

# **REFERAT |KRS| Formannskapet (2011-2015) d. 22-04-2015**

**Mødedato** Onsdag d. 22. april 2015 kl. 09:00

**Mødested** Formannskapssalen

## **Indholdsfortegnelse**

HØRING: ENDRING I LOV OG FORSKRIFTER OM GJENNOMFØRING AV RUSOMSORGE	3
Høringsuttalelse til forslag til indikatorer for arealbruk og parkering for oppfølging av bymiljøavtal	6
Høringsuttalelse til forslag til Regional transportplan Agder 2015-2027.....	13
Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor – oppstart av planarbeid og høring av	19
Høringsuttalelse - forslag til endringer i alkoholloven - varigheten av kommunale salgs- og skjenke	22

# **Punkt 48/15: HØRING: ENDRING I LOV OG FORSKRIFTER OM GJENNOMFØRING AV RUSOMSORGEN**

## **Bilag**

Vedtak HELSOS, 21042015, Sak 13/15, Høring: Endring i lov og forskrifter om gjennomføring av rusomsorgen



Dato 17. mars 2015  
Saksnr.: 201501389-2  
Saksbehandler Dagfinn Haarr

**Saksgang**  
Helse- og sosialstyret  
Formannskapet

**Møtedato**  
21.04.2015  
22.04.2015

## **HØRING: ENDRING I LOV OG FORSKRIFTER OM GJENNOMFØRING AV RUSOMSORGEN**

### **Sammendrag**

Helse- og omsorgsdepartementet legger fram forslag til endringer i lovverk og forskrifter som regulerer tvangsbruk overfor personer som er innlagt i institusjoner for behandling og omsorg for sitt rusmisbruk. Regelverket regulerer all testing av rusbruk under innleggelse i institusjonene og alle tiltak som kan nedfelles i husordensregler. Dette er blant annet kontroll av post, forbud mot rusmidler og farlige gjenstander, kroppsvisitasjon og ransaking av rom og eiendeler, adgang til å nekte besøk, permisjoner og annet fravær, beslaglegging av telefon/PC og bruk av tvang i nødssituasjoner. Testingen kan skje i form av urinprøver, spyttprøver, blodprøver eller hårprøver.

Departementet foreslår at reglene skal gjelde for alle typer institusjoner som har avtale med eller er finansiert av det offentlige, men holder institusjoner som er helprivate utenfor lovverket. Begrunnelsen er at det er rimelig at eventuell tvangsbruk da avtales mellom institusjonen og den som betaler hele oppholdet selv.

En spesiell stilling har pasienter som er innlagt med tilbakehold etter helse- og omsorgslovens kapittel 10 etter vedtak i fylkesnemnda for barnevern og sosiale saker. I dagligtale kalles dette «tvangsbehandling». I denne gruppen finner vi gravide rusmisbrukere, og pasienter der liv og helse står i fare. I dag er det fylkesnemnda som skal gjøre vedtak om rustesting for denne pasientgruppen. Departementet foreslår at det skal være den enkelte institusjon som gjør vedtak om tvungen rustesting.

Departementet ber spesielt om kommentarer til forslaget om holde helt private institusjoner utenfor regelverket. Departementet ber også om en vurdering av forslaget om at det ikke lengre er Fylkesnemnda som skal bestemme tvungen rustesting av pasienter innlagt med tilbakehold.

### **Vurdering**

Det er på høy tid med en opprydning i regelverket. Lovverket er endret i betydelig grad siden eksisterende forskrift ble laget, og det er utviklet nye metoder for rustesting. Det er etablert en egen spesialisthelsetjeneste for tverrfaglig rusbehandling, og det er en stor og variert flora av private institusjoner som tilbyr behandling og omsorg til rusmiddelavhengige. Disse institusjonene har stort sett laget sine egne husordensregler og regler for rustesting. Rettsikkerheten til brukerne har ikke vært tilfredsstillende, og det er viktig å rydde opp. En

felles forskrift for alle institusjonstyper vil være en betydelig bedring av rettsikkerheten til pasientene.

Forslaget har noen mangler: Begrepet «institusjon» ikke godt nok definert. Blant annet har mange kommuner etablert institusjonslignende botilbud og rusmiddelavhengige blir innlagt i kommunale omsorgsinstitusjoner. I dag er all omsorg og behandling i kommunenes regi basert på frivillighet. Det krever en grundig diskusjon dersom kommunene skal gis anledning til tvang slik dette forslaget legger opp til. Forslaget har ikke tatt dette opp.

Forskriftsforslaget forutsetter at det er et klart skille mellom offentlig finansierte og helprivate institusjoner, noe som ikke stemmer med virkeligheten. For eksempel blir Kristiansand kommune stadig bedt om å betale for opphold på institusjoner som i utgangspunktet er helprivate, og der kommunen ikke har hatt noen rolle i forbindelse med innleggelsen. Blir da institusjonen å betrakte som offentlig finansierte, og dermed kommer inn under regelverket? Og gjelder det bare for den pasienten som får offentlig støtte for å være på institusjonen, eller også for de pasientene som betaler hele oppholdet selv? Dette må avklares før forskriften og lovendringene settes ut i livet.

Helse- og omsorgslovens §10.2 (tilbakehold i inntil 3 måneder) og §10.3 (tilbakehold av gravide) hjemler bruk av tvungen prøvetaking når pasientene er innlagt under disse paragrafene. Forslaget om å overføre vedtaket om tvungen prøvetaking til institusjonene der pasientene er innlagt, vil åpne for større vilkårlighet i utøvelsen av tvungen. Det er derfor en svekkelse av pasientenes rettsikkerhet. Vi anbefaler at det fortsatt er fylkesnemnda for barnevern og sosiale saker som skal godkjenne tvungen rustesting i disse sakene.

Et område som ikke er drøftet i høringsdokumentet, er de tilfellene der en kvinne nekter å avlevere svangerskapstest. Dette skaper problemer dersom det er aktuelt med tilbakehold etter §10.3. Vi anbefaler derfor at det tas inn et eget punkt der kommunen kan begjære tvungen svangerskapstesting i saker der kommunen vurderer tilbakehold etter §10.3 i Helse- og omsorgsloven.

#### Forslag til vedtak

1. Kristiansand kommune er fornøyd med at det ryddes opp i regelverket rundt gjennomføringen av rusomsorg og –behandling i institusjon. Dette vil sikre brukere og pasienter større forutsigbarhet og rettsikkerhet.
2. Det må presiseres tydeligere i forskrift og lovverk hva man mener med «rusinstitusjon».
3. Kristiansand kommune mener at regelverket må gjelde for alle typer institusjoner, også helt private, fordi mange av disse fra tid til annen har brukere/pasienter der hele eller deler av oppholdet finansieres av det offentlige.
4. Det bør tas inn en bestemmelse om tvungen svangerskapstesting av kvinner der tilbakehold etter §10.3 i Helse og omsorgsloven kan bli iverksatt.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Wenche Pedersen Dehli  
Helse- og sosialdirektør

Vedlegg:  
Skriv inn vedlegg.

