

REFERAT Formannskapet 2019-2023 d. 10-02-2021

Møtedato Onsdag d. 10. februar 2021 kl. 09:00

Møtested Bystyresalen

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|----|
| Nytt ordensreglement - endring etter vedtak i bystyret..... | 3 |
| Møtedokumenter..... | 5 |
| Strategiplan for oppvekst 2020-2025..... | 7 |
| Årsmelding Barn- og unges representant 2020..... | 9 |
| Buss i sentrum - anbefaling om omlegging av busstrasé gjennom Kvadraturen - høring..... | 11 |
| Verbalforslag 16/20 - Folkets klimadugnad..... | 22 |
| Merkeordning, Kristiansand som bærekraftig reisemål..... | 26 |
| Orientering om arbeid med lokal forskrift om smitteverntiltak..... | 28 |

Sak 15/21: Nytt ordensreglement - endring etter vedtak i bystyret

Vedlegg

Vedtak byst, 24032021, Sak 55/21, Nytt ordensreglement - endring etter vedtak i bystyret

Vedtak OPPV, 09022021, Sak 5/21, Nytt ordensreglement - endring etter vedtak i bystyret

forskrift om ordensreglement



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020042551
Saksbehandler Silje Årnes Lauvrak

| Behandlet av | Møtedato | Saknr |
|--------------------|------------|-------|
| 1 Oppvekstutvalget | 09.02.2021 | 5/21 |
| 2 Formannskapet | 10.02.2021 | 15/21 |

NYTT ORDENSREGLEMENT - ENDRING ETTER VEDTAK I BYSTYRET

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 10.02.2021 SAK 15/21

Formannskapets vedtak:

Saken utsettes til neste møte.
(12/39)

Forslag:

KRF fremmet følgende forslag:
«Det er ikke lov å ta bilde av / filme personer uten samtykke.»

AP fremmet følgende forslag:
«Saken utsettes til neste møte.»

Voteringer:

AP sitt utsettelsesforslag ble vedtatt med 12 mot 3 stemmer (DEM/SV/Hildegunn M. T. Seip, MDG).

KRF sitt forslag følger saken uten votering.

11.02.2021

Sak 2021000010-20: Møtedokumenter

Vedlegg

Rosa kompetanse - 10.02.21

Hatkriminalitet 10.02.21

Det er mennesker det handler om 10.02.21

Presentasjon om byvekstavtale 10.02.2021

Statusrapportering formannskapet covid-19 10.02.2021

Boliger til alle 10.2.2021

Presentasjon Akuttbygg SSH 10.02.21

Helsehus Eg 10.02.21

Helsebyen - Formannskapet 10.02.2020

Tilleggsliste Formannskapet 10.02.2021

Tilleggsliste Formannskapet 10.02.21

Komplett innkalling Formannskapet 10.02.21

Saksliste Formannskapet 10.02.21



Kristiansand, 05.02.2021

TILLEGGLISTE TIL FORMANNSKAPET

Dato: 10.02.2021 kl. 09.00
Sted: Bystyresalen / digitalt møte

Innkalling gjelder bare medlemmer. Varamedlemmer møter etter særskilt innkalling.

Forfall meldes snarest til Anne Lise H. Aabø tlf. 98 28 79 38 eller
epost alh@kristiansand-bystyre.no

| SAKSKART | | | Side |
|-----------------------|--------------|--|------|
| 21/21 | 2021006436-1 | Formannskapssak: Orientering om arbeid med lokal forskrift om smitteverntiltak | |
| | | | |

Møtet avholdes som fjernmøte/digitalt møte. Møtet vil bli streamet og overføres direkte på kommunens hjemmeside <https://kristiansand.kommunetv.no/>

Jan Oddvar Skisland
Ordfører
(sign.)

Sak 16/21: Strategiplan for oppvekst 2020-2025

Vedlegg

Vedtak , 27012021, Sak 7/21, Strategiplan for oppvekst 2020-2025

Vedtak byst, 17022021, Sak 38/21, Strategiplan for oppvekst 2020-2025

Vedtak OPPV, 09022021, Sak 2/21, Strategiplan for oppvekst 2020-2025

Sterkere sammen for barn og unge - strategiplan for oppvekst 2020-2025



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2021000787
Saksbehandler Eivind Eikeland

| Behandlet av | Møtedato | Saknr |
|--|------------|-------|
| 1 Ungdommens bystyre - arbeidsutvalget | 27.01.2021 | 7/21 |
| 2 Oppvekstutvalget | 09.02.2021 | 2/21 |
| 3 Formannskapet | 10.02.2021 | 16/21 |
| 4 Bystyret | 17.02.2021 | 38/21 |

STRATEGIPLAN FOR OPPVEKST 2020-2025

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 10.02.2021 SAK 16/21

Formannskapets innstilling:

Strategiplan for oppvekst 2020-2025 vedtas.
(Enst.)

11.02.2021

Sak 17/21: Årsmelding Barn- og unges representant 2020

Vedlegg

Vedtak BYSTED, 04022021, Sak 28/21, Årsmelding Barn- og unges representant 2020

Årsmelding Barn- og unges representant 2020



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2021001541
Saksbehandler Tone Marie Mjåland

| Behandlet av | Møtedato | Saknr |
|----------------------------------|------------|-------|
| 1 By- og stedsutviklingsutvalget | 04.02.2021 | 28/21 |
| 2 Formannskapet | 10.02.2021 | 17/21 |

ÅRSMELDING BARN- OG UNGES REPRESENTANT 2020

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 10.02.2021 SAK 17/21

Formannskapets vedtak:

Formannskapet tar årsmeldingen til orientering
(Enst.)

11.02.2021

Sak 18/21: Buss i sentrum - anbefaling om omlegging av busstrasé gjennom Kvadraturen - høring

Vedlegg

Vedtak BYSTED, 04022021, Sak 24/21, Buss i sentrum - omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen - høring

Buss i sentrum - omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen, rapport datert 18.01.21

Vedlegg 1 - Erfaringer fra andre byer

Vedlegg 2 - Konsekvenser for handelen av flytting av busstrase i Kvadraturen, Civitas 2020

Vedlegg 3 - Illustrasjoner for Dronningens gate og Henrik Wergelandsgate, 18.01.21

Vedlegg 4 - Illustrasjonsplaner for Henrik Wergelandsgate til forprosjekt (2013)

Vedlegg 5 - Notat fremkommelighet i Kvadraturen, AKT, 13.05.2019



Dato 20. januar 2021
Saksnr.: 2020069551-9
Saksbehandler Christina Rasmussen
Godkjent av Jan Erik Lindjord
Knut Felberg
Tone Iglebæk
Camilla Bruno Dunsæd

Saksgang

By- og stedsutviklingsutvalget
Formannskapet

Møtedato

04.02.2021
10.02.2021

Buss i sentrum - omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen - høring

Forslag til vedtak

[Rapporten *Vurdering av omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen med anbefaling om omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen, slik vist i alternativ 5, legges ut på offentlig ettersyn.*](#)

Sammendrag

I 2016 COWI utarbeidet rapporten *Vurdering av alternative bussruter gjennom Kristiansand sentrum*. Rapporten anbefaler to alternativer i tillegg til dagens situasjon (alternativ 0) som skal sikre bussens fremkommelighet og øke kapasitet på kollektivinfrastrukturen gjennom sentrum. Effekter og konsekvenser av traséalternativene på bylivet og handelsnæringen i Kvadraturen ble ikke vurdert.

Bystyret i gamle Kristiansand vedtok i 2017 at det skulle foretas en grundig vurdering av aktuelle traseer i Tollbodgata og Dronningens gate. Se ordlyd på vedtaket i saksutredningen. Prosjektet *Buss i sentrum* følger opp overordnede føringer og mål om bærekraftig utvikling, nullvekst i personbiltrafikken, og bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken gjennom Kvadraturen. Samtidig belyser arbeidet viktige hensyn som byliv, handel, kvaliteter i gatebildet for byens mange brukere.

