

# REFERAT |KRS| Formannskapet (2015-2019) d. 10-02-2016

**Mødedato** Onsdag d. 10. februar 2016 kl. 09:00

**Mødested** Formannskapssalen

## **Indholdsfortegnelse**

Høring på forslag til nytt inntektssystem for kommunene.....	3
Høring: NOU 2015:11 Med åpne kort, forebygging og oppfølging av alvorlige hendelser i helse- og	12
Oppnevning av styremedlemmer til Stiftelsen Gimle Gård.....	19
Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor - 1.gangsbehandling.....	21

## **Punkt 15/16: Høring på forslag til nytt inntektssystem for kommunene**



Dato 29. januar 2016  
Saksnr.: 201514341-2  
Saksbehandler Randi Bentsen og Arne Henrik Lukashaugen

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
10.02.2016

## Høring på forslag til nytt inntektssystem for kommunene

### Sammendrag

Kristiansand kommune støtter intensjonen og retningen på endringene i inntektssystemet som skal gjelde fra 2017 (se <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/forslag-til-nytt-inntektssystem-for-kommunene/id2467858>). Rådmannen vil likevel kommentere enkelte av elementene i høringsutkastet som bør vurderes videre før endringene blir gjennomført.

Det foreslåtte strukturkriterium innebærer at Kristiansand kommune vil få økte inntekter på 17,1 - 34 mill. kr avhengig av hvilken modell som velges.

KMD har gjort oppdaterte analyser av alle kostnadsnøkler og det foreslås endringer i alle nøklene. For Kristiansand kommune betyr det at utgiftsbehovet er beregnet til å være noe høyere enn i dagens beregning. Det betyr samlet sett at Kristiansand kommune får en økt inntekt på 9,5 mill. kr.

Storbytilskuddet gis til de 4 største kommunene. Det foreslås ikke endringer i dette tilskuddet, men departementet vil vurdere omfang og innretning på tilskuddet. Rådmannen mener at omfanget i ordningen bør utvides til å gjelde de bykommuner som utgjør regionsenter som f.eks. Tromsø og Kristiansand. Storbytilskuddet er et rent politisk element i inntektssystemet og er ikke basert på en faglig vurdering og analyse som tilfellet er for kostnadsnøkler.

Rådmannen anbefaler at skjønnsmidlene avvikles eventuelt reduseres kraftig. Skjønnsmidlene er fordelt mellom fylker og kommuner svært forskjellig. Vest-Agder er et av fylkene med lavest skjønnstilskudd per innbygger. Dersom skjønnstilskuddet avvikles og fordeles per innbygger vil det gi en merinntekt for Kristiansand kommune på om lag 15 mill. kr.

Forslag til vedtak

**Formannskapet slutter seg til rådmannens forslag til høringsuttalelse om nytt inntektssystem.**

Tor Sommerseth  
Rådmann

Arne Henrik Lukashaugen  
Konst. økonomidirektør

Utrykt vedlegg:

Det Kongelige Kommunal- og moderniseringsdepartement:

- Forslag til nytt inntektssystem for kommunene.
- Høringsbrev datert 17.12.15.

Bakgrunn for saken

## 1. Innledning

Kommunal og regionaldepartementet har sendt ut på høring forslag til nytt inntektssystem. Høringsfristen er satt til 1. mars. Departementet legger opp til å presentere det nye inntektssystemet i kommuneproposisjonen 2017.

## 2. Departementets forslag

I høringsnotatet til det nye inntektssystemet presenteres forslag på:

- nye kostnadsnøkler for kommunene herunder en ny modell der det skilles mellom frivillig og ufrivillige smådriftsulemper
- endringer i de regionalpolitiske tilskuddene
- oppsummering av skatteelementene i inntektssystemet

### Nye kostnadsnøkler

Utgiftsutjevningen består av kostnadsnøkler for grunnskole, pleie og omsorg, kommunehelse, sosialhjelp, barnevern, barnehager, administrasjon og landbruk. Det er foretatt en vurdering av om også kommunale veier bør inngå, men det anbefales ikke at denne sektoren tas inn.

KMD har gjort oppdaterte analyser av alle kostnadsnøkler og det foreslås endringer i alle nøklene.

- **Grunnskole:** Kriteriet norskfødte 6-15 år med innvandrerforeldre (ekskl. Skandinavia) tas ut.
- **Pleie og omsorg:** Ingen endringer i kriterier. Innbyggere 0-66 år vektet opp, mens innbyggere 90 år og over og psykisk utviklingshemmede 16 år og over vektet ned. Nedvektingen av psykisk utviklingshemmede vil også berøre toppfinansieringsordningen for ressurskrevende tjenester.
- **Barnehager:** Ingen endring i kriterier. Men det er også skissert en alternativ modell der den viktigste forskjellen er at utdanningskriteriet erstattes med antall heltidsansatte 20-44 år. Den alternative modellen har noe lavere forklaringskraft, men vurderes også som et godt alternativ.
- **Kommunehelse:** Det legges større vekt på kriteriet innbyggere 67 år og over samtidig som kriteriet for dødelighet tas ut.
- **Barnevern:** Ingen endringer i kriterier. Større vekt på kriteriet barn 0-15 år med enslig forsørger og personer med lav inntekt, mens innbyggere 0-22 år får mindre vekt.
- **Sosialhjelp:** Urbanitetskriteriet erstattes med kriteriet aleneboende 30-66 år. Dette gjør også at vektingen mellom kriteriene endres.
- **Landbruk:** Kriteriet areal dyrket mark går ut. Kriteriet antall jordbruksbedrifter vektet betydelig opp.
- **Administrasjon:** Ingen endring i kriterier.

Analysearbeidet har tatt utgangspunkt i hva som forklarer ulike kostnader på best mulig måte. Uten at effekten av disse endringene er presentert synes det som om det i større grad legges til grunn alderssammensetning i utregningene. Dette virker i utgangspunktet som et positivt grep og likestiller kommuner ift innbyggere.

Departementet understreker også at inntektssystemet er et system for å fordele midler, og tar ikke høyde for å være et insentivsystem eller en refusjonsordning. Det vil si at det er de objektive kriteriene og ikke aktivitetsnivå som avgjør rammetilskuddet.

## Frivillige og ufrivillige smådriftsulemper - nytt strukturkriterie

Det presenteres også et opplegg for å skille mellom frivillige og ufrivillige smådriftsulemper.

I utgiftsutjevningen foretas det full kompensasjon for smådriftsulemper, det vil si at dette ses på som en ufrivillig kostnadsulempe. Borge-utvalget (Inntektssystemutvalget NOU 2005:18) utviklet i sin tid et såkalt strukturkriterium, som sier hvor langt innbyggerne i en kommune i gjennomsnitt må reise for å nå f.eks 5 000 innbyggere uavhengig av kommunegrenser. Tanken var at små kommuner med korte reiseavstander lettere vil kunne slå seg sammen enn kommuner med lange reiseavstander. Det vil si at i kommuner med korte reiseavstander vil smådriftsulempene i større grad være frivillige enn i kommuner med lange reiseavstander.

KMD foreslår at et nytt strukturkriterium, der kommuner som har smådriftsulempene som ikke fullt ut kan anses som ufrivillige skal få en reduksjon i den delen av tilskuddet som knyttes til det såkalte basiskriteriet. Kommunesektorens samlede inntekter vil ikke bli berørt av dette, fordi reduksjonen i basistilskudd vil bli beholdt i det samlede inntektssystemet. Basiskriteriet fordeler i dag et tilskudd med et likt beløp per kommune. I dag er dette på om lag 13,2 mill. kroner per kommune. Det vil si at små kommuner i dag får et vesentlig høyere beløp per innbygger enn større kommuner. KMDs forslag vil føre til at kommunene vil få et tilskudd på mellom 0 og 13,2 mill. kroner – avhengig av reiselengde.

I praksis vil det bli fastsatt en grenseverdi for hvor lang reiselengde som tilsier full kompensasjon. Kommuner med kortere reiselengde enn dette vil få en forholdsmessig reduksjon. Det vil si at en kommune som har en reiselengde som er halvparten av grenseverdien, isolert sett vil få redusert basistilskuddet med 6,6 mill. kroner. Fastsetting av grenseverdien vil nødvendigvis være noe skjønnsmessig. Departementets vurdering er at det er fornuftig å knytte grenseverdien opp til en grenseverdi i datamaterialet. Borge-utvalget vurderte en grense for full verdi på basiskriteriet lik gjennomsnittlig reiselengde for å nå sentrum i grunnkretser på til sammen 5 000 innbyggere for kommuner med færre enn 5 000 innbyggere.

Reduksjonen vil gjelde basistilskuddet i alle de fire sektor(er)(administrasjon, grunnskole, pleie- og omsorg og helse) der det inngår i kostnadsnøkkelen. Bosettingskriteriene (sone og nabo) blir ikke endret. Etter det vi forstår er det dette som gjør at departementet skriver «Smådriftsulemper til tjenester vil fortsatt kompenseres fullt ut».

## Regionale tilskudd

### **Småkommunetilskudd, Nord-Norge og Namdalen tilskudd og distriktstilskudd Sør-Norge foreslås samlet i 2 nye tilskudd basert på følgende:**

- Nord-Norge og Namdalen tilskuddet videreføres og slås sammen med småkommunetilskuddet for disse kommunene til et nytt Nord-Norgetilskudd.
- Distriktstilskudd Sør-Norge og småkommunetilskuddet slås sammen
- Småkommunetilskuddet videreføres som et eget småkommunetillegg innenfor de to tilskuddene; Nord-Norgetilskuddet og Sør-Norgetilskuddet.
- Satsene på småkommunetillegget vil differensieres i forhold til kommunenes verdi på distriktsindeksen (indeks for grad av distriktsutfordringer)
- Det blir gjort justeringer i tilskuddene slik at mer enn i dag fordeles per innbygger.

Kommunene som mottar småkommunetilskudd for 2016 (under 3 200 innbyggere og skatteinntekter under 120 pst av landssnittet per innbygger) har følgende distriktsindeks for 2016 (lav distriktsindeks betyr høye distriktsutfordringer, og intervallene som benyttes er identiske med de som benyttes i distriktstilskudd Sør-Norge i dag):

	Distriktsindeks					
	Under 35	36 - 38	39 - 41	42 - 44	45 - 46	Over 47
Kommuner i Sør-Norge	46	8	4	6	3	22
Kommuner i Nord-Norge og Namdalen	64	0	0	2	0	0

Det fremgår ikke hvordan småkommunetillegget vil utformes, utover at distriktsindeksen benyttes for å gradere dette. Det er grunn til å anta at kommunene med lavest distriktsindeks i utgangspunktet kan forvente et tilskudd på nivå med dagens småkommunetilskudd. F.eks. vil dette gjelde 64 av de 66 kommunene i Nord-Norge og Namdalen som mottar småkommunetilskudd i dag. Kommuner med høyere distriktsindeks kan oppleve lavere tilskudd, og for kommunene med høyest indeks er det risiko for at hele småkommunetilskuddet kan forsvinne.

Forslaget skisserer samtidig en endret innretning slik at mer av tilskuddene fordeles per innbygger og mindre per kommune. Dette vil slå negativt ut for kommuner med lavest folketall.

Som et alternativ til sitt forslag skisserer departementet en modell der småkommunetilskuddet graderes ut fra verdi på strukturkriteriet. En slik innretning innebærer at kommuner i spredtbygde områder i større grad skjermes enn kommuner i tettbygde områder. På den annen side vil en slik innretning forsterke de utslagene av foreslått nytt strukturkriterium i utgiftsutjevningen.

### **Andre tilskudd**

**Vekstkommunetilskuddet** gis til kommuner med en befolkningsvekst på mer enn 1,5 pst over de siste 3 årene. Det foreslås ingen endring i dette tilskuddet, men det vises til at departementet vil vurdere om veksttilskuddet skal innlemmes i inndelingstilskuddet til nye kommuner etter en kommunesammenslåing.