## **Punkt 49/15: Høringsuttalelse til forslag til indikatorer for arealbruk og parkering for oppfølging av bymiljøavtaler**

### **Bilag**

Indikatorer for arealbruk og parkering for oppfølging av bymiljøavtaler - høring



Dato 26. mars 2015  
Saksnr.: 201311230-8  
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
22.04.2015

## Høringsuttalelse til forslag til indikatorer for arealbruk og parkering for oppfølging av bymiljøavtaler

### Sammendrag

I meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan (NTP) ble det foreslått å innføre et nytt statlig virkemiddel rettet mot de største byene, såkalte bymiljøavtaler. Etter stortingsbehandlingen fikk Vegdirektoratet (VD) i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å lage forslag til indikatorer som kan benyttes til oppfølging av bymiljøavtalen. I januar 2014 var «Vegdirektoratets forslag til indikatorer for bymiljøavtaler» på høring. Formannskapet behandlet administrasjonens forslag til uttalelse 29.01.2014. På bakgrunn av høringsuttalelsene utarbeidet VD en endelig anbefaling om indikatorer som ble oversendt Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet ga sin tilslutning til daværende indikatorforslag i brev av 02.06.2014. Departementets tilslutning omfattet også etatsledernes vedtak om videre arbeid med indikator for arealbruk og bilrestriktive tiltak:

- *«For å inngå en bymiljøavtale må byområdet ha en regional eller interkommunal arealplan som bygger opp under nullvekstmålet. Det må utvikles indikatorer for å kartlegge om de regionale/interkommunale arealplanene bidrar til dette og om den faktiske arealutviklingen er i tråd med planen. Statens vegvesen tar initiativ til et samarbeid med KS og de fire største byområdene om å utvikle en felles definisjon og målemetodikk for indikatorer for arealbruksutvikling.*
- *Bilrestriktive tiltak må være avklart ved inngåelse av helhetlige bymiljøavtaler, og det må utvikles indikatorer for å kartlegge virkemiddelbruken på dette området. Statens vegvesen tar initiativ til et samarbeid med KS og de fire største byområdene om å utvikle en felles definisjon og målemetodikk for en eller flere indikatorer for bilrestriktive tiltak.»*

I etterkant av Samferdselsdepartementets brev ble det nedsatt en arbeidsgruppe med oppgave å utarbeide forslag til indikatorer for hhv. arealbruksutvikling og parkeringspolitikk. Det er forslag til disse to indikatorsettene som nå er ute på høring:

- Arealbruk
  - Boligenes avstand til avtaleområdets sentra/store kollektivknutepunkt
  - Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets sentra/store kollektivknutepunkt.
- Parkering
  - Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver)

- Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulikeområder i gjeldende parkeringsnorm.
- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets sentra/kollektivknutepunkt

Målemetoden for indikatorene vil bli konkretisert i bymiljøavtalen for det enkelte byområdet. VDs anbefaling er basert på to utredninger fra TØI, jf. vedlagte notat.

Administrasjonen mener VD har gode forslag til indikatorsett innenfor et vanskelig tema. Indikatorene er godt begrunnet, men særlig arealbruksindikatoren rettet mot boliglokalisering kan bli utfordrende for Kristiansand. Administrasjonen har derfor foreslått at det kan åpnes for en todeling tilpasset geografi og bystruktur. Indikatorene vil gjøre kommunen i samarbeid med Statensvegvesen og Vest-Agder fylkeskommune bedre rustet til å følge utviklingen og innrette ressursbruk og tiltak der effekten er størst.

Forslag til vedtak

[Formannskapet er enig i administrasjonens merknader til Vegdirektoratets forslag, og ber om at merknadene oversendes Vegdirektoratet.](#)

Tor Sommerseth  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Vedlegg:  
Høringsutkast med vedlegg

## Bakgrunn for saken

I meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan (NTP) ble det foreslått å innføre et nytt statlig virkemiddel rettet mot de største byområdene, såkalte bymiljøavtaler. Etter stortingsbehandlingen fikk Vegdirektoratet (VD) i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å lage forslag til indikatorer som kan benyttes til oppfølging av bymiljøavtalen. I januar 2014 var «Vegdirektoratets forslag til indikatorer for bymiljøavtaler» på høring. Formannskapet behandlet administrasjonens forslag til uttalelse 29.01.2014. På bakgrunn av høringsuttalelsene utarbeidet VD en endelig anbefaling om indikatorer. Anbefalingene ble behandlet i etatsledermøtet 27.02.2014 der også følgende vedtak ble fattet:

- *«For å inngå en bymiljøavtale må byområdet ha en regional eller interkommunal arealplan som bygger opp under nullvekstmålet. Det må utvikles indikatorer for å kartlegge om de regionale/interkommunale arealplanene bidrar til dette og om den faktiske arealutviklingen er i tråd med planen. Statens vegvesen tar initiativ til et samarbeid med KS og de fire største byområdene om å utvikle en felles definisjon og målemetodikk for indikatorer for arealbruksutvikling.*
- *Bilrestriktive tiltak må være avklart ved inngåelse av helhetlige bymiljøavtaler, og det må utvikles indikatorer for å kartlegge virkemiddelbruken på dette området. Statens vegvesen tar initiativ til et samarbeid med KS og de fire største byområdene om å utvikle en felles definisjon og målemetodikk for en eller flere restriktive tiltak.»*

Anbefaling om indikatorer samt etatsledermøtets vedtak ble oversendt Samferdselsdepartementet, departementet ga sin tilslutning i brev av 02.06.2014. I etterkant av Samferdselsdepartementets tilslutning ble det nedsatt en arbeidsgruppe med oppgave å utarbeide forslag til indikatorer for hhv. arealbruksutvikling og parkeringspolitikk. Det er forslag til disse to indikatorsettene som nå er ute på høring. VDs anbefaling er basert på to utredninger fra TØI, jf. vedlagte notat.

## Forslag til indikatorer for arealbruksutvikling

Det foreslås to indikatorer, en knyttet til boliglokalisering og en for arbeidsplasslokalisering.

Som boligutviklingsindikator foreslås

1. Boligenes avstand til avtaleområdets sentra/store kollektivknutepunkt

Indikatoren har følgende begrunnelse:

*«Avstand til sentrum er en robust indikator fordi den fanger opp flere forhold som er sterkt korrelert med hvor mye en reiser og hvilke transportmåter som benyttes: tilgang til bil, tetthet i befolkningen, arbeidsplasser og service tilgang. Indikatoren «måler» om befolkningens tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra sentrum i kommunen – og om lokaliseringen av nye boliger bidrar til dette.»*

Det bør bemerkes at VDs forslag skiller seg fra TØIs forslag. TØI foreslo en indikator for boligenes avstand til avtaleområdets sentrum, mens VDs forslag tar høyde for at avtaleområdet kan omfatte flere naturlige senter, slik det er i Kristiansandsregionen.

VD har ikke konkludert når det gjelder hvordan indikatoren skal måles i praksis, dette må avklares i en veileder.

Som arbeidsplassindikator foreslås:

2. Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets sentra/store kollektivknutepunkt.

