opplæring. Dette betyr at dei vurderingane kommunen har gjort i første instans kan prøvast fullt ut av Fylkesmannen og domstolane. Elevar som ferdast i trafikken vil alltid vere utsette for ein viss fare. Dette er likevel ikkje nok til å få gratis skyss ettersom det må vere tale om ein "særleg risiko". Dette inneber at faren ved å ferdast på denne vegen må vere utanom det vanlege for at vegen skal kunne karakteriserast som "særleg farleg eller vanskeleg" skoleveg for den einskilde elev. Ved vurderinga av om vegen er "særleg farleg eller vanskeleg" må alle relevante tilhøve ved vegen kartleggjast. Dette kan mellom anna vere trafikkttettleik, vegdekke, breidde, vegskulder, fotgjengarovergangar, fartsdumpar, lys, generell sikt, fartsgrense og ulykkesstatistikk. Ein må vere merksam på at trafikktilhøva kan endrast gjennom årstidene, til dømes når det gjeld lys/sikt, føre og brøyting. Det må deretter gjerast ei vurdering av om den einskilde elev har føresetnader for å ta seg forsvarleg fram i det aktuelle trafikkbiletet. Ved den individuelle vurderinga må det mellom anna takast omsyn til alder, utvikling, syn og hørsel. Rett til skyss er ein individuell rett. Avgjerda om ein elev har rett til skyss er derfor eit enkeltvedtak etter forvaltningslova,

Vurdering:

Vår praksis med å tildele skyss på generelt grunnlag for enkeltstrekninger er i praksis ikke i samsvar med at hver enkelt søker skal vurderes ut fra elevens egne forutsetninger. Når en vurderer søknader fra samme strøk vil det likevel være rimelig å basere seg på en ens vurdering av de trafikale forhold og så legge en vurdering av elevens egne forutsetninger når en avgjør om forholdene må oppfattes som særlig farlig for den aktuelle elev. Forutsetningene som lå til grunn for hovedutvalgets vurdering i 1993 er også vesentlig forandret i løpet av denne lange perioden. Her kan økt/reduert trafikkmengde og foretatte trafikksikkerhetstiltak ha medvirket til både økt og redusert trafikkfare. Når skoleskyss på grunnlag av særlig farlig skolevei innvilges så kan det legges inn forutsetninger om at tildelingen bortfaller dersom kommunen, fylkeskommunen eller Statens vegvesen iverksetter spesifiserte trafikksikkerhetstiltak som forbedrer trafikksikkerhetssituasjonen.

Det blir en utfordring å foreta en rettferdig og grundig behandling av søknadene som fremmes når antallet blir betydelig. Rådmannen vil likevel anbefale at vi nå foretar en omlegging med sikte på lik praksis over hele kommunen. Det er også slik at kommunens skoleskyssutgifter er store (om lag 10 mill.kr) og at vi innenfor de rammer loven setter ønsker å begrense utgiften til det kommunen er pålagt etter loven. Hensynet til skolebarns helse tilsier at skolebarn som ikke har særlig farlig skolevei bør gå til skolen for å holde seg i fysisk aktivitet.

Med bakgrunn i rundskrivet fra utdanningsdirektoratet har rådmannen utarbeidet retningslinjer for skoleskyss i grunnskolen for elever som har delt bosted og elever som søker inntak ved annen skole enn nærskolen. Dette følger saken til orientering.(t3)

Alternative løsninger:

Kommuneplanens føringer:

Denne gjennomgangen må sees i sammenheng med utarbeidelsen av en ny kommunedelplan for trafikkikkerhet der svært mange farlige strekninger og farlige enkeltpunkt i veisystemet er vurdert.

Driftsmessige konsekvenser av rådmannens forslag til vedtak:

Før gjennomgangen er iverksatt vil en ikke kunne konkludere i forhold til om skysskostnadene vil kunne reduseres. Rådhusenheten vil måtte avsette ressurser til å få gjennomført gjennomgangen og kartleggingen.

Rådmannens forslag til innstilling:

Vedtaket i hovedutvalg for oppvekst og undervisning HS sak 29/93 oppheves.

Det redegjøres for praksis og omfang på tildeling av skoleskyss på grunnlag av særlig farlig skolevei i kommende tertialrapporter. Her vil en og gjøre rede for omfanget på eventuelle klager på avslag på søknader om å få dekket skoleskyss med bakgrunn i særlig farlig skolevei.

Bystyret tar retningslinjer for skoleskyss i grunnskolen i Arendal kommune for elever som har delt bosted og elever som søker inntak ved annen skole enn nærskolen til orientering.