**Storbytilskuddet** gis til de 4 største kommunene. Det foreslås ikke endringer i dette tilskuddet, men departementet vil vurdere omfang og innretning på tilskuddet.

**Skjønnstilskudd fordeles av fylkesmannen** i hvert fylke etter et forhåndsbestemt beløp. Deler av dette inngår som "ordinære skjønnsmidler" som fordeles etter en rekke føringer. Den enkelte fylkesmann kan også holde tilbake midler som fordeles på et senere tidspunkt, såkaldt prosjektskjønn. Det er stor ulikhet på dette beløpet og Agder fylkene får blant de laveste beløp ift. innbyggertall.

### **Skatt og skatteutjevning**

I høringsnotatet gis det en beskrivelse av dagens system for skatt og skatteutjevningen. Det fremmes ikke konkrete forslag til endringer i dagens modell, men vises i stedet til at skatteandel og graden av skatteutjevning er noe som fastsettes hvert år i tilknytning til kommuneopplegget i statsbudsjettet.

Når det gjelder modell for ny selskapsskatt, vises det til kommuneproposisjonen for 2017. Det slås fast at selskapsskatten skal inngå i skatteutjevningen.

## **3. Konsekvenser for Kristiansand kommune**

### **3.1 Strukturkriteriet (endringer for Kristiansand kommune og de øvrige kommunene i Knutepunkt Sørlandet)**

Det foreslåtte strukturkriterium innebærer at kommuner som har smådriftsulempene som ikke fullt ut kan anses som ufrivillige får en reduksjon i den delen av tilskuddet som knyttes til det såkalte basiskriteriet. For kommunene i Knutepunkt Sørlandet anses det at alle kommunene i større eller mindre grad har smådriftsulemper som er frivillige og dermed får et trekk i basistilskuddet. Kristiansand kommune får et trekk i basistilskuddet, men siden det samlede trekket i basistilskuddet fordeles tilbake til kommunene per innbygger, tjener Kristiansand kommune på omleggingen.

For Kristiansand betyr det økte inntekter på 17,1 - 34 mill. kr avhengig av hvilken modell som velges. For de øvrige kommunene i Knutepunkt Sørlandet taper kommunene samlet sett 18,8 – 26,9 mill. kr. Iveland taper i ett av alternativene mens de tjener på omleggingen ved de to andre alternativene. De øvrige kommunene taper på alle alternativene.

Siden det i inntektssystemet er en overgangsordning (INGAR) vil inntektssendringene avdempes noe. INGAR innebærer at en kommune kompenseres for en endring i inntekt som er ut over kr 300 per innbygger.

Kommune	Gjennom-snittlig reise-avstand for å nå 5000 innb.	Endring kroner per innb struktur 25,4 km	Endring kroner per innb struktur 16,5 km	Endring kroner per innb struktur 13,2 km	Endring 1000 kroner struktur 25,4 km	Endring 1000 kroner struktur 16,5 km	Endring 1000 kroner struktur 13,3 km
KRISTIANSAND	2,1	388,7	254,4	196,0	33 987,1	22 242,3	17 140,0
VENNESLA	4,7	-286,8	-328,6	-323,5	-4 041,8	-4 632,0	-4 559,7
SONGDALEN	6,4	-1 136,0	-972,6	-826,5	-7 218,4	-6 180,0	-5 251,8
SØGNE	3,4	-561,3	-611,6	-612,2	-6 296,5	-6 860,4	-6 867,6
LILLESAND	4,1	-615,8	-637,4	-618,4	-865,8	-896,2	-869,4
BIRKENES	9,6	-1 221,9	-788,4	-456,8	-4 414,7	-2 848,3	-1 650,4
IVELAND	16,9	-3 063,9	396,1	332,7	-4 029,0	520,9	437,6

### 3.2 Nye kostnadsnøkler for kommunene

KMD har gjort oppdaterte analyser av alle kostnadsnøkler og det foreslås endringer i alle nøklene.

For Kristiansand kommune betyr det at utgiftsbehovet er beregnet til å være noe høyere enn i dagens beregning. Utgiftsbehovet øker fra å være 97,58 % av landsnittet til å være 97,81 % av landsnittet. Det betyr samlet sett at Kristiansand kommune får en økt inntekt på 9,5 mill. kr.

Sektorer	2016	Høringsdok	Endring i pst
	Kostnadsindeks	Kostnadsindeks	
Barnehage	1,04834	1,05670	0,8 %
Administrasjon	0,87220	0,87780	0,6 %
Skole	0,99226	0,99696	0,5 %
Pleie- og omsorg	0,92072	0,92379	0,3 %
Helse	0,91781	0,90234	-1,7 %
Barnevern	1,06266	1,06146	-0,1 %
Sosialhjelp	1,19499	1,16303	-2,7 %
<b>Ny kostnadsnøkkel</b>	<b>0,97583</b>	<b>0,97807</b>	<b>0,2 %</b>

### 3.3 Regionalpolitiske endringer i inntektssystemet

Kristiansand kommune kommer ikke inn under ordningene med regionalpolitiske virkemidler.

## 4. Rådmannens vurdering

### 4.1 Endringer i kostnadsnøkler

Kristiansand kommune støtter i all hovedsak den gjennomgangen og de forslag som knytter seg til kostnadsnøkkel, med følgende unntak:

- I kostnadsnøkkel sosialtjenester må kriteriet for å fange opp levekårsutfordringer styrkes. Det anbefales å vektlegge opphopningskriteriet høyere enn forslaget, samt å

jobbe videre med å finne en bedre indikator for å fange opp slike kostnader som gjerne hoper seg opp i byene.

- I kostnadsnøkkel for barnehagetjenester støttes alternativt forslag som fremlagt i høringen. Departementet bes arbeide videre med å utvikle nøkkelen til å fange opp endringer med gratis kjernetid og andre ordninger som påvirker kostnadsbildet. Antall barn i målgruppen bør være føring for tildeling av midler knyttet til barnehagetjenesten
- Kostnadsnøkklene forklarer en relativt liten del av kostnadsbildet til den enkelte kommune. Departementet bør utvikle nøklene slik at de stadig får større validitet.

## 4.2 Strukturkriteriet

Rådmannen er enig i innretningen i departementets forslag som innebærer at kun ufrivillig smådriftsulemper kompenseres. Dagens system selv med foreslått overgangsordning (kommunene som slår seg sammen beholder basistilskudd og småkommunetilskudd i 15-20 år), er ikke nøytralt i forhold til kommunestruktur. Kommuner som slår seg sammen taper på sammenslåingen etter overgangsordningen er over.

## 4.3 Regionalpolitiske virkemidler

Rådmannen støtter forslaget om endringer i regionalpolitiske virkemidler. Ved å bruke distriktsindeksen målrettes virkemidlene i større grad enn i dagens ordning der f.eks. småkommunetilskuddet gis til alle kommuner under 3200 innbyggere uavhengig av distriktsutfordringene. Forslaget er mer nøytralt i forhold til kommunestruktur ved at det legges mer vekt på tilskudd per innbygger og mindre per kommune.

## 4.2 Storbytillegget

**Storbytilskuddet** gis til de 4 største kommunene. Det foreslås ikke endringer i dette tilskuddet, men departementet vil vurdere omfang og innretning på tilskuddet. Rådmannen mener at omfanget i ordningen bør utvides til å gjelde de bykommuner som utgjør regionsenter som f.eks. Tromsø og Kristiansand. Storbytilskuddet er et rent politisk element i inntektssystemet og er ikke basert på en faglig vurdering og analyse som tilfellet er for kostnadsnøkklene.

Kommunal og moderniseringsminister Jan Tore Sanner har imidlertid lovet storbymidler til «Nye Kristiansand» dersom der blir noe av kommunesammenslåingen av Kristiansand, Lillesand, Birkenes, Søgne og Songdalen kommune – K5. Størrelse og utforming av tilskuddet kommer i en melding til Stortinget i løpet av våren. Med dagens modell hadde dette gitt K5 ca. 43 millioner kroner i årlig storbytilskudd.

## 4.3 Skjønnsmidler

Rådmannen anbefaler at skjønnsmidlene avvikles eventuelt reduseres kraftig. Skjønnsmidlene er fordelt mellom fylker og kommuner svært forskjellig. Vest-Agder er et av fylkene med lavest skjønnsstilskudd per innbygger, 150 kr pr. innbygger, mens Finnmarkskommunene får 750 kr pr. innbygger:

Fylke	Ordinært skjønn	Pr. innbygger
Vest-Agder	27 100 000	150
Finnmark	56 700 000	750

Kristiansand får i 2016 9,6 mill.kr i ordinært skjønn, noe som utgjør 110 kr. pr. innbygger. Snittet for landet er 262 kr. pr. innbygger.

Vi er ikke kjent med hva som er begrunnelsen for den store forskjellen i tildeling av skjønnsmidler.

Det er ganske omfattende administrativt arbeid forbundet med utarbeidelse av søknader og behandling av søknadene. Rådmannen kan ikke se at det administrative arbeidet står i forhold den eventuelle nytte som oppnås ut over å ha en ordinær tildeling per innbygger i inntektssystemet.

Dersom skjønnsstilskuddet avvikles og fordeles per innbygger vil det gi en merinntekt for Kristiansand kommune på omlag 15 mill. kr.

### **Oppsummert**

Rådmannen vurderer forslaget som er sendt på høring som et skritt i riktig retning. Befolkningstall legges i større grad til grunn, og strukturkriteriet understøtter større enheter. Omleggingen vil bety økte inntekter for Kristiansand kommune, både i forhold til revisjon av kostnadsnøkler og strukturkriteriet.

Dersom KMD tar bort ordningen med skjønn vil dette også medføre økte inntekter til Kristiansand kommune.

# **Punkt 16/16: Høring: NOU 2015:11 Med åpne kort, forebygging og oppfølging av alvorlige hendelser i helse- og omsorgstjenestene**

## **Bilag**

Vedtak HELSOS, 09022016, Sak 8/16, Høring: NOU 2015:11 Med åpne kort, forebygging og oppfølging av alvorlige hendelser i helse- og omsorgstjenestene



Dato 13. januar 2016  
Saksnr.: 201512936-2  
Saksbehandler Dagfinn Haarr

**Saksgang**  
Helse- og sosialstyret  
Formannskapet

**Møtedato**  
09.02.2016  
10.02.2016

## **Høring: NOU 2015:11 Med åpne kort, forebygging og oppfølging av alvorlige hendelser i helse- og omsorgstjenestene**

### **Sammendrag**

Regjeringen legger fram en omfattende utredning på 340 sider der formålet er å bedre håndteringen av uønskede og alvorlige hendelser i helse- og omsorgstjenesten, spesielt å sikre pasienters og pårørendes interesser bedre enn i dag.

Hovedpunktene i forslaget er:

- I tillegg til spesialisthelsetjenesten, vil også alle kommunale helse- og omsorgstjenester få en lovpålagt plikt til å melde, eventuelt også varsle alvorlige hendelser.
- Det blir en lovpålagt plikt for helse- og omsorgstjenestene til å tilby pasient/pårørende oppklaringsmøte. Dette bør gjøres innen ett døgn etter hendelsen.
- Pasienter og pårørende får en selvstendig rett til å melde og varsle alvorlige hendelser.
- Politiet skal underrette pårørende rutinemessig dersom en sak forelegges tilsynsmyndighetene, og tilsynsmyndighetene får frist på fem dager til å gi tilråding til politiet.
- Arbeidsfordelingen mellom fylkesmennene og Statens Helsetilsyn foreslås endret, og det anbefales å opprette regionale tilsynsinstanser.
- Utvalget foreslår en omfattende endring av gjeldende lovverk.

I mandatet ber også regjeringen om at utvalget vurderer opprettelsen av en undersøkelseskomisjon som skal undersøke alvorlige hendelser i tillegg til de instansene som allerede har et slikt ansvar. Flertallet på 10 av 14 i utvalget anbefaler ikke dette.

### **Vurderinger**

I det følgende diskuteres de forslagene som har mest relevans for kommunale helse- og omsorgstjenester.