Indikatoren har tilsvarende begrunnelse som boligutviklingsindikatoren. Det legges videre til grunn at målemetoden for de to indikatorene vil være lik.

## Forslag til indikatorer for parkeringspolitikk

1. Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver)

Indikatoren har følgende begrunnelse:

*«Indikatoren retter seg inn mot arbeidsreiser som er kapasitetsstyrende for transportsystemet i byene. Indikatoren retter seg inn mot et virkemiddel vi vet har effekt på befolkningens valg av transportmiddel, til dels uavhengig av arbeidsplassens lokalisering. (...) En restriktiv parkeringspolitikk innebærer at antall plasser begrenses, at de avgiftsbelegges eller en kombinasjon av begrensning og avgifter. (...) Virkemidler virker sammen, og kan være gjensidig forsterkende eller motvirke hverandre. Indikatoren for parkering må derfor ses i nær sammenheng med indikatorer for arealbruk, med spesiell vekt på arbeidsplass lokalisering.»*

Det legges til grunn at måling av indikatoren baseres på resultater fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen, og at det planlegges kontinuerlige reisevaneundersøkelser fra 2016 i stedet for hvert fjerde år.

2. Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulikeområder i gjeldende parkeringsnorm.

Indikatoren har følgende begrunnelse:

*«Indikatoren måler endringer i parkeringsnormene ved nybygg. Den sier noe om fremtidige endringer og berører noe kommunen kan påvirke direkte. (...) Byområdene har ulike områdeinndelinger i sine parkeringsnormer, det skilles for eksempel mellom sentrum, indre og ytre soner. De samme inndelingene kan brukes for denne indikatoren. Hovedpoenget er utvikling i hver by over tid – at de beveger seg i riktig retning. Det er derfor viktigere at områdene er konsistente over tid internt i hver by enn at områdene er konsistent definert på tvers av byene.»*

3. Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdet sentra/kollektivknutepunkt

- Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opp til 2 timer
- Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising

Indikatoren har følgende begrunnelse:

*«Både tilgangen på offentlig tilgjengelige parkeringsplasser og prisingen av dem har betydning for transportmiddelvalg. Som tidligere nevnt er det arbeidsreiser som er mest kapasitetsstyrende for transportsystemet, og for disse reisene er parkeringsplasser med makstid lite aktuelle. For å få et bilde av parkeringstilgjengelighet knyttet til arbeidsreiser er det derfor viktig å skille mellom parkeringsplasser med og uten makstid.»*

Det foreslås at «sentrum» defineres på samme måte for areal- og parkeringsindikatoren, og at dette presiseres i den enkelte avtale. Videre foreslås det at gjeldende måte å telle offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i de enkelte byområdene videreføres.

## **Administrasjonens vurdering og merknader til foreslåtte indikatorer**

### Indikatorer for arealbruk

Arealbruk er den viktigste driveren bak befolkningens reisevaner, dvs. hvor og hvordan folk reiser. En arealutvikling basert på at transportbehovet kan løses med privatbil vil generere store og vedvarende behov for investering i økt vegkapasitet og dessuten øke kostnadene forbundet med investeringer i en rekke kommunale tjenester som følge av lengre avstander. Betydningen av arealbruk er derfor viet stadig større oppmerksomhet de offisielle dokumentene som angår Bymiljøavtalene. Arealbruk var også et hovedtema for Statsministerens tale på NHOs årskonferanse 2015.

Administrasjonen mener det er viktig å ha gode indikatorer for arealbruk for å bidra til at målsettingen med bymiljøavtalene nås på en mest mulig effektiv måte. Det er imidlertid ikke

trivielt å definere den eller de indikatorene som er helt riktige. Vi starter ikke med blanke ark, fremtidig arealbruk må tilpasses handlingsrommet i den bystrukturen som allerede ligger der. Samtidig er det langsiktige handlingsrommet for transformasjon og byutvikling større enn de som er synlig på kort sikt. Gode indikatorer for arealbruk vil både gi verdifull informasjon om hvilken retning byområdet beveger seg i og kunne fungere som en pådriver for en god byutvikling.

I forrige høring av forslag til indikatorer argumenterte Kristiansand kommune for at indikatoren burde rettes mot å måle boliger og arbeidsplasser nær kollektivtraseene. Dette var også i tråd med gjeldende strategi i Kommuneplanen og Regional plan. I VDs forslag tas det til orde for å måle utvikling i gjennomsnittlig avstand fra bolig/arbeidsplasser til et nærmere definert sentrum og store knutepunkt. I vedlagte notat fra TØI gis det en god begrunnelse for denne tilnærmingen. Helt kort er begrunnelsen todelt:

- Jo tetter arealbruken er inn mot sentrum jo kortere blir gjennomsnittsreisen og jo mindre blir behovet for motorisert transport sammenlignet med mindre tett utvikling.
- Jo tettere arealbruken er mot sentrum jo bedre blir markedsgrunnet for å betjene motoriserte reiser med kollektivtransport.

Administrasjonen er usikker på hvordan de foreslåtte indikatorene vil slå ut for Kristiansandsregionen. På den ene siden vil en slik indikator kunne legge til rette for en god sentrumsutvikling i omegnskommunene. En mer sentrumsrettet arealbruk i omegnskommunene vil kunne gi grunnlag for utvikling av levende sentrum og samtidig gi enda bedre markedsgrunnlag for et effektivt kollektivtilbud mellom omegnsentrum og Kristiansand. Dette kan være positivt både for boliger og arbeidsplasser.

For Kristiansand er det mer uklart. Gitt at indikatoren defineres som avstand til Kvadraturen så er mulighetene for fortetting på vestsiden begrenset av sammenhengende industriområde fra Hannevika og inn til Gartnerløkka. På østsiden er det større muligheter, men Toppdalsfjorden danner en naturlig kile.

De foreslåtte indikatorene er mer eller mindre egnet, sett fra Kristiansand, avhengig av om det er boliger eller arbeidsplasser. Dersom arbeidsplassintensive virksomheter i hovedsak lokaliseres i eller svært nær Kvadraturen vil disse ha god tilgjengelighet fra hele byregionen, både med buss/tog, sykkel og gående. Det vil også være korte avstander mellom bedriftene, som langt på veg vil gjøre bruk av personbil overflødig. Dette er også langt på veg i overensstemmelse med gjeldende Kommuneplan.

For boligutvikling vil de gitte geografiske forholdene og eksisterende arealbruk legge begrensninger på muligheten for å ha en arealutvikling helt i tråd med indikatoren. Sett fra Kristiansand ville det vært bedre med en todeling, f.eks. med et skille vest/nord for Gartnerløkka der arealutvikling langs kollektivtraseene ble målt, mens VDs foreslåtte indikator ble brukt øst for denne skillelinjen.

Administrasjonen foreslår følgende merknad til arealindikatorene:

- Boliglokalisering: I avtalene bør det åpnes for å ha en todeling tilpasset geografi og bystruktur. I et tydelig definert område brukes en indikator for arealbruk langs kollektivtraseer, mens i øvrige områder benyttes VDs foreslåtte indikator.
- Arbeidsplasslokalisering: VDs forslag til indikator utfordrer til en viss grad vedtatt politikk, men bygger også opp under hovedgrep for lokalisering av arbeidsplasser.