To alternativer vurderes i rapporten: alternativ 0 som er dagens situasjon med enkle forbedringer og alternativ 5 som er en omlegging av østgående busstrafikk til Dronningens gate, og enveiskjøring for buss og bil i kollektivgatene.

Rapporten berører ulike sentrale temaer og hvordan alternativene forholder seg til disse:

- Fremføring av kollektivtrafikken
- Næringsliv og handel
- Bylogistikk
- Byutvikling og gateliv
- Trafikkavvikling

Vurdering av de ulike temaer peker på utfordringer og mulige løsninger for begge alternativer. Fremkommelighetsutfordringene ved dagens situasjon og i alternativ 0 løses ikke like bra som ved omlegging av østgående busstrasé til Dronningens gate. Administrasjonen vurderer at omlegging av østgående busstrafikk til Dronningens gate (alternativ 5 i rapporten) gir en bedre prioritering av kollektivtrafikken. Den øker bussens fremkommelighet og ruster kollektivtilbudet til å ta imot passasjerveksten som forventes frem mot 2030. Det er det beste alternativet for å legge til rette for fremtidig utvikling.

Kommunedirektøren anbefaler at rapport med anbefaling om omlegging av busstrasé slik vist i alternativ 5 legges ut til offentlig ettersyn.

Vedlegg:

Buss i sentrum - omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen, rapport datert 18.01.21

Vedlegg 1 - Erfaringer fra andre byer

Vedlegg 2 - Konsekvenser for handelen av flytting av busstrase i Kvadraturen, Civitas 2020

Vedlegg 3 - Illustrasjoner for Dronningens gate og Henrik Wergelandsgate, 18.01.21

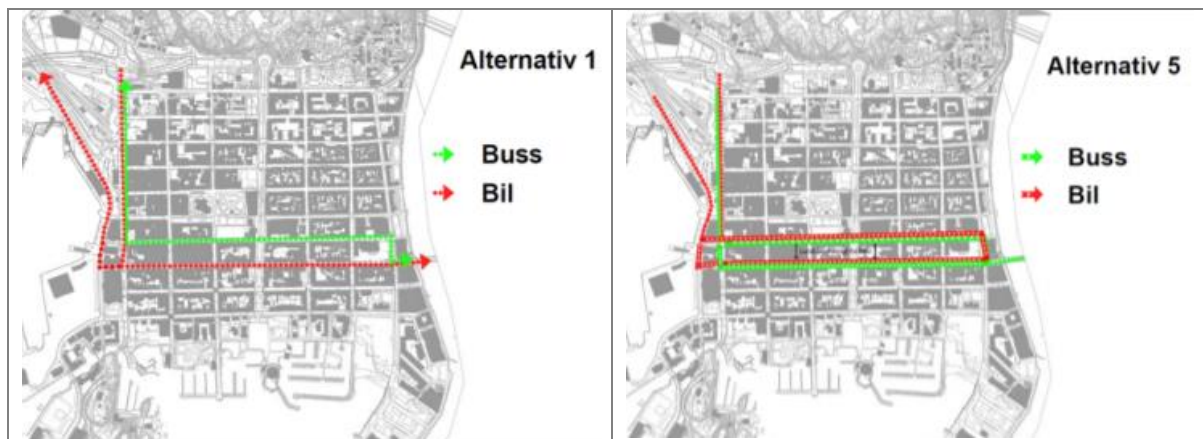
Vedlegg 4 - Illustrasjonsplaner for Henrik Wergelandsgate til forprosjekt (2013)

Vedlegg 5 - Notat fremkommelighet i Kvadraturen, AKT, 13.05.2019

Saksutredning

Bakgrunn for saken

I 2016 COWI utarbeidet rapporten *Vurdering av alternative bussruter gjennom Kristiansand sentrum*. Etter en silingsprosess, anbefalte COWI å jobbe videre med alternativ 0, 1 og 5. Rapporten anbefalte traséalternativer for å sikre bussens fremkommelighet og øke kapasitet på kollektivinfrastrukturen gjennom sentrum, men vurderte ikke hvilke effekter og konsekvenser traséalternativene har for bylivet og handelsnæringen i Kvadraturen.



Figur 1: Bussrutealternativer som er anbefalt i tillegg til alternativ 0 (dagens rute) (COWI, 2016)

Traséalternativene ble innarbeidet i gatebruksplanen. Revisjon av gatebruksplanen var formelt sett en endring av kommunedelplanen for Kvadraturen og Vestre Havn del 1. Saken ble sluttbehandlet i Kristiansand bystyre den 21.06.2017 (sak 86/17) med følgende vedtakspunkt:

Buss i sentrum; Formannskapet vil presisere at vi ønsker fortgang i arbeidet med busstrase. Det settes i gang et arbeid med en grundig vurdering av aktuelle traseer i Tollbodgata og Dronningens gate, for kollektivtrafikken gjennom Kvadraturen. Konsekvenser for fremføring av kollektivtrafikk, næringsliv og handel, traseenes sårbarhet ved hendelser, trafiksikkerhet m.m. skal vurderes. Det skal i prosessen legges vekt på dialog og medvirkning av berørte aktører.

Vedlagte rapport med anbefalinger er administrasjonens svar på bystyrets bestilling. Rapporten med anbefaling foreslås lagt ut på offentlig ettersyn før fremtidig busstrasé endelig vedtas.

Beskrivelse av alternativer for busstrasé gjennom Kvadraturen

Alternativ 0 | Dagens trasé med østgående busser i Henrik Wergelandsgate, Festningsgata og Tollbodgata, og vestgående busser i Tollbodgata og Vestre Strandgate, er referansealternativet for vurdering av konsekvenser ved omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen. En forbedring av dagens trasé vurderes med utgangspunkt i eksisterende kunnskap og et forprosjekt utarbeidet i 2013.

Alternativ 1 | Kollektivgate med toveis busstrafikk i Tollbodgata ble tidlig forkastet som løsning da det ikke er tilstrekkelig bredde for å romme nødvendige funksjoner i gata.

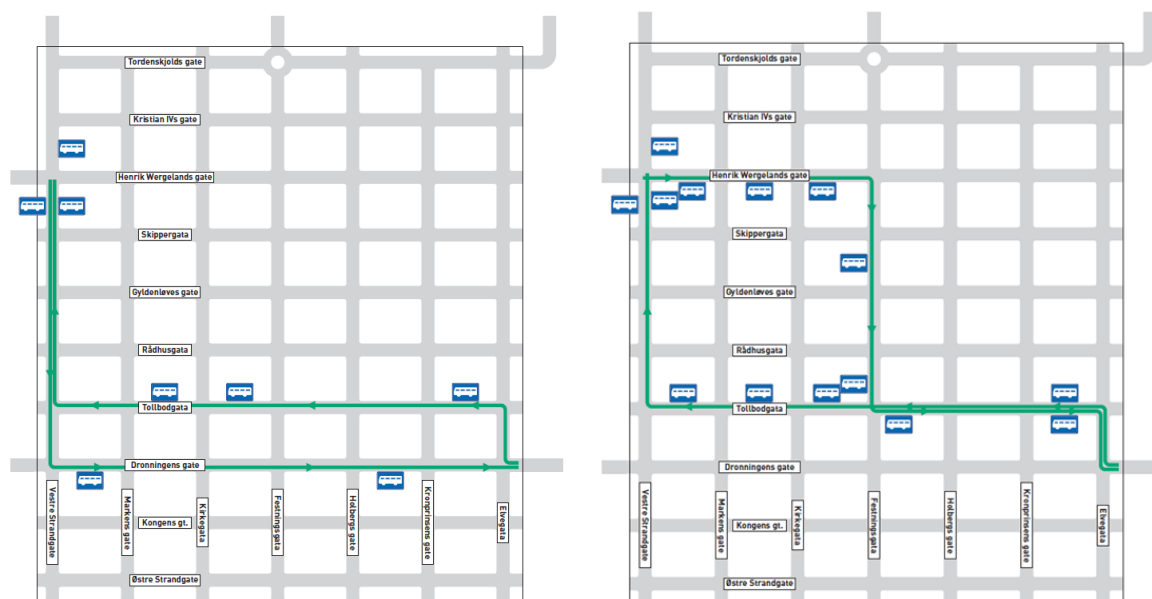
En kollektivgate i Tollbodgata skal fremdeles ivareta plass til varelevering til to kjøpesentre, varelevering til uteliv og restauranter, kjøring til eiendommer. God bredde på fortauene skal ivareta fotgjengere og møblement (holdeplasser, benker, beplantning,

o.l.) som bidrar til gateliv. Når alle disse behov og hensyn gis den plass som de krever, er gata ikke brei nok.