Blant utvalgets 14 medlemmer var det en kommuneoverlege. Fastlegetjenesten og kommunenes øvrige helse- og omsorgstjenester var ikke representert i utvalget.

Vurdering: Ettersom utvalget kommer med forslag som involverer de kommunale helse- og omsorgstjenestene i stor grad, er dette kritikkverdig. Forslagene i utredningen bærer preg av

liten innsikt i hvorledes kommunale helse- og omsorgstjenester er organisert og arbeider i det daglige.

Utvalget legger stor vekt på at man etter alvorlige hendelser først og fremst skal lære å unngå uønskede hendelser i fremtiden. Dette er viktigere enn å lete etter syndebukker.

Vurdering: Dette er en riktig tilnærming, og det er i tråd med utviklingen i tilsynsmyndighetenes måte å arbeide på allerede i dag.

Alvorlige hendelser i helsevesenet skal **meldes**. Det vil si at det går en melding til en avdeling av Helsedirektoratet som skal vurdere meldingene og gi tilbakemeldinger, gjerne i form av læringsdokumenter. Meldinger kan ikke brukes til å reise tilsynssak mot institusjoner eller helsepersonell. Spesialisthelsetjenesten har slik meldeplikt i dag. Utvalget foreslår at også kommunale helse- og omsorgstjenester får meldeplikt. Selvstendig næringsdrivende helsepersonell som har avtale med kommunen, som fastleger og fysioterapeuter, skal pålegges å sende meldinger direkte, ikke via kommunen. Det skal meldes om både alvorlige hendelser og nesten-hendelser.

Vurdering: Det virker fornuftig å utvide meldepliktsystemet, da også kommunale helse- og omsorgstjenester har et forbedringspotensiale, og en meldeordning kan gi viktig kunnskap som kan brukes til å endre prosedyrer og arbeidsmetoder. Det er en forutsetning at systemet innrettes slik at det blir enkelt å melde.

Alvorlige hendelser skal også **varsles**, det vil si at tilsynsmyndighetene blir varslet slik at de kan iverksette undersøkelser av hendelsen, eventuelt trekke inn politiet dersom det er mistanke om straffbare forhold. Varslingsplikten anbefales utvidet til også å gjelde kommunale helse- og omsorgstjenester, fastleger, avtalefysioterapeuter, men også aktører uten avtale med kommunen (som kiropraktorer).

Det betyr altså at det er en stor forskjell mellom melding og varsling. Blant annet vil det være et mye større antall meldinger enn varsler, fordi ikke fullt så alvorlige hendelser og dessuten nesten-hendelser skal meldes.

Vurdering: En utvidelse av varslingsplikten for alt helsepersonell med selvstendig behandlingsansvar er riktig, men det må lages gode praktiske løsninger som sikrer at plikten kan overholdes.

Forslaget om at private næringsdrivende fastleger og fysioterapeuter skal sende meldinger og varsler direkte uten å involvere kommunen, virker ikke gjennomtenkt. Fastleger og fysioterapeuter er en del av kommunehelsetjenesten uansett om de er ansatt av kommunen eller gjør det samme arbeidet som selvstendig næringsdrivende. Kvalitetssikring av disse tjenestene er et kommunalt ansvar. Meldinger og varsler også fra næringsdrivende fastleger og fysioterapeuter bør derfor sendes via kommunen.

For å gi pasienter, brukere og pårørende en tydeligere rolle i slike saker, anbefaler utvalget at disse gruppene får rett til å melde, eventuelt varsle om alvorlige hendelser. Utvalget anbefaler at det skal bli en lovpålagt plikt til å avholde et avklaringsmøte med pasient/pårørende etter svært alvorlige hendelser. Dette bør avholdes innen et døgn.

Vurdering: Det er riktig å gi pasienter og brukere en tydeligere og mer formalisert rolle i slike saker. Å gi pasienter, brukere og pårørende rett til å melde og varsle er et godt forslag. Forslaget om et lovpålagt tilbud om avklaringsmøte er også fornuftig, så lenge man er klar over at fristen på ett døgn ikke alltid vil være mulig å overholde. For eksempel vil arbeidshverdagen til fastleger og sykehjemsleger kunne gjøre det problematisk å få gjennomført slike møter så raskt. Det er heller ikke sikkert at pasienter, pårørende eller etterlatte er i en slik tilstand at et møte bør avholdes så raskt.

Utvalget foreslår at arbeidsfordelingen i tilsynssaker endres. I dag starter sakene stort sett hos fylkesmennene. I alvorlige saker er det Statens Helsetilsyn som har myndighet til å gi advarsler og ta fra helsepersonell autorisasjon og lisens. Utvalget foreslår å etablere 4-5 regionale tilsynsorganer, enten frittstående eller knyttet til utpekte fylkesmannsembeter. Disse skal delvis overta fylkeslegenes oppgaver, og de skal overta Helsetilsynets rett til å gi reaksjoner til helsepersonell. Helsetilsynet vil da bli ankeinstans. Utvalget foreslår å lage en helt ny tilsynslov.

Vurdering: Forslaget virker fornuftig. Den faglige kvaliteten i tilsynene varierer mellom de forskjellige fylkesmannsembetene, og det skjer mye dobbeltarbeid hos fylkesmann og Helsetilsyn. Dette resulterer både i ulik saksbehandling og urimelig lang saksbehandlingstid. Det kan virke negativt for kommunene at tilsynene regionaliseres, men dette oppveies av bedre kvalitet og mindre forskjeller mellom de ulike tilsynsinstansene.

Regjeringen ba utvalget vurdere å opprette en undersøkelseskommisjon etter mønster fra havarikommisjonen for luftfart, jernbane og veitrafikk. Kommisjonen skulle komme i tillegg til dagens systemer. Etter en grundig vurdering, er flertallet i utvalget kommet til at de instansene som i dag har som oppgave å granske alvorlige hendelser, dekker behovet. En kommisjon vil derfor ikke bety bedret pasientsikkerhet og vil ikke forsvare kostnadene.

### **Forslag til vedtak**

1. Kristiansand kommune støtter forslagene om å utvide meldings- og varslingsplikten til å gjelde kommunale helse- og omsorgstjenester. Forutsetningen er at det etableres systemer som gjør det enkelt å melde og varsle.
2. Helsepersonell som har driftsavtale med kommunen, må pålegges å sende meldinger og varsler via kommunen.
3. Kristiansand kommune støtter styrkingen av pasienters, brukeres og pårørendes rettigheter slik det fremgår av dokumentet.
4. Kristiansand kommune støtter flertallets begrunnelse for ikke å opprette en egen undersøkelseskommisjon.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Wenche Pedersen Dehli  
Helse- og sosialdirektør

Vedlegg:  
[NOU 2015:11](#)

## Bakgrunn for saken

Sammendraget ovenfor gir et overblikk over en svært omfattende og detaljert utredning. I det følgende vil vi trekke fram og diskutere i større detalj de områdene i utredningen som har størst betydning for kommunens helse- og omsorgstjenester. Endringene i lovverket som utvalget foreslår er ikke kommentert direkte da disse endringene er en konsekvens av forslagene som utvalget kommer med.

## Begreper og definisjoner.

*Pasient og bruker.* Når lovverket utvides til å pålegge også kommunale helse- og omsorgstjenester melde- og varslingsplikt, blir begrepet *brukere* brukt om personer som mottar kommunale omsorgstjenester som ikke regnes som helsehjelp.

*Kommunale helse- og omsorgstjenester* innbefatter alle typer kommunale helse- og omsorgstjenester i og utenfor institusjon, også de som leveres av fastleger og fysioterapeuter med avtale. Meldeplikten er lagt til *virksomheten*. Det betyr at kommunen må sørge for meldesystemer fra alle deler av den tjenesten kommunen selv leverer, mens den enkelte fastlege eller avtalefysioterapeut i følge utredningen er å regne som en egen virksomhet og selv har ansvar for å melde. Det er ikke foreslått at meldinger fra disse også skal sendes kommunen som oppdragsgiver.

Helsepersonell som arbeider uten avtale med kommunen, som kiropraktorer, vil også bli omfattet av varslingsplikten, men de vil ikke bli pålagt meldeplikt. Privatpraktiserende spesialister vil få både varslings- og meldingsplikt.

Hva ligger i begrepet *alvorlige og svært alvorlige hendelser*? Disse definisjonene er hentet fra spesialisthelsetjenestens måte å klassifisere uønskede hendelser på.

Forslaget til lovtekst sier:

- *Varslingsplikten kommer til anvendelser ved «dødsfall eller svært alvorlig skade på pasient eller bruker som følge av tjenesteytelsen eller at en pasient eller bruker skader en annen. Varslingsplikten gjelder dersom utfallet er uventet ut fra påregnelig risiko».*
- *Meldeplikten er videre definert: «.....dødsfall eller alvorlig eller svært alvorlig skade på pasient eller bruker som følge av tjenesteytelsen eller ved at en pasient eller bruker skader en annen. Det skal meldes uavhengig av om utfallet er uventet ut fra påregnelig risiko. Det skal også meldes om hendelser som kunne ført til skade som nevnt».*

Kommentar: Fordi begrepene *alvorlig* og *svært alvorlig* stammer fra spesialisthelsetjenesten, er det ikke uten videre klart hvorledes dette skal brukes i kommunene. Det blir et omfattende arbeid å få gitt disse begrepene et innhold som er enhetlig forstått, ikke bare innen den enkelte kommune, men også kommuner og virksomheter i mellom. Det vil kreve et effektivt system for registrering av uønskede hendelser i den enkelte kommune, og et effektivt system for videresending til tilsynsmyndigheten (varslings) og Helsedirektoratet (melding).

Det vil bety et løft for kommunens arbeid med kvalitet i tjenestene dersom melde- og varslingsystemene blir utformet slik at de er enkle å benytte. Mer krevende blir det å få gjennomført en effektiv varslings fra enkeltforetak som fastleger og avtalefysioterapeuter. Utredningen diskuterer ikke dette. Utvalget legger stort vekt på at forbedringsarbeidet skal skje lokalt og i samarbeid mellom aktørene. Det er derfor helt nødvendig at kommunen er kjent med meldinger/varsler fra avtalepersonell, både som oppdragsgiver, men også som medspiller i kvalitetsarbeidet. Ettersom fastleger og avtalefysioterapeuter er en integrert del av kommunens helsetjeneste, må kommunen involveres i meldinger og varsler også fra dette helsepersonellet. De fleste selvstendig næringsdrivende fastleger vil dessuten også være i kommunens tjeneste som legevaktleger og i bistillinger på sykehjem og lignende. Det blir et kunstig skille mellom næringsdrivende helsepersonell og kommunalt ansatte fastleger og

fysioterapeuter som gjør akkurat samme arbeid. I sistnevnte tilfelle er det kommunen som virksomhet som er ansvarlig for melding og varsling.

Det vil bety økt arbeid for kommunen å håndtere varsler og meldinger både fra eget ansatt personale og avtalepersonale, men dette kan gi større kunnskap som ledd i kommunens system for kontinuerlig forbedring, spesielt i forhold til pasientsikkerhet og –medvirkning.

### **Undersøkelseskommissjon**

Utvalget fikk i oppdrag å utrede opprettelsen av en slik kommisjon. Denne skal være en parallell til havarikommisjonen innen luft- jernbane og veitrafikk. Kommisjonen skal undersøke enkelthendelser, den skal ikke ha sanksjonsmuligheter og den skal være uavhengig av tilsynsmyndighetene.

Utvalget har anslått at en slik kommisjon må ha minimum 20 ansatte, kostnadene for en minimumsløsning vil ligge på rundt 40 millioner kroner pr. år, og den vil maksimalt kunne gå inn i 20-25 saker. Kommisjonen vil komme i tillegg til de andre instansene som undersøker alvorlige hendelser, som politiet, tilsynsmyndighetene og virksomheten selv. Dette kan bli en ekstra belastning på pasienter, pårørende og også involvert helsepersonell.

Effekten av en undersøkelseskommissjon er usikker, fordi det ikke finnes tilsvarende i andre land.