#### Indikatorer for parkering

Den overordnede utfordringen innenfor parkeringspolitikken er at kommunen har påvirkningsmulighet for en svært begrenset andel av tilgjengelige parkeringsplasser. Samtidig er regulering av parkeringstilgjengelighet, gjennom antall eller betaling, et potensielt svært kraftfullt virkemiddel for å redusere bilbruk. Siden kommunens mulighet til å påvirke parkeringstilgjengeligheten er så begrenset blir det desto viktigere med en arealbruk som minimerer behovet for privatbil og forenkler folks hverdag.

Administrasjonen mener de foreslåtte indikatorene er egnet for formålet, men måten indikatorene vil bli brukt i bymiljøavtalene må reflektere kommunenes mulighet for påvirkning.

## **Punkt 50/15: Høringsuttalelse til forslag til Regional transportplan Agder 2015-2027**

### **Bilag**

Høringsbrev for forslag til Regional transportplan Agder 2015-27 (RTP).pdf

Forslag til Regional transportplan Agder 2015-27.PDF



Dato 26. mars 2015  
Saksnr.: 201503031-2  
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
22.04.2015

## Høringsuttalelse til forslag til Regional transportplan Agder 2015-2027

### Sammendrag

Regionplan Agder 2020 «Med overskudd til å skape» har kommunikasjoner som ett av fem satsingsområder. Hovedmålet med regionplanen er å utvikle en sterk og samlet landsdel som er attraktiv for bosetting og næringsutvikling både i kystsonen og i de indre distriktene.

I regional planstrategi for Vest-Agder 2012-2016 ble det planlagt å starte opp planprosessen for en felles Regional transportplan for Agder. I første omgang arbeides det med Regionalplan for samferdsel, Vest-Agder 2014-2019. Status for denne planen er ukjent.

Planprogrammet for Regional transportplanen innledes slik: *Agderfylkene har mange og sammensatte utfordringer. De største byene har urbane utfordringer med stor folketilvekst, kø problematikk som også gir dårlige vilkår for kollektivtrafikken. Distriktene har utfordringer som fraflytting og dårlig infrastruktur. Havn, jernbane og flyplass har behov for opprusting og modernisering for å tilfredsstille landsdelens behov gode kommunikasjoner til andre regioner i inn- og utland.*

Plandokumentet skal være på overordnet strategisk nivå og ivareta helhetlige transportløsninger blant annet ved å reflektere korridor tenkning. Arbeidet skal bidra til å samordne landsdelens felles utfordringer og prioriteringer. Hovedmålet med RTP er å sikre at Agder videreutvikles som en attraktiv region for bosetting og arbeidsliv. Det er avgjørende å etablere en infrastruktur som oppleves effektiv, forutsigbar, sikker og miljøvennlig. Arbeidet skal bidra til å videreutvikle robuste bo- og arbeidsregioner noe som innebærer regional utvikling og regionalforstørring.

Det foreliggende planutkastet er basert på eksisterende kunnskap. Det er ikke utarbeidet nytt faktagrunnlag eller nye analyser i arbeidet med forslag til Regional transportplan Agder 2015-27. Planutkastet oppsummerer de viktigste tiltakene og prioriteringene til landsdelen. Listen over viktige prosjekter er lang. Agders transportnett har både nasjonal og regional betydning. En av Norges de viktigste forbindelsesveger til kontinentet går via Kristiansand havn og Kristiansand lufthavn har viktige nasjonale og internasjonale flyruter.

Gjennom fylkeskommunenes utkast til VINN-plan dokumenteres Kristiansandsregionens viktige rolle for å sikre verdiskaping og vekst i landsdelen. Dette er også godt dokumentert gjennom arbeidet med Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen som er vedtatt likelydende i alle knutepunktkommunene.

For å utvikle Kristiansandsregionen i konkurranse med de andre storbyområdene i Norge vil det være viktig å utvide bo- og arbeidsmarkedet i Kristiansandsregionen. Det er nå 45 minutter reisetid mellom Arendal og Kristiansand og det er nå flere og flere som pendler mellom byene. Nå må det prioriteres å bygge ut vegen vestover slik at Mandal og kommunene fram til Lyngdal i vest kan bli en del av arbeidsmarkedet i Kristiansandsregionen.

#### Forslag til vedtak

1. Planutkastet tydeliggjør behovet for ny transportinfrastrukturen i landsdelen. Kristiansand kommune er positiv til at Regional transportplan for Agder 2015-27 vedtas og legges til grunn for videre arbeid med å realisere viktige samferdselsprosjekt på Agder. Det må arbeides videre med å prioritere tiltakene ut fra kost/nytte og samfunnsøkonomi.
2. Arbeidet med bymiljøavtale for Kristiansandsregionen er viktig for landsdelen. Fylkeskommunale og kommunale bidrag forventes.
3. Gartnerløkkaprojektet er regionens viktigste enkeltprosjekt for å utvikle Agder. Prosjektet skal løse trafikkutfordringer for gange sykkeltrafikk, kollektivtrafikk, jernbane, havn. Prosjektet forbinder E18, E39 og Rv9 i Sørlandets viktigste trafikknutepunkt.
4. Kristiansand kommune støtter planens opplisting av viktige vegprosjekter i landsdelen og nå må E39 prioriteres. Koblingen mot Mandal og Lyngdal og videre forbindelse til Stavanger er svært viktig for å sikre fortsatt sterk vekst og verdiskaping i landsdelen.
5. Kjevik er regionens flyplass og en samlet region må fortsatt støtte opp om og legge til rette for utvikling av flyplassen. Utvikling av en privat lufthavn på Gullknapp er ikke en offentlig oppgave og flyplassen bør derfor ikke gis spesiell omtale i regional transportplan for Agder.
6. Kristiansand havn må utvikles som regional havn med nasjonal betydning. Det er et statlig ansvar og sikre veginfrastruktur til havna. Behov for jernbanetilknytning til ny containerhavn i Kongsgård Vige må utredes nærmere.
7. Befolkningsøkningen i Kristiansandregionen er sterk. Det er behov for betydelige midler til investeringer i fylkeskommunal veginfrastruktur for å legge til rette for denne veksten.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Vedlegg:  
Høringsbrev med vedlegg

## **Bakgrunn for saken**

Regionplan Agder 2020 «Med overskudd til å skape» har kommunikasjoner som ett av fem satsingsområder. Hovedmålet med regionplanen er å utvikle en sterk og samlet landsdel som er attraktiv for bosetting og næringsutvikling både i kystsonen og i de indre distriktene.

Utbygging av ny motorveg gjennom landsdelen, styrking av lufthavnen på Kjevik, større skipstrafikk inn og ut av landsdelen samt sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen er viktige prioriteringer. Et hovedtiltak i Regionplan Agder 2020 er å utarbeide og vedta felles transportplaner som grunnlag for videreutvikling av infrastrukturen i landsdelen.