Alternativ 5 | Enveiskjøring for buss og bil i Tollbodgata og Dronningens gate der østgående busstrafikk legges til Dronningens gate. Vestgående busstrafikk vil fremdeles være i Tollbodgata (som i dag). I dette alternativet vil Henrik Wergelandsgate fremdeles brukes som bussgate for Egssbussen.

Det er for dette alternativet vurdert to muligheter for biltrafikken:

- A: Biltrafikken har samme kjøreretning som busstrafikken. Tollbodgata og Dronningens gate blir altså enveiskjørt for buss og bil. I Tollbodgata mellom Festningsgata og Vestre Strandgate vil bare kjøring til eiendommene tillates.
- B: Biltrafikken har motsatt kjøreretning av busstrafikken. I Tollbodgata mellom Festningsgata og Vestre Strandgate vil bare kjøring til eiendommene tillates. Dette viser seg å være plasskrevende og løsningen forkastet. Se i vedlagt rapport for mer utdypende vurderinger.



Figur 2: Alternativ 5 til venstre med vestgående busstrafikk i Tollbodgata og østgående busstrafikk i Dronningens gate. Alternativ 0 til høyre med dagens trasé og holdeplasser.

Sentrale temaer i arbeidet

Kollektivtrafikken i byområdene bidrar til å sikre funksjonsdyktige byer og samfunn. Bussen skal være konkurransedyktig med bilen, bidra til å redusere kø og sikre et mer attraktivt bymiljø. Bussen har mulighet til å frakte flere mennesker per kjøretøy og dermed bidra til mer effektiv utnyttelse av veinfrastrukturen.

Prosjektet *Buss i sentrum* følger opp overordnede føringer og mål om bærekraftig utvikling, nullvekst i personbiltrafikken, og bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken gjennom Kvadraturen. Samtidig belyser arbeidet viktige hensyn som byliv, handel, kvaliteter i gatebildet for byens mange brukere.

Rapporten berører ulike sentrale temaer og hvordan alternativene forholder seg til disse:

- Fremføring av kollektivtrafikken
- Næringsliv og handel
- Bylogistikk
- Byutvikling og gateliv
- Trafikkavvikling

Fremføring av kollektivtrafikken

Fremkommeligheten i rusetid påvirker bussens fremføringstid og regularitet, dens kapasitet og konkurranseforholdet til bilen. For å opprettholde en kort og forutsigbar reisetid er det avgjørende at bussen kan gå mest mulig uhindret gjennom Kvadraturen. Forsinkelser i sentrum vil påvirke reisetiden til passasjerer senere på turen. Små forsinkelser i Kvadraturen har store konsekvenser for resten av bussruten, og bidrar til å redusere bussens attraktivitet. Stort innslag av forsinkelser påvirker ruteplanleggingen ved at forsinkelsene må innarbeides inn i de oppsatte kjøretidene i rutetabellene. En rask og effektiv kollektivfremføring i sentrum vil gi gevinster for alle passasjerer, ikke bare de som reiser til og fra sentrum.

Dagens trasé er formet som et åttetall der hovedtraseene øst og vest krysser hverandre både i krysset mellom Vestre Strandgate og Henrik Wergelandsgate, og i krysset mellom Festningsgata og Tollbodgata. I disse kryssene er det ikke mulig å prioritere for eksempel vestgående busser uten at det går ut over bussene i den andre retningen. Det er mulig å gjøre noen tiltak i Henrik Wergelandsgate som vil gjøre den til en bedre bussgate, men det løser ikke de grunnleggende utfordringene med dagens busstrasé.

Omlegging av østgående busstrafikk til Dronningens gate gir muligheten for en rettere busstrasé med færre svingebevegelser for bussen. Det gjør det lettere å prioritere bussen i kryss og i eget felt gjennom Kvadraturen. Statens vegvesen har fått utarbeidet trafikkanalyser i forbindelse med reguleringsplan for ny havnegate og Vestre Strandgate, som peker på at trafikkflyten for både biler og busser blir bedre ved omlegging av østgående busstrafikk (alternativ 5).

Næringsliv og handel

Busstraseene i Henrik Wergelandsgate og Tollbodgata representerer ytterkantene av det mest attraktive handelsområdet. Dagens busstrasé med tilhørende bussholdeplasser bidrar til å sende ganske store folkemengder inn i handelsområdet i Markens gate fra hver sin side. I Dronningens gate er flere av butikkene noe eller svært avhengig av at kundene kan parkere utenfor. Det begrunnes delvis med at kundegruppen er bilbasert, delvis med at varene som selges forutsetter kort vei til et kjøretøy. Handelsanalysen oppsummerer utfordringene ved omlegging av busstraseen (Civitas, 2020):

- Problemstillingen i Henrik Wergelandsgate er om flytting av busstraseen vil ha alvorlige negative konsekvenser for kundegrunnet til butikkene i området?
- Problemstillingen i Dronningens gate er om bussen vil fortrenge en viktig bilbasert kundegruppe, og om en ny bussbasert kundegruppe vil kunne erstatte denne?

Civitas vurderer at tap av busspassasjerer ved flytting av busstraseen fra Henrik Wergelands gate til Dronningens gate vil oppveies av tilførsel av et ny kundegrunnlag i den nordvestre del av Kvadraturen. Det er nemlig et område hvor det er mye på gang av boligprosjekter og nyetableringer.

I Dronningens gate vil kjøpekraften kunne øke som konsekvens av tilførselen av busspassasjerer. Trafikkomlegging, fjerning av gateparkering og anleggsperiode vil kunne ha konsekvenser for de butikkene som er mest avhengig av tilgang med bil. Men endringene i gata kan også påvirke gatebildet på en positiv måte, og føre til en tilpasning av handelstilbudet over tid. Erfaringer fra andre byer tilsier at opprustning av gata og investering for å skape et hyggelig og attraktivt gatemiljø er viktig for å oppnå en positiv effekt for handelslivet i gata. Det er også mulig å fortsatt tilby noe korttidsparkering etter en omlegging, dette må vurderes i detalj i videre planlegging.

Bylogistikk og varelevering

Dialog og befaring med Leverandørens Utviklings- og Kompetansesenter (LUKS) har bidratt til å kartlegge utfordringer og muligheter for å ivareta varelevering i dagens busstrasé og ved omlegging av busstraseen. Varelevering løses i begge alternativer.

Byutvikling og gateliv

Kvadraturen har de siste årene opplevd en betydelig utvikling i sør med boligbygging på Tangen, transformasjonsprosjekter i Murbyen og langs Strandpromenaden, og utvikling av boliger og kulturklynge ved Silokaia på Odderøya. Lagmannsholmen ligger for tur og skal planlegges for byutvikling. Samtidig skjer det også en del utvikling i sentrum og nordvestre del av Kvadraturen; eksempelvis Byhaven i kvartal 2, Baneheia park i Nybyen, transformasjon av Slottet og kvartal 14, første trinn av utbygging på Quadrum, planarbeid på gang for kvartalene 1 og 7.