Et flertall på 10 av 14 medlemmer i utvalget fraråder opprettelsen av en undersøkelseskommissjon. Begrunnelsen er dels at ressursene kan benyttes mer effektivt på andre områder for å bedre pasient- og brukersikkerheten, dels at de endringene av det øvrige tilsyns- og oppfølgingsapparatet som utvalget foreslår, langt på vei vil dekke arbeidsfeltet som en kommisjon skulle ha. Et mindretall mener at pasient- og pårørendeinteressene vil være bedre tjent med en slik kommisjon som kan stille andre spørsmål enn de øvrige undersøkelsesinstansene.

### **Kommentar:**

Flertallets argumentasjon for å fraråde opprettelsen av en undersøkelseskommissjon virker fornuftig. Med de endringene utvalget foreslår i rollen pasienter og pårørende skal ha ved alvorlige hendelser, bør interessene til pasienter og pårørende bli godt ivaretatt uten en egen undersøkelseskommissjon som vil bli kostbar, behandle relativt få saker i året og legge beslag på minst 20 høyt kvalifiserte medarbeidere.

### **Endring i tilsynsmyndighetenes organisering og arbeidsfordeling**

Utvalget foreslår gjennomgripende endringer og en ny tilsynslov. Dagens ordning der fylkesmennene og Statens Helsetilsyn deler på oppgavene er ikke optimal. Det medfører både varierende kvalitet på tilsynene, fordi mange fylkesmenn ikke har god nok kompetanse innen egne rekke, det medfører lang saksbehandlingstid og en god del dobbeltarbeid mellom fylkesmann og Helsetilsynet.

Utvalget vil legge tilsynsoppgavene til et regionalt nivå. De skisserer to alternativer. Enten opprettes det 4-5 helt nye tilsynskontorer som følger helseregionene i spesialisthelsetjenesten, eller visse fylkesmannsembeter blir tillagt tilsynsfunksjonene for en helseregion. De regionale kontorene skal ha myndighet til å ilegge administrative reaksjoner som advarsler eller tap av autorisasjon eller lisens. Disse reaksjonene er i dag tillagt Statens Helsetilsyn. I følge forslaget, vil Helsetilsynet da bli omgjort til en ankeinstans for vedtak i de regionale tilsynskontorene.

### **Kommentar:**

Det er stort sett hensynet til spesialisthelsetjenesten som ligger bak disse forslagene. Noen fylkesmannsembeter har ikke god nok kompetanse på å føre tilsyn med spesialisthelsetjenesten. For kommunene er det fordelaktig at tilsynsmyndigheten er nær og kjenner forholdene i kommunene godt, slik det er i dag. Forslaget om regionalisering er

derfor i utgangspunktet ikke gunstig for kommunene. En omorganisering av tilsynsapparatet vil kunne gi kortere saksbehandlingstid og en mer enhetlig saksbehandling. Dette er positivt for kommunene og kommunalt helse- og omsorgspersonell.

En viktig del av fylkesmennenes arbeid, er å bidra til faglig utvikling og forbedringsarbeid i kommunenes helse- og omsorgstjenester. Dette vil ikke bli omfattet av endringene. Det kan være positivt at rådgiverrollen skilles fra tilsynsrollen, slik forslaget legger opp til.

### **Øvrige forslag som ikke kommenteres spesielt**

Utvalget foreslår en styrking av pasient- og brukerombudenes rolle. Informasjonen til befolkningen om pasient- og brukerombudene må bedres.

I forslaget til endringer i helsepersonelloven, anbefaler utvalget at terskelen skal være noe lavere enn dagens praksis for å kunne tilbakekalle autorisasjon hos helsepersonell. Man endrer begrep fra «*grov*» til «*vesentlig*» mangel på *faglig skikkethet*.

Samarbeidet mellom politi og tilsynsmyndighet i alvorlige saker blir regulert ved at tilsynsmyndighetene får en frist på fem dager til å gi tilråding om det skal iverksettes etterforskning. Utvalget foreslår ikke å styrke politiet med helsefaglig kompetanse.

Utvalget mener at utdanningsmyndighetene må stille krav til kunnskap om pasientsikkerhet, kvalitetsforbedringsarbeid og risikoforståelse i rammeplanene for helsepersonellutdanningene.

### **Konklusjon**

Hovedtrekkene i utvalgets forslag vil bety en styrking av pasientsikkerheten og systemene for å lære av alvorlige hendelser innen helse- og omsorgstjenestene. Konsekvensene for kommunene og kommunale helse- og omsorgstjenester vil bli store. Utvalget har i liten grad drøftet disse konsekvensene. Dette kan ha sammenheng med utvalgets sammensetning.

## **Punkt 17/16: Oppnevning av styremedlemmer til Stiftelsen Gimle Gård**

### **Bilag**

Vedtak VALG, 03022016, Sak 4/16, Oppnevning av styremedlemmer til Stiftelsen Gimle Gård

Vedtak KULTUR, 10122015, Sak 59/15, Oppnevning av styremedlemmer til Stiftelsen Gimle Gård

Vedtak KULTUR, 10122015, Sak 59/15, Oppnevning av styremedlemmer til Stiftelsen Gimle Gård



Dato 24. november 2015  
Saksnr.: 201513437-1  
Saksbehandler Jørgen Skauge

**Saksgang**  
Kulturstyret  
Valg- og Honorarkomiteen  
Formannskapet

**Møtedato**  
09.12.2015

### Oppnevning av styremedlemmer til Stiftelsen Gimle Gård

§ 11 i vedtektene for Stiftelsen Gimle Gård har følgende ordlyd:

*”Stiftelsen skal ha et styre på 5 medlemmer, alle med personlige varamedlemmer. Tre av medlemmene med varamedlemmer velges av formannskapet i Kristiansand. Ett medlem med varamedlem velges av Fortidsminneforeningens avdeling i Vest-Agder og et medlem med personlig varamedlem velges av Riksantikvaren. Funksjonstiden for de valgte medlemmer følger den kommunale valgperiode. (...) Styret velger selv sin formann og varaformann, for 2 år av gangen.”*

Riksantikvaren har delegert til fylkeskommunen oppgaven med å oppnevne styremedlem. Kommuneadvokaten har slått fast at så lenge det er nedfelt i stiftelsens vedtekter, må kommunens styremedlemmer velges av formannskapet. Uten at det var vedtektsfestet, var det i mange år fast praksis at ordføreren i Kristiansand hadde vervet som styreleder for Stiftelsen Gimle Gård, men denne ordningen valgte man å gå bort fra etter kommunevalget i 2007. I forrige valgperiode var følgende valgt som kommunens medlemmer av styret:

1. Tom Stig Biseth Johansen, H, med personlig varamedlem: Elin Eftevåg, H
2. Anne Ma Timenes, KRF, med personlig varamedlem: Tove M. Kirkevik, FRP
3. Abdullahi M. Alason, AP med personlig varamedlem: Helge Refsnes, PP»

Forslag til vedtak

Som styremedlemmer i Stiftelsen Gimle Gård for valgperioden 2016-2019 velger formannskapet

1. \_\_\_\_\_ med personlig varamedlem: \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_ med personlig varamedlem: \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_ med personlig varamedlem: \_\_\_\_\_

Tor Sommerseth  
rådmann

Stein Tore Sorthe  
kulturdirektør

Vedlegg: Ingen

# **Punkt 18/16: Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor - 1.gangsbehandling**

## **Bilag**

Vedtak BYUTVIK, 28012016, Sak 17/16, Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor - 1.gangsbehandling

Vedtak BYSTYR, 17022016, Sak 20\_16, Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næ.docx

Vedtak FORMAN, 10022016, Sak 18/16, Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor - 1.gangsbehandling

Vedtak FORMAN, 10022016, Sak 18/16, Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor - 1.gangsbehandling

Vedtak BYUTVIK, 28012016, Sak 17/16, Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor - 1.gangsbehandling

Konsekvensanalyse - Endring av parkeringsbestemmelser Kr sand\_14 12 2015.docx



Dato 11. januar 2016  
Saksnr.: 201406135-42  
Saksbehandler Marit Eik

### Saksgang

By- og miljøutvalget  
Formannskapet

### Møtedato

28.01.2016  
10.02.2016

## Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor - 1.gangsbehandling

### Sammendrag

Kommunens parkeringspolitikk er hjemlet som bestemmelser til kommuneplanen. I dag er parkeringsbestemmelsene for kontor lik i alle soner og satt til maks 1 parkeringsplass pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal (BRA). I tillegg er det krav til 1,5 sykkelparkeringsplass pr. 100 m<sup>2</sup> BRA i sentrum og 1 sykkelparkeringsplass pr. 100 m<sup>2</sup> BRA i mellomsonen og ytre sone. Allerede vedtatte reguleringsplaner og bebyggelsesplaner går foran kommuneplanen ved eventuell motstrid. Kommuneplanens bestemmelser vil gjelde for nye planer/omregulering og i eldre reguleringsplaner uten egne parkeringsbestemmelser. Dette innebærer at ulike næringsområder for kontor har ulike parkeringsbestemmelser varierende fra 1-2,5 parkeringsplasser pr 100 m<sup>2</sup> BRA.

Denne saken har utgangspunkt i oversendelsesforslag i byutviklingsstyret 5.juni 2014. Det ble deretter startet sak om *mindre endring* av kommuneplanen. Det ble klart underveis at forslag til endring er *vesentlig endring*, etter plan- og bygningslovens regler, og må følge lovens prosedyreregler for slik endring.

Formannskapet vedtok i møte 22.april 2015 å melde oppstart av planarbeidet for endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring (kontor) og å sende planprogram på høring. Ved høringen stilte Næringsforeningen i Kristiansandsregionen og GCE – Node seg positive til endring av parkeringsbestemmelsene og ba om rask framdrift i saken. Velforeninger og bydelsrådet i Randesund m.fl. var særlig opptatt av trafikale konsekvenser av å doble antall parkeringsplasser i Korsvikfjorden og på Stødden. Fylkesmannen og fylkeskommunen ved SAM-utvalget anbefalte kommunen å utsette planarbeidet til kommende rullering av kommuneplanen.

Bystyret fastsatte planprogrammet i møte 16.september 2015. Av planprogrammet framgår det at planarbeidet skal avklare maksimum parkeringsplasser knyttet til næringsområder med kontorarbeidsplasser i Kristiansand. Utredningen skal omfatte følgende endringer:

- oppretting av egen parkeringssone i næringsområdene i Korsvikfjorden og Andøya med en parkeringsdekning på 1,5 og 2 parkeringsplasser pr 100m<sup>2</sup> BRA (bruksareal) for kontor
- økning av antall parkeringsplasser for bil i mellom og ytre sone fra 1 til 2 parkeringsplasser pr 100m<sup>2</sup> BRA for kontor
- økning av antall parkeringsplasser for sykkel 2 parkeringsplasser pr 100m<sup>2</sup> BRA for kontor i alle soner
- unntak fra maksimumkrav til parkering for nullutslippsbiler

- krav om tilrettelegging for lading av elbil
- krav om mobilitetsplan

Rambøll Norge har, på oppdrag fra by- og samfunnsenheten, utarbeidet konsekvensanalyse i samsvar med fastsatt planprogram. Konsekvensanalysen følger saken som trykt vedlegg. Konsekvensutredningen konkluderer med:

- Med bakgrunn i det som er undersøkt og vurdert i utredningen/konsekvensanalysen anbefales det for **mellom- og ytre sone** å vurdere en annen måte å definere sonene på. Områder innen gangavstand (under 900 m) fra hovedstrengen for kollektivtrafikk som går ca. fra Vågsbygd senter via Hannevik, Kvadraturen og Lund til Rona kan beholde samme bestemmelsene som sentrum, dvs 1 p-plass pr. 100 m<sup>2</sup>). Mens man tillater et noe høyere tall utenfor en slik definert sone. Konsekvensene ved en slik soneinndeling er ikke vurdert og må sees på som et innspill i videre arbeid med kommuneplanen.
- For Korsvikfjorden og Andøya kan det vurderes å øke maksimumkravet til parkering til 1,5 p-plass per 100 m<sup>2</sup>. Dette foreslås for å veie opp for at områdene har noe dårligere kollektiv- og sykkeltilbud og noe lavere befolkningstetthet enn områdene innenfor Kristiansand sentrum/ hovedstrengen for kollektivtrafikk. 1 p-plass pr. 100 m<sup>2</sup> vil være riktig å holde på for øvrige områder i mellom og ytre sone inntil man evt. innfører en ny soneinndeling.
- Endring i parkeringskravene til flere tillatte parkeringsplasser, medfører at det blir vanskeligere å nå kravet om 0-vekst i personbiltrafikken. En endring til 1,5 pr. 100 m<sup>2</sup> for Korsvikfjorden og Andøya vil medføre totalt ca. 400 flere parkeringsplasser for begge områdene. Det vil generere ca. 1.200 flere bilturer pr. døgn. Halvparten av plassene vil kunne komme på Stødden og vil utløse behov for trafiksikkerhetstiltak på Sømsveien. Økningen i trafikk ansees som svært liten i det store bildet som viser at man har 500.000 bilturer per døgn relatert til Kristiansand kommune. På den annen side ser det ut til at trafikken gjennom bomstasjonene i Kristiansand igjen er økende, etter flere år med nedgang. Regionen vil forventelig balansere med små marginer når det gjelder nullvekstmålet. Det blir derfor viktig å redusere trafikken andre steder. En langsiktig arealplanlegging som styrer mot sentral lokalisering av nye boliger og besøks-/arbeidsplassintensive virksomheter, er svært viktig. På sikt må man vurdere tiltak, som eksempelvis annet bruksformål, for områdene som ikke ligger til rette for effektiv transport uten anvendelse av bil.
- Kristiansandsregionen ønsker å inngå bymiljøavtale med Samferdselsdepartementet. Avtalen skal gi føringer i forhold til arealbruk, parkering og indikatorer som skal innfris. Andel arbeidstakere med gratis parkering er en viktig indikator når det gjelder kommuneplanens parkeringsbestemmelser. Muligheten for å innfri på denne indikatoren kan bli svekket dersom maksimumskravet til parkering øker.
- Et krav om 2 sykkelparkeringsplasser synes ikke riktig å innføre for mellom – og ytre sone. For sentrum der kravet i dag er 1,5 p-plass pr. 100 m<sup>2</sup> kan man imidlertid vurdere å øke kravet til 2. I mellom – og ytre sone synes det mer riktig å øke kravet til 1,5 sykkelparkeringsplass pr. 100 m<sup>2</sup>.
- En eventuell reservasjon av p-plasser for elbil bør være inkludert i maksimalnormen som settes for parkeringsplasser.
- Det anbefales at Kristiansand kommune innfører krav om utarbeidelse av mobilitetsplan ved alle nye etableringer.

Med henvisning til tidligere vedtak i formannskapet innstiller rådmannen at planprosessen videreføres. Konsekvensutredningen og forslag til endring av kommuneplanens

bestemmelse § 11 - parkeringsbestemmelser for næring (kontor), legges ut til offentlig ettersyn, med slik endring:

- Det opprettes egen parkeringssone for næringsområdene på Andøya og i Korsvikfjorden avgrenset som vist i saksfremstillingen. Bestemmelse for kontor: Bil: Maks. 1,5 pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal på fellesareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter. Sykkel: Min. 1,5 pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang.
- Krav til sykkelparkering i øvrige soner anbefales endret slik:
  - Sone sentrum - Antall sykkelparkeringsplasser økes fra 1,5 til 2 p-plass pr. 100 m<sup>2</sup>. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang.
  - I mellom – og ytre sone - Antall sykkelparkeringsplasser økes fra 1 til 1,5 p-plass pr. 100 m<sup>2</sup>. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang.
- Det innføres krav om mobilitetsplan for tiltak ved etableringer av virksomheter med over 50 ansatte eller utbyggingsprosjekter større enn 1.000 m<sup>2</sup> bruksareal. Kravet gjelder for alle nyetableringer på alle plannivå. I mobilitetsplanen skal virksomheten gjøre rede for totalt transportomfang til/fra virksomheten herunder personreiser til og fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser varelevering og godstransport. Det skal gjøres rede for fordeling av transport gjennom døgnet og hvordan den totale transporten fordeles på typer transportmiddel. Videre skal det redegjøres for hva som er den ønskede fordelingen (målsetting) og hvordan virksomheten skal tilrettelegge for å få til den ønskede fordelingen mellom transportmidler. Planen skal også gjøre rede for behov for og krav til antall ladestasjoner for el-biler og fordeling av parkeringsplasser mellom nullutslippsbiler og andre biler.

Økning i antall parkeringsplasser på Andøya og i Korsvikfjorden kan medføre behov for restriktive tiltak for å redusere biltrafikken andre steder. Dette tas opp i forbindelse med arbeidet med bymiljøavtale.

Rådmannen viser til konsekvensutredningen og frarår å øke maksimumskravet for parkering fra 1 til 2 parkeringsplasser i mellomsonen og ytre sonen. Dette vil kunne medføre 4.700 flere parkeringsplasser og 14.000 flere bilturer. En slik endring vil gjøre det vanskeligere å oppnå målsettingen om 0-vekst i personbiltrafikken og å innfri indikatoren i bymiljøavtaler om andelen ansatte med gratis parkeringsplass

Rådmannen frarår også at det innføres unntak for maksimum antall parkeringsplasser for nullutslippsbiler. Som det framgår av konsekvensutredningen vil det å la elbilparkering komme som et supplement til øvrige p-plasser ikke være med på å nå målet om å begrense trafikkveksten. Elbilene er positivt for de lokale utslipp av avgasser og støy (vesentlig i de lave hastighetene). Men i forhold til kapasitet, framkommelighet, trafiksikkerhet og arealbeslag er de likestilt med bensin- eller dieselbil. Dersom elbil skal erstatte bensin- eller dieselbil og ikke komme som et tillegg til disse bilene i bytrafikken, må parkeringsplasser for elbiler være en del av den totale vurderingen av antallet p-plasser som skal tillates.

Rådmannen har tidligere uttrykt at endring av kommuneplanens bestemmelser ideelt sett burde vært behandlet ved ordinær kommuneplanrevisjon. Dette er begrunnet i behov for å samordne kommuneplanens parkeringsbestemmelser med arealpolitikken, og arbeidet med helhetlig bymiljøavtale. Konsekvensutredningen, der Rambøll blant annet foreslår en annen soneinndeling for parkeringsbestemmelsene, behovet for samordning av parkeringsbestemmelsene med ønsket arealutvikling og arbeidet med bymiljøavtale tilsier at spørsmålet om revisjon av kommuneplanens parkeringsbestemmelser vurderes ved revisjon av kommuneplanens arealdel. Et vedtak der endring av kommuneplanbestemmelsene utsettes til revisjon av kommuneplanens arealdel kan formuleres slik:

- *Arbeidet med endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring (kontor) avsluttes. Spørsmålet om revisjon av kommuneplanens*

*parkeringsbestemmelser tas som en helhet opp ved revisjon av kommuneplanens arealdel.*

#### Forslag til vedtak

1. Formannskapet legger saken om endring kommuneplanens bestemmelser § 11 om parkering ut til offentlig ettersyn og høring i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningsloven §§ 5-2 og 11-14. Konsekvensutredning, datert desember 2015, vedlegges høringsdokumentene.
2. Kommuneplanens parkeringsbestemmelser endres slik:
  - a. Næringsområdene i Korsvikfjorden og Andøya opprettes som egen parkeringssone med slik tilføyelse til § 11 b - krav som gjelder for den enkelte sone
    - Bil - maksimum 1,5 pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal på egen tomt eller fellesareal på flere tomter.
    - Sykkel - 1,5 pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang.Kartet i bestemmelsene § 11 a endres som vist i saksfremstillingen.
  - b. §11 b -parkeringsbestemmelsene for sykkel i sone sentrum -kontor endres til 2 sykkelparkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang.
  - c. §11 b parkeringsbestemmelsene for sykkel i mellom – og ytre sone – kontor endres til 1,5 sykkelparkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang.
  - d. Det tilføyes et nytt punkt med krav om mobilitetsplan til § 11.a - Felles bestemmelser -, som beskrevet i innstillingen.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

#### Vedlegg:

1. Rambøll: Konsekvensanalyse - endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring (kontor), desember 2015

## **Bakgrunn for saken**

Formannskapet vedtok i møte 22.april 2015 å melde oppstart av planarbeidet for endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor og å sende planprogram på høring. Bystyret fastsatte planprogrammet i møte 16.september 2015.

I plan- og bygningsloven § 4 er det bestemt at det skal utarbeides planprogram for alle kommunedelplaner. Krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven § 4-2 og forskrift om konsekvensutredning gjelder blant annet for kommuneplaner og kommunedelplaner som fastsetter retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging.

Av det fastsatte planprogrammet framgår det:

### **Formålet med planarbeidet, jf. planprogram kap 3**

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.

### ***Langsiktige mål – effektmål***

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.

### **Konsekvensvurdering jf. planprogram kap 7**

Forslag til reviderte bestemmelser vil bli vurdert opp mot dagens kommuneplanbestemmelser for næring, kontor. Dette vil bli belyst ved at det gjennomføres:

1. Beregning av mulig økning i antall parkeringsplasser for kontor i sentrale næringsområder som følge av endra kommuneplanbestemmelser.
2. Utredning om samspill mellom parkeringsbestemmelser, arealpolitikk og trafikkutvikling, herunder trafikkgenerering, transportfordeling og konsekvenser for kollektivtrafikken, som følge av å:
  - a. opprette egne parkeringssoner for Andøya og Korsvikfjorden hvor det åpnes for henholdsvis 1,5 eller 2 parkeringsplasser for kontor pr 100 m<sup>2</sup> BRA
  - b. øke maksimum parkeringsdekning i mellomsonen og ytre sone til 2 parkeringsplasser for kontor pr 100 m<sup>2</sup> BRA
  - c. unnta nullutslippsbiler fra maksimumskravet for parkering
3. Drøfting av parkeringsbestemmelsene for næring, kontor i lys av næringslivets behov.
4. Drøfting av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for kontor og andre virkemiddel som kan være aktuelle for å oppnå 0-vekst i personbiltrafikken og som er relevante i arbeidet med helhetlige bymiljøavtaler.
5. Beregning av økt arealbruk ved krav om minimum to sykkelparkeringplasser i alle soner, og der sykkelparkering skal være overbygd
6. Drøfting/vurdering av krav om tilrettelegging for lading av elbil og mobilitetsplan.

## **Dagens situasjon**

### **Kommuneplanen 2011-2022**

Satsingsområdene i kommuneplanen peker på det som skal gis særlig oppmerksomhet i kommuneplanperioden. Klimavennlig bystruktur og transportsystem inngår som retningsmål under satsingsområdet *klimabyen*. Innenfor hver strategi er det vedtatt flere retningsmål, blant annet:

- Kontorer og lite plasskrevende næring med mange kunder og ansatte lokaliseres langs bussmetroens stamlinje fra Vågsbygd til Rona. Kontorer lokaliseres fortrinnsvis i Kvadraturen.
- Redusere biltrafikken og stimulere miljøvennlig transport gjennom en kombinasjon av effektive og restriktive virkemidler og stimuleringsiltak. Parkeringsbestemmelser som regulerer/begrenser parkeringsdekning ved nybygg og sikrer god sykkelparkering innføres. Tiltak for å redusere biltrafikken bør særlig innrettes mot å dempe den økende trafikken til Sørlandsparken.

### Gjeldende parkeringspolitikk for næring, kontor

Kommunens parkeringspolitikk ble endret som en del av kommuneplanen 2011-2022.