I regional planstrategi for Vest-Agder 2012-2016 ble det planlagt å starte opp planprosessen for en felles Regional transportplan for Agder. I første omgang arbeides det med Regionalplan for samferdsel, Vest-Agder 2014-2019. Status for denne planen er ukjent.

*Planprogrammet for Regional transportplanen innledes slik: Agderfylkene har mange og sammensatte utfordringer. De største byene har urbane utfordringer med stor folketilvekst, kø problematikk som også gir dårlige vilkår for kollektivtrafikken. Distriktene har utfordringer som fraflytting og dårlig infrastruktur. Havn, jernbane og flyplass har behov for opprusting og modernisering for å tilfredsstillende landsdelens behov gode kommunikasjoner til andre regioner i inn- og utland.*

Planen vil være retningsgivende for prioritering av ressurser. Derfor er det avgjørende for planens legitimitet og gjennomføringskraft at det legges opp til en prosess som sikrer eierskap til planarbeidet og den endelige planen hos dem som skal gjennomføre planen, eller deler av den. Hensikten med planen er å samordne felles utfordringer og prioriteringer og sikre riktig ressurstildeling til et sammenhengende transportsystem i vår landsdel.

Plandokumentet skal være på overordnet strategisk nivå og ivareta helhetlige transportløsninger blant annet ved å reflektere korridor tenkning. Arbeidet skal bidra til å samordne landsdelens felles utfordringer og prioriteringer. Hovedmålet med RTP er å sikre at Agder videreutvikles som en attraktiv region for bosetting og arbeidsliv. Det er avgjørende å etablere en infrastruktur som oppleves effektiv, forutsigbar, sikker og miljøvennlig. Arbeidet skal bidra til å videreutvikle robuste bo- og arbeidsregioner noe som innebærer regional utvikling og regionalforstørring.

Transportkorridorer og – knutepunkt er sentrale faktorer for å se ulike transportformer i sammenheng, og vil være viktige i den regionale transportplanleggingen. Nøkkelen til en effektiv utnyttelse av samferdselsnettet ligger blant annet i effektive overganger mellom ulike transportformer, såkalte intermodale transportknutepunkter. For å kunne overføre mer transport fra veg til sjø og jernbane blir det viktig med helhetlig planlegging for å utnytte regionens intermodale transportknutepunkter.

Det er også et behov for å se drift og investeringer innenfor transportsystemet i sammenheng.

Planen skal være relevant for hele Agder. For øvrig er det regionale myndigheter og kommuner som anses å være hovedmålgruppen for å gjennomføre planen, i tett samarbeid med privat næringsliv og fagetater.

## **Vurderinger**

Det foreliggende planutkastet er basert på eksisterende kunnskap. Det er ikke utarbeidet nytt faktagrunnlag eller nye analyser i arbeidet med forslag til Regional transportplan Agder 2015-27.

Planutkastet oppsummerer de viktigste tiltakene og prioriteringene til landsdelen. Listen over viktige prosjekter er lang. Agders transportnett har både nasjonal og regional betydning. En

av Norges de viktigste forbindelsesveger til kontinentet går via Kristiansand havn og Kristiansand lufthavn har viktige nasjonale og internasjonale flyruter.

Gjennom fylkeskommunenes utkast til VINN-plan dokumenteres Kristiansandsregionens viktige rolle for å sikre verdiskaping og vekst i landsdelen. Dette er også godt dokumentert gjennom arbeidet med Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen. Planen er vedtatt likelydende i alle knutepunktkommunene.

For å utvikle Kristiansandsregionen i konkurranse med de andre storbyområdene i Norge vil det være viktig å utvide det bo- og arbeidsmarkedet i Kristiansandsregionen. Det er nå 45 minutter reisetid mellom Arendal og Kristiansand og det er nå flere og flere som pendler mellom byene. Nå må det prioriteres å bygge ut vegen vestover slik at Mandal og kommunene fram til Lyngdal i vest kan bli en del av arbeidsmarkedet i Kristiansandsregionen.

#### Storbyens utfordringer

Kristiansand har i dag en belønningsavtale med Staten som gir forpliktelser på å redusere personbiltrafikken i storbyområdet, men som også gir midler til utbygging av kollektivtiltak og tiltak for gange og sykkel. Det arbeides nå med en grunnlag for en bymiljøavtale for Kristiansandsregionen. Mår trafikkveksten i byområdet skal skje uten bruk av privatbil vil det kreve store investeringer i kollektivtiltak og stor økning i årlige driftskostnader. Arbeidet med bymiljøavtalen er viktig for regionen og vil bli premissgivende for transportplanleggingen i Kristiansandregionen.

#### Kjevik

Kristiansand lufthavn Kjevik er regionens hovedflyplass. Det er viktig at hele regionen støtter opp om lufthavnen som er så viktig for næringslivet. Planprosessen for ny veg til Kjevik er godt i gang og det legges godt til rette lokalt for å kunne gjennomføre dette prosjektet raskt. Utvikling av en privat lufthavn på Gullknapp er ikke en offentlig oppgave og flyplassen bør ikke gis spesiell omtale i regional transportplan for Agder.

#### Kristiansand havn

Kristiansand havn må utvikles som regional havn med nasjonal betydning. Det er et statlig ansvar og sikre veginfrastruktur til havna. Behov for jernbanetilknytning til ny containerhavn i Kongsgård Vige må utredes nærmere. Kristiansand havn og Kristiansand kommune lager nå havneplaner for å sikre utviklingsmuligheter for havna. Dette arbeidet må innarbeides i regional transportplan.

#### Jernbane

Sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen er det viktigste jernbaneprosjektet for regionen i planperioden. Det må gjøres omfattende analyser av behov og inntjeningsmulighet for en ny kystnær jernbane. Det synes prematurt å legge opp til slik planlegging nå.

#### Fylkeskommunal veg

Befolkningsøkningen i Kristiansandregionen er sterk. Det vil være behov for betydelige investeringer i fylkeskommunal veginfrastruktur for å legge til rette for denne veksten.

#### Forslag til vedtak

1. Planutkastet tydeliggjør behovet for ny transportinfrastrukturen i landsdelen. Kristiansand kommune er positiv til at Regional transportplan for Agder 2015-27 vedtas og legges til grunn for videre arbeid med å realisere viktige samferdselsprosjekt på Agder. Det må arbeides videre med å prioritere tiltakene ut fra kost/nytte og samfunnsøkonomi.
2. Arbeidet med bymiljøavtale for Kristiansandsregionen er viktig for landsdelen. Fylkeskommunale og kommunale bidrag forventes.