Dagens busstrasé er 'spredt' over byen i en åtteform og sikrer en tilførelse av busspassasjerer inn i sentrum fra ulike sider. Dette anses som positivt for flere grupper. Blant annet har stemmer fra næringslivet og rådet for funksjonshemmede sagt seg positive til dette aspektet ved dagens kollektivinfrastruktur.

Omlegging av østgående busstrafikk gjennom Dronningens gate vil kunne ta bedre høyde for utviklingen i den sørlig del av Kvadraturen med randsoner. For de deler av Kvadraturen som får økt avstand til nærmeste bussholdeplass handler det bare om noen minutters forskjell. Egsbussen vil fremdeles gå gjennom Henrik Wergelandsgate som en del av 'indreningen' mellom Kvadraturen, Eg, UiA og Lund. Det vil fremdeles være holdeplass i Vestre Strandgate. Bussbytte vil bli enklere ved en omlegging av busstraseen.

Utforming av kollektivgatene er like viktig tema som god trafikkflyt, og påvirker brukerens estetisk opplevelse av gatebildet. En attraktiv gate som er behagelig å bevege seg i har større mulighet for å lykkes med gateliv og handelsliv. Ulike erfaringer fra andre byer viser en stor oppmerksomhet på utforming og design av kollektivgatene. Smal kjørebane gir bedre plass til breie fortau med gateliv og møblement (beplanting, sitteplasser, sykkelstativ, salgsstativ, uteservering, mm). Smal bredde på kjørebane vil påvirke trafiksikkerheten (lavere hastighet) og trafikkflyten (jevne hastighet). Utsmykning av kollektivgatene eller kreative grep for å gi de egen karakter og identitet kan bidra positivt på opplevelsen i kollektivgatene, og på hvor lett det er å kjenne de igjen i bybildet.

Trafikkavvikling

Trafikale forhold i de ulike alternativene er vurdert, herunder sammenheng med Havnegata og Vestre Strandgate (dagens og fremtidig løsning), trafikkflyt, kjøremønster og risiko for trafikklekkasje til andre områder i byen, trafiksikkerhet og signalregulering i kollektivgatene.

Sammenheng med Havnegata og Vestre Strandgate løses for begge alternativer, men omlegging av busstraseen til alternativ 5 bidrar til å avlaste krysset Vestre Strandgate/Henrik Wergelandsgate og gir bedre fremføring av bussen.

Endring til ny busstrasé vil medføre en del endringer i dagens kjøremønster. Samtidig er det også utfordringer i dagens løsning. Dette må jobbes videre med når fremtidig busstrasé er landet.

Det er trafiksikkerhetsutfordringer i begge alternativer. Disse er mulig å løse for begge alternativer. Det viktigste grep for økt trafiksikkerhet i kryss er å innføre 30 km/t i hele Kvadraturen. Sammen med andre virkemidler skal det være mulig å finne gode løsninger for hvert enkelte kryss. Dette må også jobbes videre med når fremtidig busstrasé er landet.

Hensynet til Dronningens gates funksjon som beredskapsvei ved hendelser på E18 løses for begge alternativer.

Uttalelser fra rådene

Prosjektleder har holdt en orientering om prosjektet, vurderinger og anbefaling hos alle rådene. Rådene har fått mulighet til å stille spørsmål og gi innspill. Disse er kort oppsummert herunder. De fleste tilbakemeldinger er på et mer detaljert nivå som kan løses i neste fase av planlegging av bussgatene.

Rådene gis mulighet for å sende innspill i høringsperioden.

| Orientering av rådene |
|--|
| <p>8. oktober 2020 Orientering hos seniorrådet</p> <p><u>Noen tilbakemeldinger:</u> Seniorrådet pekte på flere elementer i busstilbudet i Kristiansand, blant annet hvilke betydning har endringer i busstrasé i Kvadraturen for de som bor ut i kommunen (herunder bussbytte, avstander, mulighet for å la bilen stå ved innfartsparkering, mm) I Kvadraturen var flere opptatt av god og attraktiv utforming av gatene for fotgjengere og syklister. Det ble stilt spørsmål om muligheten for en ringbuss/shuttlebuss i Kvadraturen.</p> |
| <p>22. oktober 2020 Orientering hos studentrådet</p> <p><u>Noen tilbakemeldinger:</u> I studentrådet ble flere elementer rundt tilrettelegging for gående og syklende løftet frem, blant annet mulighet for tak over sykkelparkering, opplevd trygghet for fotgjengere i kollektivgatene og utforming av kollektivgatene så de ikke oppleves som barriere i bybildet. Merking og veifinning i gatene i Kvadraturen ble også nevnt.</p> |
| <p>5. september 2018 Orientering om oppstart av arbeidet i Ungdomsutvalget (i gamle Kristiansand kommune)</p> <p>28. oktober 2020 Orientering hos og befarung med Ungdommens bystyre – By, sted og miljø</p> <p><u>Noen tilbakemeldinger:</u> Ungdommene snakket om forhold som trygghet og kvalitet på holdeplassene og i bussgatene (tak, belysning, synlighet, sitteplasser, trær og noe grønt i gatene, steinbelegg på gangfeltene, mm). Det er ubehagelig å vente på bussens ved utestedene. Det skal være enkelt å bytte buss. Lesbarhet/synlighet er viktig, noen mener at det kan vanskelig å vite om man er på rette buss. Det skal være god plass til folk, og god plass til de som 'ruller' og sykler. Det må være oppmerksomhet på tilrettelegging for ungdommen for de drar til byen og lager liv. Flere bussholdeplasser på ruten gjør det mulig å gå mellom de i sted for å vente, men ungdommene sier også at de ikke tar bussen mellom destinasjoner inne i byen på grunn av korte avstander.</p> |
| <p>1. desember 2020 Orientering hos rådet for funksjonshemmede</p> <p><u>Noen tilbakemeldinger:</u> Rådet for funksjonshemmede løftet frem elementer som tilgjengelighet til helserelevante tjenester (legesenter, o.l.) og viktigheten av trinnfri adkomst. Det ble stilt spørsmål til Lundsbroa og hvorfor bussen kjører gjennom byen.</p> |

Medvirkning

Arbeidsopplegget ble satt opp med vekt på dialog med ulike berørte aktører og relevante fagorganisasjoner. Følgende møter og aktiviteter har vært avholdt underveis i prosessen.

| |
|---|
| Dialog med handel- og næringslivet |
| <i>14. november 2018</i> Workshop med næringsdrivere, gårdeiere, representanter fra rådet for funksjonshemmede (gml. Kristiansand) og studenter fra Universitet i Agder (fra Studentorganisasjonen i Agder, STA), om Dronningens gate som bussgate. |
| <i>22. mai 2019 og 23. september 2020</i> Orienteringer hos Kvadraturen gårdeierforening og Kvadraturforeningen. |
| <i>27. september 2020</i> Orientering for representanter for Kvadraturen gårdeierforeningen, Kvadraturforeningen og næringsforeningen. |
| <i>August 2020</i> Handelsanalyse ble gjennomført av Civitas med intervju med enkelte næringsdrivere i dagens og fremtidig bussgate, og befaring med daglig leder for Kvadraturforeningen og gårdeierforeningen. |
| Dialog med fagpersoner og fagorganisasjoner |
| <u>Tema: Trafikksikkerhet, trafikkavvikling og kjøremønstre</u> <i>26. mars 2019</i> Workshop med Agder kollektivtrafikk, Statens vegvesen og Vest-Agder fylkeskommune om løsninger for trafikksikkerhet i bussgatene. <i>17. august 2020</i> Arbeidsmøter med Agder fylkeskommune og Statens vegvesenet om kjøremønstre og trafikksikkerhet i kryss. <i>22. september 2020</i> Arbeidsmøte med Agder fylkeskommune (Forvaltning/Trafikksikkerhet, Forvaltning/Kollektiv, Strategi og mobilitet), Agder kollektivtrafikk og Statens vegvesenet om kjøremønstre og trafikksikkerhet i kryss. <i>7. oktober 2020</i> Arbeidsmøte med Agder fylkeskommune, Statens vegvesenet og Agder kollektivtrafikk om kjøremønstre og trafikksikkerhet i kryss. |
| <u>Tema: Parkering, varelevering og skilting</u> <i>29. april 2019</i> Arbeidsmøte med Leverandørens utviklings og kompetansesenter (LUKS), Kristiansand parkering og politiet. <i>4. november 2019</i> Befaring med LUKS og Kristiansand parkering. |

Vurdering

Omlagging av busstraseen vil være et grep med betydelige konsekvenser for Kvadraturen. Ulike tema og konsekvenser er vurdert i rapporten. Begge alternativer byr på sine utfordringer, og begge alternativer har både positive og negative effekter.