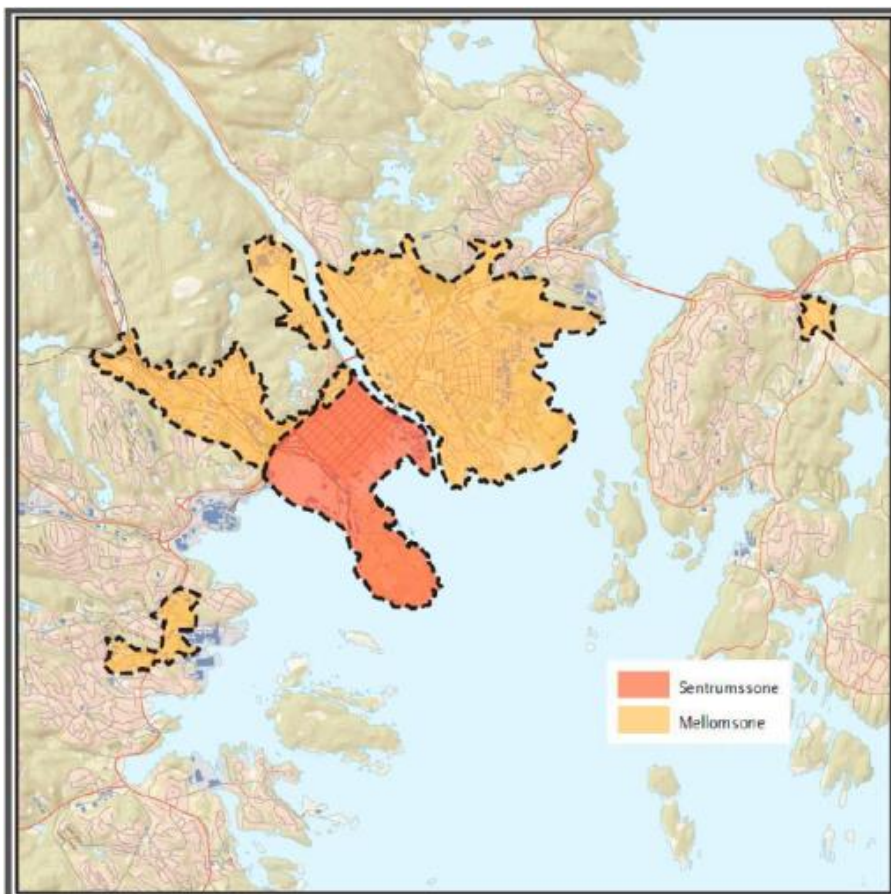
Tidligere var politikken forankret i vedtekter til plan- og bygningsloven (1985) § 69.

Hjemmelen til å utarbeide vedtekter opphørte i plan- og bygningsloven av 2008.

Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for sone sentrum, Kvadraturen, tilsvarer parkeringsnormen i vedtektene. Ytre sone i vedtektene ble delt i 2, dvs. mellomsonen og ytre sone. Antall parkeringsplasser til kontorbygg i disse sonene ble halvert. Kontorarbeidsplasser ble likebehandlet. Maksimum antall parkeringsplasser for kontor ble den samme som for Kvadraturen, dvs 1 parkeringsplass pr 100 m<sup>2</sup> BRA.. Bakgrunnen for revisjon av kommunens parkeringspolitikk for kontor var utfordringen knyttet til svekkelse av Kvadraturen og målsettingen om å øke antall arbeidsplasser her, samt målsettingen om redusert biltrafikk i samsvar med daværende rikspolitiske retningslinjer om samordna areal- og transportplanlegging.

Kommunens parkeringspolitikk er hjemlet i kommuneplanens bestemmelser § 11 fastsatt i medhold av plan- og bygningsloven § 11-9 nr 5. Parkeringsbestemmelsene er inndelt i 3 parkeringssoner.

- Sone Sentrum omfatter Kvadraturen, Vestrehamn, Odderøya
- Mellomsonen omfatter Grim, Eg, Gimle, Lund og senterområdene i Vågsbygd og Rona
- Ytre sone omfatter resten av kommunen



Parkeringsbestemmelsene for kontor er lik i alle soner og satt til maks 1 parkeringsplass pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal (BRA) på egen tomt eller fellesareal på flere tomter. I tillegg er det krav til 1,5 sykkelparkeringsplass 100 m<sup>2</sup> BRA i sentrum og 1 sykkelparkeringsplass 100 m<sup>2</sup> BRA i mellomsonen og ytre sone.

#### Rangordning mellom plannivå

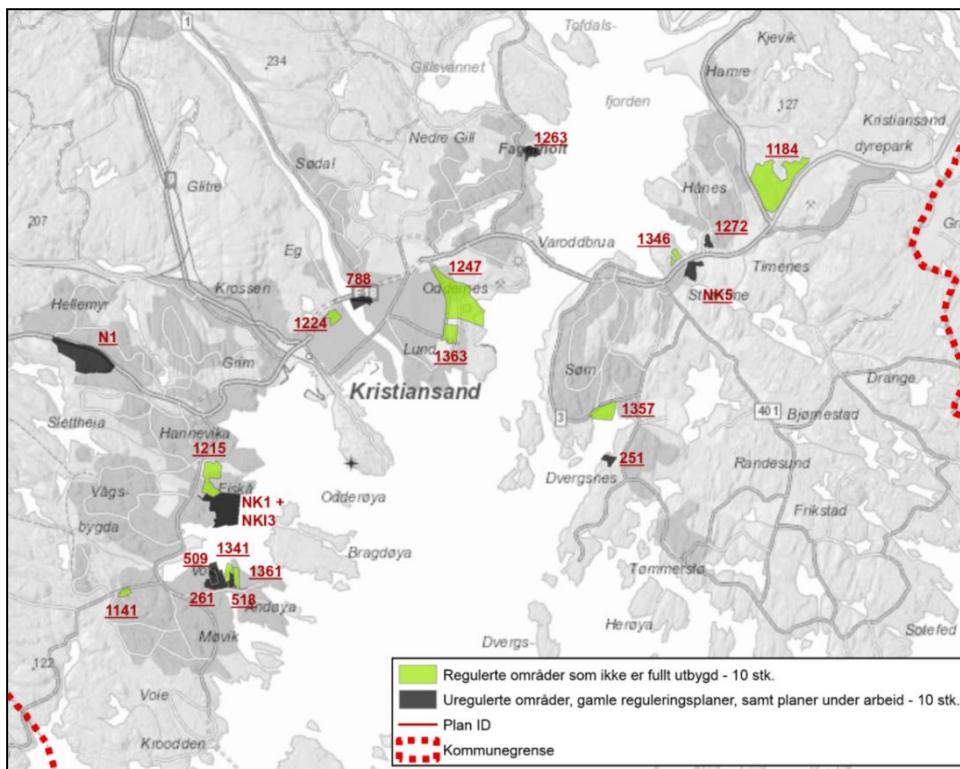
Av kommuneplanbestemmelsene § 1, pkt. 4 og 5 framgår det at vedtatte reguleringsplaner og bebyggelsesplaner fortsatt skal gjelde og går foran kommuneplanen ved eventuell motstrid. Når det ikke foreligger motstrid, supplerer kommuneplanens arealdel planer som ikke omhandler vedkommende tema, herunder parkering. Dette innebærer at ulike næringsområder for kontor har ulike parkeringsbestemmelser varierende fra 1-2,5 parkeringsplasser pr 100 m<sup>2</sup> BRA.

#### Konsekvensanalyse

Rambøll Norge har, på oppdrag fra by- og samfunnsenheten, utarbeidet konsekvensanalyse i samsvar med fastsatt planprogram. Oppbyggingen av rapporten tilsvarer den beskrevne konsekvensvurderingen i planprogrammet.

- Kapittel 1 beskriver bakgrunnen for konsekvensanalysen, dagens parkeringspolitikk og trafikale målsetninger for Kristiansand kommune.
- I kapittel 2 analyseres de næringsområder hvor en endring av parkeringsbestemmelsene for kontor vil medføre mulighet for flere parkeringsplasser.
- Resultatene fra kapittel 2 anvendes i kapittel 3 for å belyse trafikkutviklingen og arealpolitikken som følge av en endring av parkeringsbestemmelsene, herunder konsekvensene ved å unnta nullutslippsbiler fra makskravet til parkeringsbestemmelsene.
- Kapittel 4 belyser næringslivets behov og arbeidstakernes muligheter til å komme seg til og fra jobb. Dette gjøres i hovedsak for områdene Korsvikfjorden og Andøya. Det kartlegges hvor arbeiderne i kontorbedriftene bor i forhold til arbeidsstedet og hvordan arbeidsstedet ligger i forhold til kollektiv- og sykkeltilbud.
- Kapittel 5 belyser miljøvirkningen av endringene av parkeringskravene, herunder målet om nullvekst i persontrafikken.
- Kapittel 6 omhandler sykkelparkering og tilhørende arealbruk.
- Kapittel 7 diskuterer fordelene med en mobilitetsplan og tilrettelegging av lademuligheter for elbiler.
- Kapittel 8 – konklusjon og samlet vurdering i lys av målsettingene oppgitt i planprogrammet.

Analysen er gjennomført for alle planområder i mellom- og ytre sone hvor det er regulert næring, kontor og hvor endring av parkeringsbestemmelsene vil gi mulighet for flere parkeringsplasser i disse områdene, se nedenstående figur. Områdene Korsvikfjorden og Andøya er beskrevet og analysert nærmere enn øvrige områder i forhold til konsekvensene av å øke parkeringsnormen fra 1 til henholdsvis 1,5 eller 2 parkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA kontor.



### Planområder hvor det potensielt kan etableres flere parkeringsplasser ved endring kommunedelplanens parkeringsbestemmelser.

Konsekvensanalysen følger saken som trykt vedlegg. De viktigste funnene i analysen er:

- Endringen av kommunedelplanens parkeringsbestemmelser fra 1 til 1,5 eller 2 parkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> i mellom- og ytre sone kan medføre mulighet for opptil 2.300 - 4.700 flere parkeringsplasser i mellom- og ytre sone. Dette tilsvarer opptil ca. 7.000 – 14 000 flere bilturer pr. døgn i Kristiansand.
- Heves parkeringsnormene fra 1 til 1,5-2 parkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> for kontor i Korsvikfjorden og Andøya kan dette medføre totalt for begge områdene ca. 400 – 850 flere parkeringsplasser. Det vil generere ca. 1.200 – 2.500 flere bilturer pr. døgn. Halvparten av plassene vil kunne komme på Stødden. Dette vil gi vesentlig økning i trafikken på Sømsveien. Det synest derfor riktig å etablere sammenhengende gang- og sykkelvei langs Sømsveien og gjøre vurderinger når det gjelder trygge overganger ved skolene i nærområdet.
- Å unnta elbiler fra makskravet for parkering vil medføre 1.000-2.000 flere parkeringsplasser i mellom- og ytre sone. Totalt sett vil ekstra parkeringsplasser for elbiler medføre 3.000-6.000 flere bilturer pr. døgn i Kristiansand ved en elbilandel på 20 % i 2030.
- Parkeringstilbudet har stor innvirkning på etterspørselen etter parkeringsplasser. Næringslivets regulering av egne p-plasser og de tiltak bedriftene iverksetter vil ha stor betydning for hvilket nivå etterspørselen vil ligge på. Korsvikfjorden og Andøya har en betydelig andel av arbeidstakere som har sykkelavstand til arbeid (10 km eller mindre), henholdsvis 37 % og 46 %. Områdene har et forholdsvis godt utbygd sykkelveitilbud fra Kristiansand sentrum. Områdene vurderes å ha et betydelig potensial for mer sykling. Det er bussholdeplasser nær arbeidsplassene i begge områdene og bussrutene som betjener områdene går via Kristiansand sentrum, rutebilstasjonen. Korsvikfjorden ansees å ha et noe bedre busstilbud. For Andøy vil en vesentlig forbedring være å øke antall avganger i rush for den lokale bussrute 5. For å ivareta en viss del av de arbeidstakerne som bor mer enn 10 km unna arbeidsplassen og er avhengig av bussbytter samt ivareta den delen av arbeidstakerne som har spesielle behov/familiesituasjon, kan det synes riktig å vurdere mer enn 1 p-plass pr. 100 m<sup>2</sup>. Ved eksempelvis å tillate 1,5 p-plass pr. 100 m<sup>2</sup> vil totalt 40 – 45 % av arbeidstakerne ha tilgang til parkeringsplass.