3. Gartnerløkkaprosjektet er regionens viktigste enkeltprosjekt for å utvikle Agder. Prosjektet skal løse trafikkutfordringer for gange sykkeltrafikk, kollektivtrafikk, jernbane, havn. Prosjektet forbinder E18, E39 og Rv9 i Sørlandets viktigste trafikknutepunkt.
4. Kristiansand kommune støtter planens opplisting av viktige vegprosjekter i landsdelen og nå må E39 prioriteres. Koblingen mot Mandal og Lyngdal og videre forbindelse til Stavanger er svært viktig for å sikre fortsatt sterk vekst og verdiskaping i landsdelen.
5. Kjevik er regionens flyplass og en samlet region må fortsatt støtte opp om og legge til rette for utvikling av flyplassen. Utvikling av en privat lufthavn på Gullknapp er ikke en offentlig oppgave og flyplassen bør derfor ikke gis spesiell omtale i regional transportplan for Agder.
6. Kristiansand havn må utvikles som regional havn med nasjonal betydning. Det er et statlig ansvar og sikre veginfrastruktur til havna. Behov for jernbanetilknytning til ny containerhavn i Kongsgård Vige må utredes nærmere.
7. Befolkningsøkningen i Kristiansandregionen er sterk. Det er behov for betydelige midler til investeringer i fylkeskommunal veginfrastruktur for å legge til rette for denne veksten.

## **Punkt 51/15: Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor – oppstart av planarbeid og høring av planprogram**

### **Bilag**

Vedtak BYUTVI, 16042015, Sak 75/15, Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor – oppstart av planarbeid og høring av planprogram

Planprogramforslag16mars2015.pdf



Dato 17. mars 2015  
Saksnr.: 201406135-10  
Saksbehandler Marit Eik

**Saksgang**  
Byutviklingsstyret  
Formannskapet

**Møtedato**  
16.04.2015  
22.04.2015

## **Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor – oppstart av planarbeid og høring av planprogram**

### **Sammendrag**

Formannskapet behandlet høringssak om mindre endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring og forretning i møte 11.februar 2014. Utgangspunktet for saken var diskusjonen rundt arbeidsplassparkering og kommuneplanens parkeringsbestemmelser, oversendelsesforslag vedtatt i byutviklingsstyret, 5. juni 2014 og svar på oversendelsesforslaget behandlet i byutviklingsstyret 21.8.2014.

Endringer av kommuneplanens parkeringsbestemmelser ble drøftet i regionalt planforum 12.februar. 2015. I møter framkom det at fylkesmannen mener at:

- administrasjonen i kommunen må ha en velfunderet begrunnelse på om dette er en mindre endring.
- fylkeskommunen har drøftet saken, før formannskapetets behandling, og var kritisk til at endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser kunne behandles som mindre endring.

Fylkesmannens miljøvernavdeling har som oppfølging sendt slik epost til kommunen med følgende melding:

*«Fylkesmannens miljøvernavdeling mener endring av parkeringsbestemmelsene i kommuneplanen vanskelig kan gjennomføres som en mindre endring. Dette er etter vårt syn et spørsmål som berører nasjonale eller vesentlig regionale interesser. Vi kan her vise til Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging. Spørsmålet om parkeringsbegrensninger har en direkte sammenheng med spørsmålet om i hvor stor grad man framover skal legge til rette for personbilreiser eller alternative transportformer i Kristiansandsområdet. Et helt klart svar på hvorvidt en endring vil medføre innsigelse fra vår side må vi imidlertid komme tilbake til.»*

Det fremgår av forarbeidene til plan- og bygningsloven at «dersom berørte myndigheter er mot mindre endring, må planendringen behandles som en ordinær planendring.» Det innebærer at det må utarbeides planprogram og varsles oppstart av planarbeidet.

Vedlagte planprogram gjør rede for formålet med planarbeidet, dagens situasjon, forutsetninger for og innhold i planarbeidet, hvilke utredninger og vurderinger som skal gjennomføres samt prosessen herunder medvirkning og framdrift.

Formannskapetets vedtak inngår som vedlegg i planprogrammet.

Formålet med planarbeidet er å fastsette kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor for bil og sykkel. Det skal avklares om det skal innføres egne parkeringsbestemmelser for nullutslippsbiler og om det skal kreves ladestasjoner for elbiler samt mobilitetsplan.

Langsiktig mål -effektmålet av planendringen (kap 3.1) er:

Kristiansand er attraktiv for bedrifter, befolkning og besøkende

- Parkeringspolitikken er tilpasset næringslivets behov. Arbeidstakernes mulighet for å komme seg til og fra jobb er ivaretatt.

Kristiansand har en klimavennlig bystruktur

- Parkeringspolitikken bidrar til å nå målene om sentral lokalisering av arbeidsplasser med mange ansatte og 0-vekst i personbiltrafikken ved at veksten i persontransporten tas ved bruk av kollektivtrafikk, sykkel og til fots.

Formannskapetets vedtak pkt 1,2 og 6 er innarbeidet i kapitel 6 – innhold i planarbeidet. Maksimumkravet for forretning inngår ikke i planprogrammet jf formannskapet vedtak pkt 3. Pkt 4 og 5 i formannskapetets vedtak er innarbeidet i planprogrammet kapitel 3.3 - prosessmål og 8.3 - informasjon og medvirkning.

Planarbeidet vil bli utført i en kombinasjon av eget arbeid og eksterne utredninger. Kostnader, foreløpig anslått til 2-400.000 kroner, vil bli vurdert fremmet i første tertial.

Formannskapet er planutvalg for kommuneplansaker. Saken fremmes til uttalelse i byutviklingsstyret før behandling i formannskapet.

I *planprogram for endring av reguleringsplaner i Sørlandsparken* står det at parkeringsbestemmelsene skal endres i tråd med kommuneplanens bestemmelser. I byutviklingsstyresaken, som omhandler offentlig ettersyn av endringer av reguleringsplaner i Sørlandsparken er parkering for kontor tatt ut med henvisning til arbeidet med revisjon av kommuneplanens parkeringsbestemmelser. Rådmannen anbefaler at spørsmålet om endring av parkeringsbestemmelser for kontor i Sørlandsparken eventuelt tas opp etter at spørsmålet om endring av kommuneplanens bestemmelser for næring, kontor er avklart.

Med bakgrunn i formannskapetets vedtak 11.februar 2014 anbefaler rådmannen at det meldes oppstart av planarbeid for endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor. I samsvar med plan- og bygningslovens bestemmelser sendes planprogrammet på høring samtidig.

Forslag til vedtak

I samsvar med plan- og bygningslovens (Pbl) § 11-13 meldes det oppstart av endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor. Planprogram datert 16.mars 2015 legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring til offentlige myndigheter, næringsorganisasjoner og interesseorganisasjoner.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Vedlegg:  
Forslag til planprogram datert 16.mars 2015.

## **Punkt 52/15: Høringsuttalelse - forslag til endringer i alkoholloven - varigheten av kommunale salgs- og skjenkebevillinger mv..**

### **Bilag**

Vedtak HELSOS, 21042015, Sak 12/15, Høringsuttalelse - forslag til endringer i alkoholloven - varigheten av kommunale salgs- og skjenkebevillinger mv..