Alternativ 0 med dagens trasé er ikke optimal for bussens fremføring gjennom Kvadraturen, og dagens fremkommelighetsutfordringer vil øke når flere folk skal ta buss, sykle eller gå, fremfor å ta bilen. Deler av næringslivet og handelen i byen drar nytte av dagens trasé. Den tilfører kunder fra flere sider inn i byens mest attraktive handelsområde i Markens gate. Endringer er ikke nødvendigvis kjærkommen og vil alltid skape en usikkerhet frem til nye vaner dannes.

Alternativ 5 med østgående busser i Dronningens gate gir en bedre prioritering av kollektivtrafikken, fordi den øker bussens fremkommelighet og ruster kollektivtilbudet til å ta imot passasjerveksten som forventes frem mot 2030. Trafikkberegninger peker også på at trafikflyten forbedres for både bil og buss med denne løsningen. Kjøremønster vil bli mer oversiktlig. I Festningsgata medfører omlegging av busstrasé at bilene som kommer inn og ut av Festningsgata (og parkeringshuset under torget) ikke blandes med busstrafikken som skal videre østover.

Handelsanalysen (2020) peker også på at omlegging av busstraseen vil medføre endringer i kundegrunnlaget i Henrik Wergelandsgate og i Dronningens gate. Opprustning av gata og høy kvalitet på møblement og valgte løsninger vil kunne gi en mer attraktiv opplevelse av Dronningens gate.

Klima- og miljøkonsekvenser

Utviklingen viser at det er i byområdene at behovet for mobilitet og transport vil øke mest. Dette er områder som allerede i dag utfordres av kø, arealknapphet og krav til effektiv transport. Selv om biltrafikken blir helelektrisk og kjøretøyene autonome, vil arealknapphet og utfordringer med kø, trengsel og parkering fortsatt gjelde i byen.

Buss i sentrum har betydning for oppfølging av målene om nullvekst i personbiltrafikken og lavutslippssamfunnet.

Nullvekstmålet i personbiltrafikken i storbyene er forankret i Nasjonal transportplan og en viktig premisse for byområdene helt siden 2012: veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. For Kristiansandsregionen viser beregninger at nullvekstmålet kan innfris hvis antall kollektivpassasjerer dobles innen året 2030. I tillegg forutsettes det at gange og sykkel tar en betydelig del av veksten. Da må gang- og sykkelveier og kollektivtransportens fremkommelighet prioriteres og forbedres i arealplanlegging, slik at det blir mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.

Kristiansand kommune har som mål å være et sosialt rettferdig lavutslippssamfunn med 80% lavere klimagassutslipp i 2030 enn i 2015. De to største kilder for klimagassutslipp i Kristiansand er veitrafikken og industrien. Kollektivtilbudet bidrar til å redusere klimagassutslipp og bedre miljøet i byen. Når bussreiser erstatter bilreiser bidrar det til redusert trafikkstøy og bedre luftkvalitet. AKT melder også at kjøretøyene utvikles stadig til å produsere lavest mulig utslipp, f.eks. bruk av el-busser. En forbedring av busstilbudet vil være positiv for miljøet.

Folkehelse

Kollektivtrafikken bidra til å øke mobiliteten og tilgjengeligheten for innbyggere uten bil, eller som av andre grunner er mindre mobile, slik at de kan reise til prioriterte reisemål. Det gjelder blant annet innbyggere som ikke har råd til bil, folk som ikke ønsker å utsettes for kø og 'parkeringsstress' i sentrum og barn og unge som ikke bor i sykkelavstand til sentrum.

Tilrettelegging for bedre kollektivtilbud bidrar også til bedre bymiljø. Når kollektivreiser erstatter bilreiser gir det mindre trafikk støy og bedre luftkvalitet.

Barn og unges interesser

Det vurderes at barn og unges interesse ivaretas i begge alternativer. Omlegging av busstraseen til alternativ 5 kan være en fordel for kollektivinfrastrukturens lesbarhet, også hos barn og unge.

Økonomiske konsekvenser

Dersom en omlegging av busstraseen skal gi de positive konsekvensene for byliv og passasjervekst for bussen er det nødvendig med investeringer i infrastrukturen. I det lokale forslaget til tiltaksportefølje for Byvekstavtale for Kristiansandsregionen er det

forslått å sette av penger til fremkommelighetstiltak gjennom Kvadraturen, herunder omlegging av busstraseen.

Det er behov for en bedre kartlegging av størrelsen på finansieringsbehovet, men det er lite realistisk at hele kostnaden vil kunne tas over ordinære budsjetter. Det er derfor nødvendig at tiltak for omlegging av busstraseen, inkludert en oppgradering av Henrik Wergelandsgate, etter at omlegging av østgående busstrafikk til Dronningens gate er lagt, bør inn som et prioritert tiltak i en byvekstavtale.

Konklusjon (jf. forslag til vedtak)

Administrasjonen vurderer at alternativ 5 er det beste alternativet for å legge til rette for fremtidig utvikling. Der begge alternativer har utfordringer, finnes det også løsninger. Fremkommelighetsutfordringene ved dagens situasjon og alternativ 0 løses ikke like bra som ved omlegging av østgående busstrasé til Dronningens gate.

Kommunedirektøren anbefaler at rapport med anbefaling om omlegging av busstrasé slik vist i alternativ 5 legges ut til offentlig ettersyn.

Sak 19/21: Verbalforslag 16/20 - Folkets klimadugnad

Vedlegg

Vedtak BYSTED, 04022021, Sak 26/21, Verbalforslag 16/20 - Folkets klimadugnad

Rettningslinjer - folkets klimadugnad



Dato 7. desember 2020
Saksnr.: 2020107325-1
Saksbehandler Helene Vedal
Godkjent av Tone Iglebæk
Eva Ann Birgitt Berglund Åsland
Camilla Bruno Dunsæd

Saksgang

By- og stedsutviklingsutvalget
Formannskapet

Møtedato

04.02.2021
10.02.2021

Verbalforslag 16/20 - Folkets klimadugnad

Forslag til vedtak

1. Formannskapet vedtar forslag til retningslinjer for Folkets klimadugnad

Sammendrag

Bystyret ber i verbalvedtak 16-20 administrasjonen om en sak på hvordan Folkets klimadugnad kan organiseres. Det er avsatt 850 000 kroner i 2021 og 2022 til ordningen.

Lokalt vil Folkets klimadugnad bygge på ideen om innbyggerinvolvering for å nå målet om 80 % lavere klimagassutslipp i 2030 enn i 2015. Befolkningen i Kristiansand kommune skal kunne delta i klimadugnaden med egeninitierte tiltak med kommunen som fasilitator. Ordningen henvender seg i første rekke til enkeltpersoner, ikke-kommersielle organisasjoner, lag og foreninger som ønsker å bidra i klimadugnaden.

Det anbefales at klimatiltakene støtter opp under målene i kommuneplanens samfunnsdel og fremmer kunnskapsheving, holdningsfremmende arbeid og klimaaktiviteter i nærområdene.