- Flere av områdene i ytre sone og mellomsonen ligger svært gunstig til i forhold til bussmetroen. Områdene ligger også slik til at de har noe mindre avstand til Kristiansand sentrum enn Korsvikfjorden og Andøya. Rambøll vurderer at 1 p-plass pr. 100 m<sup>2</sup> kan være riktig å holde på for disse områdene. Alternativt kan man gå bort fra en inndeling i mellom- og ytre sone og i stedet innføre en annen soneinndeling. En slik endring er ikke konsekvensutredet.
- Planprogrammet inneholder 2 langsiktige målsettinger. Målsetningene om 0-vekst i biltrafikken og en parkeringspolitikk tilpasset næringslivets behov kan være i målkonflikt med hverandre hvis man ikke er klar over effektene av de ulike tiltakene som foreslås. For at Kristiansand skal være attraktiv for bedrifter, befolkning og besøkende er det viktig med effektiv transport. For at dette ikke skal komme i konflikt med at Kristiansand skal ha en klimavennlig bystruktur, vil ikke effektiv transport automatisk bety at man skal tilrettelegge for mest mulig for biltrafikk. Samtidig kan ikke en klimavennlig bystruktur medføre at det blir 0-vekst i trafikken alle steder i Kristiansand. Dette vil si at der bystrukturen ligger til rette for effektiv transport uten anvendelse av bil så bør det forsøkes å oppnå en reduksjon i bilveksten. Dermed kan man, der forholdene ikke er tilrettelagt for annen transport enn bil, tåle en liten vekst i biltrafikken. Summen av trafikkutviklingen i Kristiansand må imidlertid ikke øke for å kunne oppnå kravet om 0-vekst i biltrafikken.
- For Korsvikfjorden og Andøya kan det vurderes å øke kravet til parkering til 1,5 p-plass pr. 100 m<sup>2</sup>. Dette foreslås for å veie opp for at områdene har noe dårligere kollektiv- og sykkeltilbud og noe lavere befolkningstetthet enn områdene innenfor Kristiansand sentrum/hovedstrengen for kollektivtrafikk.
- Rambøll vurderer at 1 p-plass pr. 100 m<sup>2</sup> vil være riktig å holde på for øvrige områder i mellom og ytre sone inntil man evt. innfører en ny soneinndeling.
- Endring i parkeringskravene til flere tillatte parkeringsplasser medfører at det blir vanskeligere å nå 0-vekst i personbiltrafikken. En endring til 1,5 pr. 100 m<sup>2</sup> for Korsvikfjorden og Andøya vil medføre totalt for begge områdene ca. 400 flere parkeringsplasser. Det vil generere ca. 1.200 flere bilturer pr. døgn. Økningen i trafikk ansees som svært liten i det store bildet som viser at man har 500.000 bilturer pr. døgn relatert til Kristiansand kommune. På den annen side er trafikken gjennom bomstasjonene i Kristiansand økende og regionen vil forventelig balansere med små marginer når det gjelder nullvekstmålet. Det blir derfor viktig å redusere trafikken andre steder. En langsiktig arealplanlegging som styrer mot at nye boliger og besøks-/arbeidsplassintensive virksomheter i stadig større grad blir mer sentralt lokalisert er svært viktig. På sikt må man vurdere tiltak, som eksempelvis annet bruksformål, for områdene som ikke ligger til rette for effektiv transport uten anvendelse av bil.
- Den langsiktige målsetningen om at Kristiansand skal ha en klimavennlig bystruktur er blant annet knyttet opp mot arbeidet med Bymiljøavtale som Kristiansandsregionen ønsker å inngå med Samferdselsdepartementet. Avtalen skal gi føringer i forhold til arealbruk, parkering og indikatorer som skal innfris. Det er utarbeidet indikatorer for areal og parkering. Evt. endringer i parkeringsbestemmelsene for mellom- og ytre vil ikke påvirke arealindikatorene, men en langsiktig arealplanlegging som styrer mot at nye boliger og besøks-/arbeidsplassintensive virksomheter i stadig større grad blir mer sentralt lokalisert vil virke positivt på disse indikatorene. For parkering er det flere indikatorer som omfatter offentlige parkeringsplasser og reguleringer av disse og derfor ikke vil bli direkte påvirket av hvordan man regulerer private kontorparkeringsplasser. Sett opp mot de indikatorene som er angitt er det flere som ikke vil bli påvirket av en evt. endring av parkeringsbestemmelsene. Andel arbeidstakere med gratis parkering er imidlertid en viktig indikator når det gjelder kommuneplanens parkeringsbestemmelser og en evt. svekkelse av denne er uheldig.
- Arealbehovet for sykkelparkering ligger i størrelsesordenen fra 1 til 2,5 m<sup>2</sup> pr. sykkelplass, eller i gjennomsnitt 1,75 m<sup>2</sup> pr. plass. Et krav om minimum 2 sykkelparkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> kontor vil innebære et areal på i gjennomsnitt 3,5 m<sup>2</sup> pr. 100 m<sup>2</sup> kontor. Et krav om 2 sykkelparkeringsplasser synes ikke riktig å innføre for mellom – og ytre sone. For sentrum der kravet i dag er 1,5 p-plass pr. 100 m<sup>2</sup> kan man imidlertid vurdere å øke kravet til 2. I mellom – og ytre sone synes det mer riktig

å øke kravet til 1,5 sykkelparkeringsplass pr. 100 m<sup>2</sup>. Sykkelparkeringen for kontorbedrifter bør anlegges under tak og som eget anlegg ved inngangspartiet med god tilknytning til sykkelveinettet. Alternativt kan sykkelparkering etableres som en del av evt. parkeringskjeller/p-hus tilknyttet bedriften. Dette forutsetter at lokalisering av sykkelparkeringen i p-kjeller/p-hus må være nær heis/inngang og garderobefasilitetene.

- Lademulighet for elbil - De daglige reiser til/fra arbeid er i gjennomsnitt ikke så lange. Elbilens rekkevidde vil, også vintertid, uten problemer kunne håndtere disse reisene. Lading vil i stor grad kunne dekket ved lading hjemme. Det vil likevel være riktig å stille krav til et visst antall ladestasjoner for elbil i alle nye utbyggingsplaner. Hvor mange plasser det er behov for, vil nok variere fra arbeidssted til arbeidssted. Behovet vil kunne avdekkes gjennom en kartlegging (del av en mobilitetsplan).
- Mobilitetsplan - Hensikten med mobilitetsplanlegging i en virksomhet er både å redusere transportomfanget generelt og få flest mulig reiser til, fra og i arbeid til å skje på en miljøvennlig måte. I en mobilitetsplan skal virksomheten gjøre rede for totalt transportomfang til/fra virksomheten, hvordan denne transporten fordeles på typer transportmiddel, hva som er den ønskede fordelingen (målsetting) og hvordan en skal tilrettelegge for å få til den ønskede fordelingen mellom transportmidler. Næringslivet kan bidra med mange viktige tiltak for å redusere bilbruken. Gjennom krav om utarbeidelse av mobilitetsplaner kan slike tiltak raskere bli iverksatt. Det anbefales at Kristiansand kommune innfører krav om utarbeidelse av mobilitetsplan ved alle nye etableringer. I Stavanger og Sandes er det vedtatt slike krav som anbefales benyttet i Kristiansand.

### Tidligere saksgang

Byutviklingsstyret vedtok slik oversendelsesforslag under eventuelt i møte 5.juni 2014:

*Byutviklingsstyret ber administrasjonen vurdere å fremme en sak om revisjon av kommuneplanens bestemmelser som går på parkeringsdekning i henhold til nærings- og kontorformål i kommunen.*

Byutviklingsstyret behandlet sak knyttet til svar på oversendelsesforslaget. 21.08.2014 og fattet slikt vedtak (7/2)

*Byutviklingsstyret ber om at det fremmes en sak om bestemmelsene for parkeringsdekning i kommunen så raskt som mulig.  
Evaluering av nåværende bestemmelser innarbeides i planen.*

Formannskapet behandlet sak *Endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring og forretning – hørings sak* i møte 11.februar 2015 og fattet slikt vedtak.

*Formannskapet vedtar å sende forslag til reviderte kommuneplanbestemmelse § 11 om parkering, datert 21.01.2015 på høring og offentlig ettersyn med følgende tillegg: (12/1)*

- 1. For Næring kontor høres tillatelse på inntil 2 parkeringsplasser pr 100 m2 bruksareal i mellomsonen, ytre sone og i ny sone 4. (7/6)*
- 2. Det høres at det ikke settes begrensninger i antall parkeringsplasser for nullutslippsbiler. (7/6)*
- 3. Maksimumskravet for bilparkering for forretning i mellomsonen og ytre sone opprettholdes 3-5 plasser pr 100 m2 bruksareal. (7/6)*
- 4. Det bes også om innspill på dagens parkeringsbestemmelser knyttet til næring. (Enst.)*
- 5. Det bes spesielt om innspill til tiltak som kan gi bedre vilkår for gående, syklende og kollektivreisende til de to nye definerte næringssonene Andøya og Korsvikfjorden. (Enst.)*
- 6. Bestemmelsene om sykkelparkering justeres slik at det blir krav om minimum to sykkelparkeringsplasser*

Formannskapetssaken 11.februar ble fremmet som en *mindre endring* av kommuneplanens parkeringsbestemmelser. Det ble i ettertid avklart at saken ikke kunne behandles som *mindre endring*, men at endringen måtte behandles som ordinær planendring.

Formannskapet behandlet sak - *Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor – oppstart av planarbeid og høring av planprogram* i møte 22.april 2015 og fattet slikt 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. (Enst.)*

Bystyret behandlet sak - *Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næringfastsetting av planprogram* i møte 16.september 2015 og fattet slikt vedtak:

*Bystyret fastsetter planprogram for endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring kontor datert 16.mars 2015 med endringer som framkommer i saksfremstillingen. Revidert planprogram dateres bystyrets vedtaksdato. (32/21)*

### **Medvirkning**

Det ble gjennomført drøftinger i regionalt planforum 12.februar og 16.mars 2015.

Melding om oppstart av reguleringsarbeid ble varslet 30.april og 1.mai med frist 15.juni 2015. Det kom inn 19 merknader.

Næringsforeningen i Kristiansandsregionen og GCE – Node stilte seg positive til endring av parkeringsbestemmelsene og ba om rask framdrift i saken. Velforeninger og bydelsrådet i Randesund m.fl. er særlig opptatt av trafikale konsekvenser av å doble antall parkeringsplasser i Korsvikfjorden og på Stødden.

Fylkesmannen og fylkeskommunen ved SAM-utvalget anbefalte kommunen å utsette planarbeidet til kommende rullering av kommuneplanen. De henviste til målet om nullvekst i personbiltrafikken, behov for helhetlig vurdering av parkeringsbestemmelsene og arealbruk, og pågående arbeid med en Bymiljøavtale. Fylkesmannens miljøvernavdeling stiller spørsmål ved om Kristiansandsregionen. Fylkeskommunen forutsatte at eventuelle endrete parkeringsbestemmelser vil bidra til å nå 0-vekstmålet i personbiltrafikken, og varslet at det vurderes å reise innsigelse til et planforslag som legger til rette for økt personbiltrafikk. Videre anbefalte de at også reduksjon av antall parkeringsplasser ble utredet.