Hoeringsbrev.pdf

horingsnotat-firearsregelen-endelig-1870356.pdf



Dato 10. april 2015  
Saksnr.: 201501888-2  
Saksbehandler Kim Henrik Gronert

**Saksgang**  
Helse- og sosialstyret  
Formannskapet

**Møtedato**  
21.04.2015  
22.04.2015

## Høringsuttalelse - forslag til endringer i alkoholloven - varigheten av kommunale salgs- og skjenkebevillinger mv..

### Sammendrag

Helse og omsorgsdepartementet har sendt på høring forslag til to endringer i alkoholloven. Det foreslås at kommunale salgs- og skjenkebevillinger ikke må løpe ut etter fire år, men kan videreføres uten krav om ny bevilling (fornyelse). Det legges fram forslag til to alternative løsninger til dette temaet.

Videre foreslås det endring i alkoholloven § 1-4c som innebærer at det kan selges alkoholholdig drikk engros til bevillingshaver med salgs- eller skjenkebevilling for en enkelt bestemt anledning. I dag er det kun alminnelige skjenkebevillinger som har mulighet til å handle engros.

Forslag til vedtak

Formannskapet slutter seg til forslaget til høringsuttalelse slik den fremkommer i saksutredningen.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Eva Berglund Åsland  
Organisasjonsdirektør

Trykte vedlegg:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/0fa76335e1b94b1abf1feed195fe457a/horingsnotat-firearsregelen-endelig-l870356.pdf>

Høringsnotat 11. februar 2015  
Forslag til endringer i alkoholloven  
Endringer i bestemmelsen om varigheten på kommunale salgs- og skjenkebevillinger mv.

## Bakgrunn for saken

Helse- og omsorgsdepartementet har sendt ut et høringsnotat hvor det foreslås følgende endringer i alkoholloven:

1. *Endring i alkoholloven § 1-6 som innebærer at kommunale salgs- og skjenkebevillinger ikke må løpe ut etter fire år, men kan videreføres uten krav om ny bevilling (fornyelse). Det legges fram forslag til to alternative løsninger, og det bes særlig om høringsinstansenes syn på hvilken løsning som er mest hensiktsmessig. Se høringsnotatet kapittel 2.*
  - a. *Alternativ 1: Fireårsregelen opprettholdes som hovedregel, men det gis en unntaksbestemmelse fra regelen om bevillingsperioden for kommunale bevillinger (fireårsregelen) i alkoholloven § 1-6. Forslaget innebærer at kommunen kan beslutte at gjeldende kommunale salgs- og skjenkebevillinger likevel ikke skal løpe ut etter 4 år, men gjelde videre uten fornyelse.*

*Det foreslås en fleksibel regel som gir kommunen anledning til, etter en gjennomgang av alkoholpolitikken i kommunen, å beslutte at ingen eller kun enkelte bevillinger (basert på objektive kriterier) skal opphøre og dermed underlegges en ny søknadsprosess. Kommunen kan også bestemme at bevillinger ikke skal opphøre, men at kun vilkårene for gjeldene bevillinger skal endres (for eksempel nye skjenketider i kommunen).*
  - b. *Alternativ 2: Kommunale salgs- og skjenkebevillinger løper som hovedregel inntil videre (ikke tidsbegrensede), men kommunen får en mulighet til å bestemme at bevillingene skal opphøre og søkes om på nytt etter at nytt kommunestyre tiltrer. Kommunen kan bestemme at alle eller enkelte bevillinger skal fornyes eller kun endre vilkårene for bevillingene.*
2. *Endring i alkoholloven § 1-4c som innebærer at det kan selges alkoholholdig drikk engros til bevillingshaver med salgs- eller skjenkebevilling for en enkelt bestemt anledning. Se høringsnotatet kapittel 3.*

Det vises til vedlagte høringsnotat 11. februar 2015 i sin helhet.

## Bevillingsperioden for kommunale bevillinger – fireårsregelen

Rådmannen er enig i at det er gode grunner til å se nærmere på om det i alle tilfeller er hensiktsmessig med en ny gjennomgang av alle skjenke- og salgsbevillinger hvert fjerde år.

Rådmannen vil imidlertid gå inn for alternativ en, hvor en opprettholder fireårsregelen som hovedregel, men at det gis en unntaksbestemmelse fra regelen om bevillingsperioden for kommunale bevillinger (fireårsregelen) i alkohollovens § 1-6. Begrunnelsen som fremkommer i høringsnotatet om at dette fremstår som enklere lovteknisk er vektlagt.

En situasjon der det ikke nødvendigvis er behov for fornyelsesprosessen hvert fjerde år, vil være i forhold til salgsbevillinger av alkohol i dagligvarebutikker, hvor det i all hovedsak er butikker som hører til de store kjedene som er søkere. Vår erfaring er at disse store kjedene nå har implementert gode systemer, både i forhold til å avslutte salgene til rett tid, unngå salg til mindreårige og har også gode prosedyrer på å søke om endringer, der de ansetter nye personer som skal ha rollene som styrer og stedfortreder. For dagligvarebransjen er det etter Rådmannens vurdering ikke nødvendig med en fornyelsesprosess hvert fjerde år.

I forhold til typiske utelivssteder kan det argumenteres for at det er bra med en fullstendig gjennomgang av alle skjenkebevillinger hvert fjerde år. Vi finner i den anledning grunn til å

spesielt kommentere en uttalelse som i høringsnotatet fremføres som et argument for å oppheve tidsbegrensningen på skjenkebevillingen, under punkt 2.4, hvor man skriver følgende i høringsbrevet:

*«Kommunene foretar uansett ikke noen fullstendig ny vurdering av alle gitte bevillinger, men konsentrerer seg om dem som det er knyttet problemer til».*

Vi er kjent med at flere kommuner har reagert over måten dette er formulert. Uttalelsen er ikke dekkende i forhold til situasjonen i Kristiansand kommune. Vi stilte krav om at samtlige bevillingshavere i 2012, måtte søke på nytt og samtlige saker ble gjennomgått, spesielt i forhold til vandelsvurderingen av både eiere, samt personer som er oppgitt til å være styrer og stedfortreder. Også i 2012 ble det avdekket en god del situasjoner der vi ikke er blitt orientert om mindre endringer i eierforhold, eller nye personer i rollene som styrer og stedfortreder. Dette skjer imidlertid i stadig mindre grad, noe som antagelig kan forklares med at vi har hatt fokus på dette de siste årene som en del av prosjektet «Ansvarlig alkoholhåndtering i Kristiansand».

#### Om vandelskravet:

Rådmannen er enig i at en gjennomgang av alle bevillingene hvert fjerde år, kan være meget effektivt i forhold til avdekke som de ulike aktørene har sin vandel i orden. Vandelen er imidlertid noe som skal være i orden til en hver tid, og da blir det ikke nok med en gjennomgang hvert fjerde år.

Kristiansand kommune har siden 2003 utviklet et samarbeid med alle de aktuelle offentlige aktørene som kommer i kontakt med serverings- og skjenkebransjen gjennom vårt samarbeidsforum, SOS-Forum (Samarbeidsforum om serveringsbransjen). Dette samarbeidet har medført en konsensus om viktigheten av å holde de useriøse aktørene ute av bransjen og hvilken rolle den enkelte offentlige etaten kan innta i dette arbeidet. Det vises her til alkohollovens § 1-15 (opplysnings- og meldeplikt).