Vedlegg:

1. Forslag til retningslinjer for Folkets klimadugnad

Saksutredning

Bakgrunn for saken

Kommunedirektøren la fram forslag til økonomiplan 2020-2023 i Bystyret 30.oktober 2019. Bystyret vedtok i den forbindelse 74 verbalforslag. Formannskapet vedtok i møtet 4. Mars 2020 fordelingen av verbalvedtakene per område. I tråd med formannskapets vedtak, har direktørområde Samhandling og Innovasjon, i samarbeid med direktørområde By- og stedsutvikling utredet verbalvedtak 16-20.

«Folk ønsker å bidra i den store miljø- og klimadugnaden, Folkets Klimadugnad. Bystyret ønsker å opprette en ny støtteordning for miljø- og klimatiltak i regi av lag og foreninger, og ber om en sak på hvordan dette kan organiseres.»

Bystyret vedtok 850 000 kroner til folkets klimadugnad i 2020 og 2021. På grunn av pandemien er disse midlene flyttet til 2021 og 2022.

Folkets klimadugnad

Dugnadsarbeid handler om å gjøre en frivillig innsats for felleskapet, som det er vanskelig å utføre alene. Folkets klimadugnad kan derfor tolkes som en innsats befolkningen gjør for klima lokalt, som gir merverdi dersom arbeidet utføres sammen.

Lokalt bygger Folkets klimadugnad på ideen om innbyggerinvolvering og at befolkningen i Kristiansand kommune skal kunne delta i klimadugnaden med egeninitierte tiltak med kommunen som fasilitator. Ordningen henvender seg i første rekke til enkeltpersoner, ikke-kommersielle organisasjoner, lag og foreninger som ønsker å bidra i klimadugnaden.

Sammenlignbare tilskuddsordninger andre steder

I 2019 igangsatte **Oslo kommune** en rekke satsninger rettet mot klima- og miljøtiltak. Blant disse var *nabolagsprogrammet*¹ hvor alle bydelene ble utfordret til å aktivisere befolkningen til videre innsats i det grønne skiftet. Med programmet fulgte øremerkede midler til aktiviteter for å engasjere befolkningen og til å styrke det lokale klima- og miljøarbeidet. I bydelene er det også etablert egne tilskuddsordninger for aktiviteter som gir et positivt bidrag til miljøet og nærmiljøet², som retter seg mot enkeltpersoner, organisasjoner, sameier, borettslag og næringsaktører med lokal forankring. Tiltakene og aktivitetene skal bidra til at befolkningen kan ta miljøriktige valg, og det kan søkes tilskudd til for eksempel dyrkingsprosjekter som skaper møteplasser og er læringsarenaer, grønne aktiviteter som stimulerer til integrering og grønne prosjekter. I tillegg til å sørge for aktivitet i alle bydeler gjennom året, ble det etablert et nettverk for kunnskapsdeling og felles grønne prosjekter på tvers av bydelene.

Bergen kommune har etablert en tilskuddsordning for klima- og miljøtiltak hvor ikke-kommersielle lag, foreninger og organisasjoner kan søke om tilskudd som skal medvirke til miljøvennlig og bærekraftig utvikling i tråd med kommunens strategier. Dette kan være prosjekter som reduserer bilbruk eller øker mer miljøvennlige reisevaner, reduserer forbruk eller reduserer effekten av et endret klima³. Også **Vestland fylkeskommune** har etablert en tilskuddsordning til lokale klima- og miljøtiltak. Tilskuddsordningen er rettet mot frivillige lag, organisasjoner, grendelag og velforeninger, og skal fremme lokale initiativ for en bærekraftig utvikling i fylket.

¹ <https://s3.eu-north-1.amazonaws.com/oslokommune-miljohovedstaden/documents/Nabolagsprogrammet.pdf>

² <https://www.oslo.kommune.no/tilskudd-legater-og-stipend/>

³ <https://www.bergen.kommune.no/innbyggerhjelpen/natur-klima-miljo/miljo-/klima/klimaog-miljotilskudd>

Tromsø kommune og **Trondheim kommune** har gått bort fra sine tilskuddsordninger som er rettet mot innbyggerne, og har erstattet dette med *miljømillionen*⁴ og *klimatemillionen*⁵ hvor det er satt få begrensninger for hvem som kan søke om tilskudd.

Tilskuddsordningen «folkets klimadugnad» i Kristiansand

Hensikten med folkets klimadugnad er å legge til rette for at innbyggerne i Kristiansand kan realisere gode klima- og miljøtiltak. Folkets klimadugnad skal oppmuntre til lokalt initiativ, engasjement og samarbeid for en bærekraftig utvikling. Dette kan sees i sammenheng med det lokale Bærekraftsløftet som ble vedtatt i formannskapet 11. november 2020, hvor man gjennom samarbeid og mobilisering skal bruke lokal kunnskap, løsninger og ressurser for å nå FN's bærekraftsmål. I den sammenheng er også mobilisering og støtte til kommunens innbyggere viktig.

Administrasjon og fordeling av tilskuddsordningen

Det anbefales årlig søknadsfrist for tilskuddsordningen, hvor prosjektrådgiver for bærekraft og klimaformidling ved strategistaben har en koordinerende rolle. Prosjektrådgiveren vil også være tilknyttet Bærekraftssenteret i Kristiansand. Søknadene bør behandles av en komite bestående av strategistaben, miljøvernenheten og kommunalsjefsområdet innbyggerdialog.

Videre anbefales det at tilskuddsordningen retter seg mot enkeltpersoner, ikke-kommersielle organisasjoner, frivillige lag og foreninger og andre som ønsker å bidra til folkets klimadugnad. Tiltakene bør støtte opp under målene i kommuneplanens samfunnsdel, komme flere til gode og ha et langsiktig perspektiv.

Folkets klimadugnad og koordinering av andre søkbare ordninger

Kommunen har allerede en rekke søkbare ordninger⁶. Parkvesenet administrerer i dag tilskuddsordningene *Tilskudd til utendørsaktiviteter i lokalsamfunnet*. Disse midlene er en fast og forutsigbar tilskuddsordning som har bestått i en årrekke. Formannskapet skal også behandle tilskuddsordning for *Bydelsfond*. I tillegg administrerer miljøenheten en *tilskuddsordning for solceller i borettslag*. Folkets klimadugnad har i denne omgang en varighet fra 2021-2022 og det anbefales at eksisterende kommunale tilskuddsordninger og tilskuddsordningen Folkets klimadugnad holdes avskilt.

Kommunedirektørens anbefaling

Kommunedirektøren vurderer støtteordningen Folkets klimadugnad som en viktig del av kommunens tilrettelegging for og involvering av innbyggerne i arbeidet med bærekraftig samfunnsomstilling. Innbyggerne er og har viktige ressurser og kan bidra til bedre miljø og redusert klimabelastning. En offentlig støtteordning kan bygge opp under dette. Støtteordningen er direkte koblet til mål i kommuneplanens samfunnsdel om at vi skal gi innbyggere muligheter til å ta gode miljø- og klimavennlige valg, og vil også ses i sammenheng med satsingen på Bærekraftssenteret.

Kommunedirektøren anbefaler at støtteordningen etableres slik som foreslått i saken.

Konklusjon (jf. forslag til vedtak)

Folkets klimadugnad vedtas med de retningslinjer som er foreslått.