### **Vurdering**

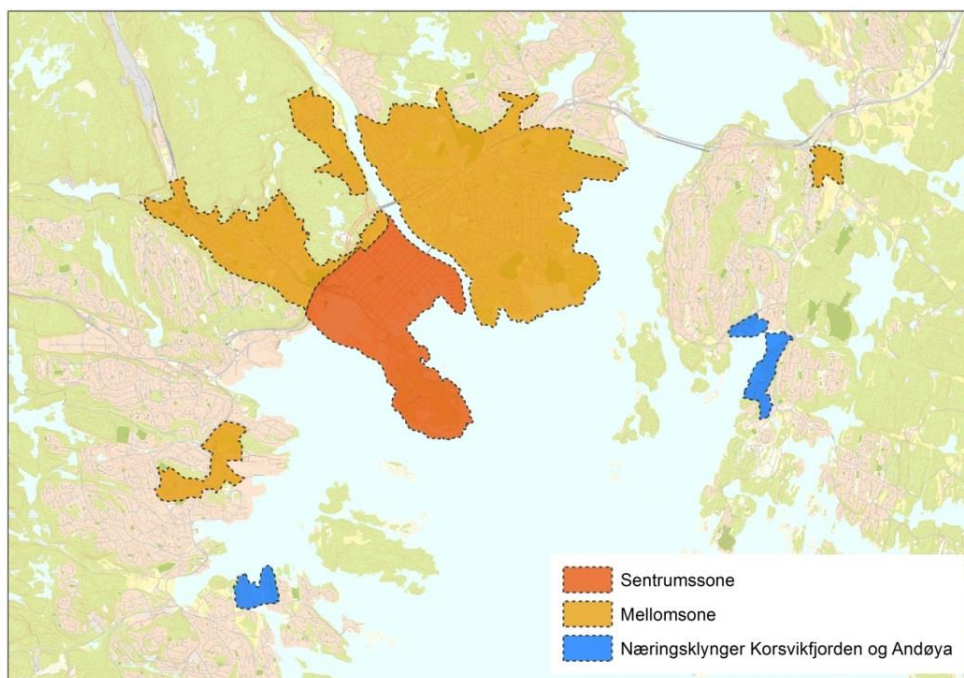
Konsekvensutredningen som Rambøll har utarbeidet på vegne av kommunen, viser at det kan være rom for å endre parkeringsbestemmelsene i næringsområdene i Korsvikfjorden og Andøya for å veie opp for at områdene har noe dårligere kollektiv- og sykkeltilbud og noe lavere befolkningstetthet enn områdene innenfor Kristiansand sentrum/hovedstrengen for kollektivtrafikk. For å ivareta målet om 0-vekst i personbiltrafikken er det viktig å redusere trafikken andre steder. I flere år har det vært en reduksjon i biltrafikken gjennom bomstasjonene. Nå ser altså trafikken gjennom bomstasjonene i Kristiansand igjen er økende. I de 8 første månedene i 2015 økte trafikken med 0,6 % i forhold til samme perioden i 2014. Regionen vil forventelig balansere med små marginer når det gjelder nullvekstmålet.

Den langsiktige målsetningen om at Kristiansand skal ha en klimavennlig bystruktur er blant annet knyttet opp mot arbeidet med Bymiljøavtale som Kristiansandsregionen ønsker å inngå med Samferdselsdepartementet. Avtalen skal gi føringer i forhold til arealbruk, parkering og indikatorer som skal innfris. Det er utarbeidet indikatorer for areal og parkering. Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver)» vil kunne bli påvirket. De fleste parkeringsplassene som blir omfattet av

endringen i parkeringsbestemmelsen er private plasser hvor arbeidsgiver sjeldent tar betalt for parkeringen av de ansatte. Dermed vil endringen av parkeringsbestemmelsene som medfører flere p-plasser kunne slå negativt ut på indikatoren.

Rådmannen har tidligere uttrykt at det er behov for å samordne kommuneplanens parkeringsbestemmelser med arealpolitikken og arbeidet med helhetlig bymiljøavtale og at endring av kommuneplanens bestemmelser ideelt sett burde vært behandlet ved ordinær kommuneplanrevisjon. Med henvisning til tidligere vedtak i formannskapet foreslås det at planprosessen videreføres.

Med bakgrunn i resultatene som framkommer i konsekvensutredningen anbefales det at endringene når det gjelder økning av antall parkeringsplasser for bil begrenses til å gjelde næringsområdene på Andøya og i Korsvikfjorden. Maks antall parkeringsplasser endres fra 1 til 1,5 pr 100 m<sup>2</sup> BRA. Kravene vil gjelde for nye reguleringsplaner, ved reguleringsendring og for eldre planer uten parkeringsbestemmelser. Flere av eiendommene på Andøya og i Korsvikfjorden har hjemmel til å bygge flere parkeringsplasser med hjemmel i eksisterende reguleringsplaner. Disse vil fortsatt gjelde jf kommuneplanens bestemmelse §§ 2og 3 om rangordningen mellom planer. Parkeringssone på Andøya og i Korsvikfjorden avgrenses som vist i kartet.



Bestemmelse for kontor: Bil: Maks. 1,5 pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal på fellesareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter. Sykkel: Min. 1,5 pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang.

Krav til sykkelparkering anbefales endret slik:

- Sone sentrum - Antall sykkelparkeringsplasser økes fra 1,5 til 2 p-plass pr. 100 m<sup>2</sup>. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang.
- I mellom – og ytre sone og for næringssonene på Andøya og i Korsvikfjorden. Antall sykkelparkeringsplasser økes fra 1,5 til 2 p-plass pr. 100 m<sup>2</sup>. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang.

Økning i antall parkeringsplasser på Andøya og i Korsvikfjorden kan medføre behov for restriktive tiltak for å redusere biltrafikken andre steder. Dette tas opp i forbindelse med arbeidet med bymiljøavtale.

Det anbefales at det innføres krav om mobilitetsplan ved etableringer av virksomheter med over 50 ansatte eller utbyggingsprosjekter større enn 1.000 m<sup>2</sup> bruksareal skal det

utarbeides mobilitetsplan. Kravet gjelder for alle nyetableringer på alle plannivå, fra utarbeiding av konsekvensutredning til søknad om bruksendring.

I mobilitetsplanen skal virksomheten gjøre rede for totalt transportomfang til/fra virksomheten herunder personreiser til og fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser varelevering og godstransport. Det skal gjøres rede for fordeling av transport gjennom døgnet og hvordan den totale transporten fordeles på typer transportmiddel. Videre skal det redegjøres for hva som er den ønskede fordelingen (målsetting) og hvordan virksomheten skal tilrettelegge for å få til den ønskede fordelingen mellom transportmidler. Planen skal også gjøre rede for behov for og krav til antall ladestasjoner for el-biler og fordeling av parkeringsplasser mellom nullutslippsbiler og andre biler.

Med bakgrunn i konklusjonens som framkommer i konsekvensutredningen frarådes det å øke maksimumskravet for parkering fra 1 til 2 parkeringsplasser i mellomsonen og ytre sonen. Dette vil kunne medføre 4.700 flere parkeringsplasser og 14.000 flere bilturer. En slik endring vil gjøre det vanskeligere å oppnå målsettingen om 0-vekst i personbiltrafikken og innfri indikatoren i bymiljøavtaler om andelen ansatte med gratis parkeringsplass

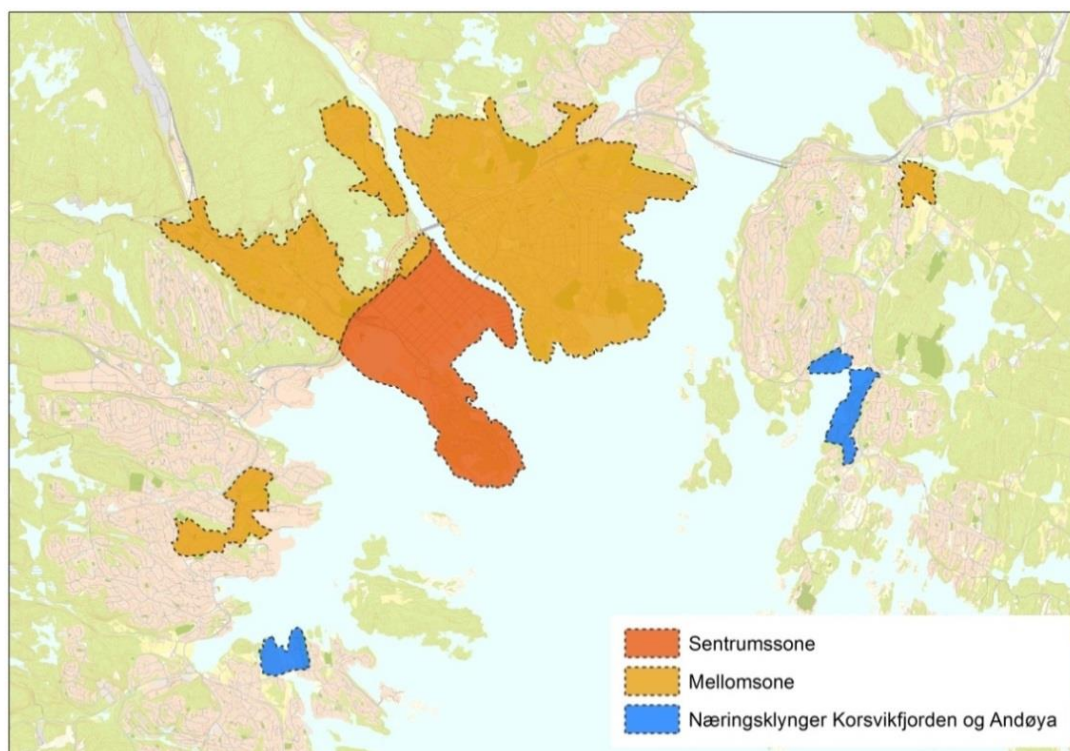
Som det framgår av konsekvensutredningen vil det å la elbilparkering komme som et supplement til øvrige p-plasser ikke være med på å nå målet om å begrense trafikkveksten. Elbilene er positivt for de lokale utslipp av avgasser og støy (vesentlig i de lave hastighetene). Men i forhold til kapasitet, framkommelighet, trafiksikkerhet og arealbeslag er de likestilt med bensin- eller dieselbil. Dersom elbil skal erstatte bensin- eller dieselbil og ikke komme som et tillegg til disse bilene i bytrafikken, må parkeringsplasser for elbiler være en del av den totale vurderingen av antallet p-plasser som skal tillates. Med denne bakgrunnen frarådes det å unnta 0-utslippsbiler fra maksimumskravet for parkering.

## Konklusjon

### Forslag til endring av kommuneplanenbestemmelse § 11 – Parkering (pbl § 11-9 nr 5)

#### Inndeling av soner

Næringsområdene i Korsvikfjorden og Andøya opprettes som egen parkeringssone. Kartet i bestemmelsene endres slik:



## **§11 a Felles bestemmelser**

### **nye kulepunkt**

Ved etableringer av virksomheter med over 50 ansatte eller utbyggingsprosjekter større enn 1.000 m<sup>2</sup> bruksareal skal det utarbeides mobilitetsplan. Kravet gjelder for alle nyetableringer på alle plannivå, fra utarbeiding av konsekvensutredning til søknad om bruksendring.

I mobilitetsplanen skal virksomheten gjøre rede for totalt transportomfang til/fra virksomheten herunder personreiser til og fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser varelevering og godstransport. Det skal gjøres rede for fordeling av transport gjennom døgnet og hvordan den totale transporten fordeles på typer transportmiddel. Videre skal det redegjøres for hva som er den ønskede fordelingen (målsetting) og hvordan virksomheten skal tilrettelegge for å få til den ønskede fordelingen mellom transportmidler. Planen skal også gjøre rede for behov for og krav til antall ladestasjoner for el-biler og fordeling av parkeringsplasser mellom nullutslippsbiler og andre biler.

## **§11 b Krav som gjelder for den enkelte sone**

### Næringsområdene i Korsvikfjorden og Andøya – kontor:

- Bil - maksimum 1,5 pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal på egen tomt eller fellesareal på flere tomter.
- Sykkel - 1,5 pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang.

### Sone sentrum - kontor

- Sykkel - 2 pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang.

### Mellom – og ytre sone – kontor

- Sykkel - 1,5 pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang.

Marit Eik  
saksbehandler