#### *§ 1-15. Opplysnings- og meldeplikt*

*Politiet og skatte- og avgiftsmyndighetene plikter uten hinder av taushetsplikt å gi de opplysninger som er nødvendige for behandlingen av salgs- og skjenkebevillingssaker.*

*Dersom politiet eller skatte- og avgiftsmyndighetene avdekker forhold som kan antas å ha vesentlig betydning for bevillingsspørsmålet, plikter de av eget tiltak og uten hinder av taushetsplikt, å informere bevillingsmyndigheten om det.*

Rådmannen opplever at det mellom de aktuelle etatene i vårt område finnes eget meget godt samarbeid, hvor opplysningene deles av «eget tiltak», noe som innebærer at mulighetene for at man skal kunne følge opp de ulike bedriftene forløpende er reell. Vi er imidlertid kjent med fra mange diskusjoner i ulike fora at mange kommuner opplever at det kan være vanskelig og tungt å få de andre offentlige aktørene til å bidra.

Rådmannen er derfor av den oppfatning at hvis man vil åpne opp for at man ikke skal ha en gjennomgang hvert fjerde år, der alle de offentlige aktørene er forpliktet til å besvare de skriftlige henvendelsene som oversendes i prosessen, må dette følges opp med en tydelig markering av viktigheten av at de ulike offentlige aktørene bidrar aktivt og tar opplysnings- og meldeplikten på alvor.

#### Ulike vandelskrav i serveringsloven og alkoholloven

En bedrift som ønsker seg en bevilling til å servere alkohol, må søke om både serveringsbevilling og alkoholbevilling. Vandelsvurderingen etter disse to lovene er ikke lik, noe Rådmannen oppfatter som u hensiktsmessig og unødvendig. Dette bidrar kun til å skape forvirring og her burde man kunne avklare dette ved å lage felles regler for begge lovene.

Hensynene bak, at man ønsker å holde useriøse aktører ute av både serverings- og skjenkebransjen, er sammenfallende etter vår oppfatning.

Rådmannen mener at vandelskravene og en aktiv bruk av disse kan være en meget god måte å sikre seg at bransjen består av så stor grad av seriøse aktører som mulig. Vi mener at en samordning av vandelskravene vil kunne bidra til at det er lettere for kommunene å være effektive i sitt arbeid med å holde useriøse aktører ute av bransjen.

#### Forholdet til Arbeidsmiljøloven:

Etter dagens lovgivning kan man ikke ta hensyn til brudd på arbeidsmiljøloven i forhold vandelskravet i alkoholloven mens det er en begrenset anledning til å legge vekt på slike brudd etter vandelskravet i serveringsloven. Rådmannen oppfatter dette som uheldig, og man mener at det må åpnes opp for at man også kan legge vekt på vesentlige brudd på arbeidsmiljøloven når man skal foreta en vurdering av vandelen, også etter alkoholloven. Dette blir spesielt viktig hvis det blir snakk om å ta vekk tidsbegrensningen på en bevilning.

Rådmannen er kjent med at regjeringen har som satsningsområde å rydde opp i en del av bransjene der det har utviklet seg en situasjon hvor en har fått et stort innslag av useriøse aktører, spesielt nevnt er bygge- og serveringsbransjen. Det skal her vises til rapport fra Arbeidstilsynet, «Kompass Tema nr. 1 2015 «Erfaringer fra Arbeidstilsynets tilsyn mot sosial dumping», hvor følgende fremgår på side 19, første avsnitt:

*«Et flertall av de spurte er enig i at både byggenæringen, renholdsnæringen og overnatting- og serveringsnæringen preges av useriøse virksomheter og sosial dumping. Det er flest som mener at dette er tilfelle for overnatting og servering. Hele 9 av 10 sier seg enige i at det i byggenæringen er mange gjengangere som bryter regelverket gang på gang, og like mange mistenker at den faktiske situasjonen er en annen enn det virksomhetene dokumenterer. Også for renhold og overnatting og servering, svarer 7 av 10 inspektører at tilstanden er en annen enn det virksomheten framstiller det som i tilsynet.»*

*Inspektørene beskriver i utgangspunktet Arbeidstilsynets verktøy som gode, men at de fortsatt ikke har tilstrekkelig med virkemidler slik utviklingen i arbeidslivet og i samfunnet har vært. I løpet av den perioden Arbeidstilsynet har arbeidet med temaet, er også lovverket blitt utviklet og utvidet med nye virkemidler. Krav om utlevering av opplysninger på stedet med mulighet for å stanse arbeidet hvis kravet ikke blir etterkommet, betegnes av mange inspektører som et effektivt virkemiddel. I tillegg trekkes det fram at allmenngjøringsbestemmelsene og den gradvise utvidelsen av disse til nye områder er et kraftfullt verktøy.*

*«Vi har fått mye bedre verktøy, selv om det ikke er bra nok i byggenæringen. Men i hotell og restaurant, der er det minimalt. Der har vi heller ikke allmenngjøring. Det at de ansatte i byggebransjen og i renholdsnæringen] har ID-kort, og er registrert i Aa-registeret rydder veldig godt opp der og da. Men det har vi altså ikke i hotell og restaurant.»*

Rådmannen er klar over at man i denne rapporten viser til at det i hovedsak er Oslo og regionen rundt Oslo som har disse problemene. Det er imidlertid ikke tvil om at utfordringene også finnes i de øvrige delene av landet.

Det vises til følgende oppsummering i den nevnte rapporten på side 30:

*«Sosial dumping skaper en vanskelig konkurransesituasjon der de som driver hederlig, taper. Arbeidstakere blir utnyttet. Arbeidsmiljø- og sikkerhetsstandarden i norsk arbeidsliv blir satt tilbake. Sosial dumping angår oss alle.»*

Rådmannen mener at hvis man vil komme de useriøse aktørene til livs i skjenkebransjen, så må det åpnes opp for at man i mye større grad å ta hensyn til alvorlige brudd på arbeidsmiljølovens bestemmelser. Det at man i en bedrift ikke har arbeidskontrakter, ikke overholder arbeidstidsbestemmelser, ikke har god internkontroll m.m., er gode indikatorer på at bedriften ikke er seriøs. Det er ingen grunn til å anta at de vil ha en seriøs holdning til å overholde alkoholovens regler. De samfunnsmessige konsekvensene av brudd på alkoholoven vet man er høye.

Dersom manglende overholdelse av arbeidsmiljølovens bestemmelse kan få konsekvenser for en bevilling, er det grunn til å anta at bedriftene vil få et større fokus på dette.

### **Kjøp fra grossist ved bevilling til en enkelt bestemt anledning**

Rådmannen mener at dette er et godt forslag og støtter det, da dagens regelverk er uheldig i forhold til festivaler og lignende som ikke får mulighet til å kjøpe varer engros.

### **Anbefaling**

Kristiansand kommune slutter seg til de foreslåtte endringene og støtter alternativ en vedrørende bevillingsperiode, samt at bevillingshavere av skjenkebevilling for enkeltanledning gis mulighet til å handle alkoholvarer engros.