⁴ <https://www.tromso.kommune.no/miljoemillionen.122104.no.html>

⁵ <https://www.trondheim.kommune.no/tema/kultur-og-fritid/tilskudd-priser-og-stipend/tilskudd/miljo/tilskudd-til-aktiviteter-som-fremmer-ombruk-gjenbruk-og-reparasjon>

Sak 20/21: Merkeordning, Kristiansand som bærekraftig reisemål

Vedlegg

Vedtak NÆR, 02022021, Sak 11/21, Merkeordning, Kristiansand som bærekraftig reisemål

Vedtak byst, 17022021, Sak 43/21, Merkeordning, Kristiansand som bærekraftig reisemål



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020081804
Saksbehandler Tina Norheim Abrahamsen

| Behandlet av | Møtedato | Saknr |
|---------------------------------|------------|-------|
| 1 Nærings- og eierskapsutvalget | 02.02.2021 | 11/21 |
| 2 Formannskapet | 10.02.2021 | 20/21 |
| 3 Bystyret | 17.02.2021 | 43/21 |

MERKEORDNING, KRISTIANSAND SOM BÆREKRAFTIG REISEMÅL

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 10.02.2021 SAK 20/21

Formannskapets innstilling:

Bystyret er positive til initiativet næringslivet har tatt om å oppnå merket Bærekraftig reisemål for Kristiansand, og beslutter at Kristiansand kommune skal være en aktiv bidragsyter for å oppnå merket for bærekraftig reisemål. (Enst.)

11.02.2021

Sak 21/21: Orientering om arbeid med lokal forskrift om smitteverntiltak

Vedlegg

Forskrift nivå 3

Forskrift nivå 4

forskrift nivå 5



Dato 4. februar 2021
Saksnr.: 2021006436-1
Saksbehandler Silje Årnes Lauvrak
Godkjent av Kjell Alfred Kristiansen
Camilla Bruno Dunsæd

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
10.02.2021

Orientering om arbeid med lokal forskrift om smitteverntiltak

Forslag til vedtak

Formannskapet tar det forberedende arbeidet med lokal forskrift om smitteverntiltak til orientering. Formannskapet er forberedt på å fatte vedtak om iverksettelse av lokal forskrift på kort varsel.

Sammendrag

Det har de siste 14 dagene vært økende smitte i Kristiansand og Agder. Situasjonsbildet fra andre kommuner tilsier at situasjonen raskt kan endre seg. Kommunen må være forberedt på at mutert virus kan spre seg også i vår region, slik at det kan bli behov for å vedta strengere lokale tiltak raskt.

For raskt å kunne innføre tiltak på risikonivå 3, 4 og 5 har kommunen forberedt utkast til lokale forskrifter på de ulike nivåene jf. smittevernloven § 4-1 bokstav a-e. Kommunedirektøren vedlegger utkastene til orientering.

Ved innføring av lokal forskrift kan det tenkes tre alternativer for saksgang, avhengig av hvor raskt det er nødvendig å handle:

- 1) Forskriften vedtas av kommunelegen som en hastesak jf. smittevernloven § 4-1 femte ledd.
- 2) Forskriften vedtas av kommunelegen som en hastesak jf. smittevernloven § 4-1 femte ledd. Saken sendes på høring, og vedtas videre av formannskapet, jf. smittevernloven § 7-1 og bystyrevedtak nr. 237/20.
- 3) Saken vedtas av formannskapet jf. smittevernloven § 7-1 og bystyrevedtak nr. 237/20

Hvilket alternativ som vil bli benyttet vil avhengig av hvor raskt det er nødvendig å handle, og varigheten på forskriften. Så langt det lar seg gjøre vil forskrift om smitteverntiltak bli sendt på høring til aktuelle instanser i forkant av evt. vedtakelse.

Vedlegg: 3

Saksutredning

Bakgrunn for saken

Ved lokale smitteutbrudd skal kommunene vurdere innstramminger av de nasjonale tiltakene og behovet for egne lokale tiltak. For å sikre en forsvarlig og rask saksbehandling, ble bystyrets myndighet etter smittevernloven § 4-1 bokstav a-e delegert til formannskapet i bystyre sak 09.12.20 nr. 237/20.

Det har de siste 14 dagene vært økende smitte i Kristiansand og Agder. Situasjonsbildet fra andre kommuner tilsier at situasjonen raskt kan endre seg. Kommunen må være forberedt på at mutert virus kan spre seg også i vår region, slik at det kan bli behov for å vedta strengere lokale tiltak raskt.

For raskt å kunne innføre tiltak på risikonivå 3, 4 og 5 har kommunen forberedt utkast til lokale forskrifter på de ulike nivåene jf. smittevernloven § 4-1 bokstav a-e. Kommunedirektøren vedlegger utkastene til orientering, og vil i det følgende orientere om saksgang i tilfelle behov for innføring av lokale tiltak/forskrifter.

Juridisk grunnlag

Smittevernloven § 1-5, Grunnleggende krav ved iverksetting av smitteverntiltak, lyder:

Smitteverntiltak etter loven skal være basert på en klar medisinskfaglig begrunnelse, være nødvendig av hensyn til smittevernet og fremstå tjenlig etter en helhetsvurdering. Ved iverksettelse av smitteverntiltak skal det legges vekt på frivillig medvirkning fra den eller de tiltaket gjelder.

Tvangstiltak kan ikke brukes når det etter sakens art og forholdene ellers vil være et uforholdsmessig inngrep.

Smittevernloven § 4-1, Møteforbud, stenging av virksomhet, begrensning i kommunikasjon, isolering og smittesanering lyder:

Når det er nødvendig for å forebygge en allmennfarlig smittsom sykdom eller for å motvirke at den blir overført, kan kommunestyret vedta

- a) forbud mot møter og sammenkomster eller påbud om andre begrensninger i den sosiale omgangen overalt der mennesker er samlet,*
- b) stenging av virksomheter som samler flere mennesker, f.eks. barnehager, skoler, svømmehaller, flyplasser, butikker, hoteller eller andre bedrifter og arbeidsplasser – eller begrensninger i aktiviteter der,*
- c) stans eller begrensninger i kommunikasjoner,*
- d) isolering av personer i geografisk avgrensede områder eller andre begrensninger i deres bevegelsesfrihet i opptil sju dager om gangen,*
- e) pålegg til private eller offentlige om rengjøring, desinfeksjon eller destruksjon av gjenstander eller lokaler. Pålegget kan også gå ut på avliving av selskapsdyr, utrydding av rotter og andre skadedyr, avlusing eller annen smittesanering.*

Ved et alvorlig utbrudd av en allmennfarlig smittsom sykdom og når det er avgjørende å få satt tiltak i verk raskt for å motvirke overføring av sykdommen, kan Helsedirektoratet treffe vedtak som nevnt i første ledd for hele landet eller for deler av landet.

Har kommunestyret eller Helsedirektoratet truffet vedtak om tiltak etter første eller andre ledd som den ansvarlige ikke retter seg etter, kan kommunestyret sørge for at tiltakene blir satt i verk. Kommunestyret kan sørge for iverksetting av tiltakene også dersom den ansvarliges holdning eller atferd kan medføre at iverksettingen blir forsinket eller dersom det er uvisst hvem som er den ansvarlige. Tiltakene gjennomføres for den ansvarliges regning, kommunen hefter for kravet om vederlag.

Ved iverksetting av tiltak som nevnt i bokstav e, kan kommunestyret bruke og om nødvendig skade den ansvarliges eiendom. Ved iverksetting av tiltak som nevnt i første ledd bokstav d og e, kan kommunestyret mot vederlag også bruke eller skade andres eiendom. Det er et vilkår at vinningen er vesentlig større enn skaden eller ulempen ved inngrepet.

Den som har satt i verk tiltaket, skal straks oppheve vedtaket eller begrense omfanget av det når det ikke lenger er nødvendig. I hastesaker kan kommunelegen utøve den myndighet kommunestyret har etter denne paragrafen.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om de forskjellige tiltak, herunder fastsette krav til metoder og midler som skal brukes og til kvalifikasjoner hos de personer som skal sette i verk tiltak. I forskrift kan det også fastsettes bestemmelser om plikt til løpende gjennomføring av tiltak som nevnt i første ledd bokstav e.

Smittevernloven § 7-1 sjette ledd. Kommunen, lyder:

Kommunens myndighet etter denne lov kan delegeres etter reglene i kommuneloven eller til et interkommunalt organ.

Vurdering

Kommunen har et selvstendig ansvar for fortløpende å vurdere behovet for lokale tiltak i henhold til smittevernloven. Utgangspunktet er at testing, smittesporing og målrettede tiltak mot kjente smittesituasjoner er tilstrekkelig til å holde epidemien under kontroll. Ved økende smittespredning og belastning på kapasiteten kan ytterligere tiltak være nødvendig. Kommunen må vurdere dette fortløpende.

Smittevernloven legger opp til at kommunene i utgangspunktet selv skal vurdere hvilke tiltak det er nødvendig å iverksette for å forebygge eller stanse smittespredning. Kommunene må vurdere aktuelle tiltak som følger av smittevernloven § 4-1 første ledd. Vurderingen ved iverksettelse av tiltakene skal oppfylle kriteriene i § 1-5 om at tiltakene skal være basert på en klar medisinskfaglig begrunnelse, være nødvendig av hensyn til smittevernet og fremstå tjenlig etter en helhetsvurdering. jf. smittevernloven § 1-5.

I nasjonal beredskapsplan er det innført et system for å støtte kommunenes arbeid med risiko- og tiltaksvurdering basert på smittesituasjonen og andre forhold knyttet til ressurser og kapasitet lokalt. Systemet kombinerer statlig veiledning med lokal vurdering og håndtering og regional samordning, og vil være et verktøy for å koordinere tiltak som er aktuelle avhengig av smittesituasjonen i kommuner og omkringliggende regioner.

FHI har følgende beskrivelse av de ulike risikonivåene, som også kommunen følger: <https://www.fhi.no/nettpub/overvaking-vurdering-og-handtering-av-covid-19-epidemien-i-kommunen/ti-trinn2/4.-risikovurdering/>

| Risikonivåer | Beskrivelse |
|------------------------------------|--|
| Nivå 1 (Kontroll) | Ingen eller få påviste tilfeller, men mulighet for oppblussing. |
| Nivå 2 (Kontroll med klynger) | Lokale og regionale utbrudd som kontrolleres. Insidensen er gjerne noe varierende som følge av utbrudd. Tilfellene kan være begrenset til visse grupper, og bare en liten andel (under 10 %) har ukjent smittesituasjon. Testing og smittesporing håndteres greit. |
| Nivå 3 (Økende spredning) | Økende insidens utenom avgrensede utbrudd og fare for rask akselerasjon i insidens. Tilfellene er dels sporadiske og dels klynger i ulike miljøer. Rundt 10 – 20 % har ukjent smittesituasjon. Kapasitet for smittesporing og testing er under press. |
| Nivå 4 (Utbredt spredning) | Høy og raskt økende insidens utenom avgrensede utbrudd. Press på sykehusenes kapasitet. Økende insidens eller flere utbrudd i sårbare grupper. Rundt 20 – 30 % har ukjent smittesituasjon. Økende insidens av innleggelse og dødsfall. Kapasitet for smittesporing og testing er overbelastet. |
| Nivå 5 (Ukontrollert spredning) | Ukontrollert spredning i samfunnet og fare for å overskride sykehusenes kapasitet. Akselererende insidens utenom kjente utbrudd. Mer enn 30 % har ukjent smittesituasjon. Smittesporing er ikke gjennomførbart for mange tilfeller pga. kapasitetsmangel. |

Eksempler på hvilke tiltak som er aktuelle basert på ulike risikonivå er omtalt i Håndbok for oppdaging, vurdering og håndtering av covid-19- utbrudd i kommunen2:

<https://www.fhi.no/contentassets/58c48f6d88154410982926872bf0bdee/2020-12-18-kommunelegehandboka-covid-19-vedlegg-1.pdf>

Kommunedirektøren har på bakgrunn av beskrevet risikonivå og anbefalte tiltak, utarbeidet utkast til lokale forskrifter på nivå 3, 4 og 5.

Tiltakene må vurderes ut fra den lokale situasjonen og i størst mulig grad målrettes mot der smitten skjer. Tiltakene må videre tilpasses de nasjonale reglene i covid 19- forskriften, som er i stadig endring, og det må foretas en vurdering opp mot smittevernloven § 1-5, samt forholdet til Grunnloven og EMK (Europeiske menneskerettskonvensjonen) dersom tiltakene berører grunnleggende rettigheter. Dette innebærer at det avhengig av det konkrete situasjonsbilde, vil kunne være behov for endring/korrigerende av forskriften, og utkast til forskrifter er derfor ikke fullstendige.

Det gjøres oppmerksom på at det i forskriftsform kun skal fastsettes rettslige påbud, og at det i tillegg vil kunne være aktuelt med flere ikke-rettslige anbefalinger.

Saksgang:

Ved innføring av lokal forskrift kan det tenkes tre alternativer for saksgang:

- 1) Forskriften vedtas av kommunelegen som en hastesak jf. smittevernloven § 4-1 femte ledd.
- 2) Forskriften vedtas av kommunelegen som en hastesak jf. smittevernloven § 4-1 femte ledd, og oversendes i etterkant til avgjørelse hos formannskapet, jf. smittevernloven § 7-1 og bystyrevedtak nr. 237/20.
- 3) Saken vedtas av formannskapet jf. smittevernloven § 7-1 og bystyrevedtak nr. 237/20

Hvilket alternativ som vil bli benyttet vil avhengig av hvor raskt det er nødvendig å handle, og varigheten på forskriften.

Dersom det oppstår behov for omfattende eller inngripende tiltak i flere av kommunene i regionen, kan det også bli aktuelt å utarbeide anbefaling til Helse- og omsorgsdepartementet om at tiltak i regionen bør besluttes av nasjonale myndigheter eller ved en koordinert prosess i de aktuelle kommunene.

Dialog med næringsliv, samarbeidsaktører og tilgrensende kommuner

Så langt det lar seg gjøre vil forskrift om smitteverntiltak også bli sendt på høring til aktuelle instanser i forkant av evt. vedtakelse jf. fvl. § 37 andre ledd.

Statsforvalteren vil kunne gjennomføre høringskonferanse med aktuelle kommuner, fylkeskommune, SSHF politi, NAV og NHO.

Business Region Kristiansand vil kunne gjennomføre høringskonferanse med næringsforening, ledere av kjøpesentre og øvrige virksomheter.

Kommunen vil kunne gjennomføre høringskonferanse i kommunalt beredskapsråd, samt tjenestemessige samhandlingsarenaer i områdene.

For å sikre god dialog og samhandling med nærliggende kommuner sendes også denne orienteringen med vedlagte forskrifter på høring til statsforvalteren, Agder Fylkeskommune og de nærliggende kommunene Lillesand, Birkenes, Vennessla, Iveland og Lindesnes.

Eventuelle kommentar vil bli ettersendt til Formannskapet.

Kommunikasjonstiltak og kunngjøring

For at befolkningsrettede smitteverntiltak skal virke etter sin hensikt, er det avgjørende at innbyggerne gjøres kjent med innholdet i reglene.

Lokale forskrifter vil bli kunngjort i Norsk Lovtidend etter vedtakelse jf. forvaltningsloven § 38.

Kommunene vil i tillegg sørge for å formidle informasjon, råd og veiledning til publikum og til andre berørte parter gjennom flere kanaler, for eksempel ved bruk av media, kommunens nettside, sosiale medier, innbyggerapp og e-post.

Det vil fortløpende bli vurdert behov for å utforme kommunikasjonstiltak spesielt rettet mot aktuelle grupper eller virksomheter, herunder informasjonsmateriell på ulike språk.

Konklusjon (jf. forslag til vedtak)

Formannskapet tar det forberedende arbeidet med lokal forskrift om smitteverntiltak til orientering. Formannskapet er forberedt på å fatte vedtak om iverksettelse av lokal forskrift på kort varsel.