



Vedlegg 3 Innspill til oppstart av regional plan for mobilitet 2023-2033, planprogram

Innsenders navn	Innspill	Fylkeskommunedirektørens vurdering/kommentar
Statlige og regionale instanser		
Norges vassdrags- og energidirektorat Dok.nr.200/10-19	<p>NVE anbefaler at fylkeskommunen går gjennom de tre planenes respektive tettsteder/utbyggingsområder, og analyserer hvilke områder som er sårbare for videre utbygging/fortetting knyttet til flom- og overvannsutfordringer i små nedbørfelt og områder der man har bygd seg inn i flomutfordringer (eller områder der man er i ferd med å gjøre dette) er viktig å identifisere.</p> <p>NVE anbefaler at det utføres overordnet ROS-analysert slik at naturfarer blir identifisert på overordnet nivå.</p>	<p>I planprogrammet er det beskrevet at vi skal kartlegge sårbarhet på fylkesvegnettet med henblikk på klimaendringer. Her er det naturlig at flom og overvann er en del av risikobildet.</p> <p>Vi skal ikke gå inn å analysere tettsteder i denne planen.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
Universitetet i Agder Dok.nr. 200/10-24	<p>UIA opplever at det er svært mange kommunale, regionale og nasjonale planer som lages og at mange av planene omhandler de samme områdene, noe som kan gi mindre slagkraft. Forslag om at samler tiltak for å nå målsetninger under en plan. Videre er det riktig å rydde i planer og strategier, og at den nye mobilitetsplanen kan bidra til tydeligere mål og tiltak for regionen.</p> <p>Positivt at planen drøfter hvilke nye tjenester som blir etterspurt og hva AFK som offentlig aktør kan tilby. Viktige drøftingene belyser trender som at innbyggere flytter inn mot sentrum,</p>	<p>Innspillet tas til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>



	<p>etterspørsel om mer bærekraftige løsninger, en rask teknologiutvikling og nye arbeidsmønstre, som hjemmekontor og digitale løsninger.</p> <p>Positivt at planen tar for seg bærekraftige løsninger, som sykkel, gange og kollektivtransport, og hvordan disse kan ses i sammenheng.</p>	
Direktoratet for mineralforvaltning Dok.nr. 200/10-26	<p>Uttak av byggeråstoffer (pukk, grus, sand) til bygge- og anleggsformål med korte transportavstander og reduserte klimagassutslipp, er viktig. God arealplanlegging kan bidra til dette. En helhetlig vurdering av massehåndtering i plansammenheng kan være et nyttig virkemiddel.</p> <p>DMF anbefaler at man i arbeidet med regionale planer vurderer mulighetene som finnes i regionen for å gjenvinne eventuelle overskuddsmasser, deriblant byggeråstoff, i tråd med de nasjonale forventningene og FNs bærekraftsmål. Kort avstand mellom utbyggingsområder og ressurser er viktig sett i et bærekraftperspektiv, da store deler av utslippene i forbindelse med masseuttak skjer gjennom transport.</p>	<p>Vi vil ikke gå inn å vurdere bruk og utnyttelse av overskuddsmasser og byggeråstoff i denne regionale planen.</p> <p>Innspillet tas til orientering.</p>
Jernbanedirektoratet Dok.nr. 200/10-50	<p>Jernbanedirektoratet opplever at planen har et grundig og godt utgangspunkt for videre arbeid og at det er positivt at planprosessene til de regionale planene går parallelt. De støtter inndelingen i fire plantemaer i mobilitetsplanen.</p> <p>To hovedpunkter som burde ivaretas bedre: -Jernbanens rolle i kollektivsystemet og kobling mellom jernbane og andre former for mobilitet.</p>	<p>Vi er enig i innspillet at jernbane og dens rolle bør bli mer synliggjort i planprogrammet. Vi har tilføyd jernbane inn i de kapitlene Jernbanedirektoratet viser til, og vil bli tatt videre med i planarbeidet.</p> <p>Den regionale planen for mobilitet vil ikke gå inn å definere arealbruk.</p>



	<p>-Planene må gjennom arealbruk bidra til å styrke grunnlaget for et sterkt kollektivsystem og bærekraftig transportbruk.</p> <p>Jernbanedirektoratet mener at jernbanens rolle kunne vært tydeliggjort og synliggjort i flere av kapitlene; bl.a. under kollektivtransport, ulike eiere av infrastruktur, infrastruktur for kollektivtransport og infrastruktur for gjennomgangstrafikk og langtransport og målrettet bruk av ny teknologi. Jernbanens konkurransekraft kan også økes gjennom tiltak i mobilitetsplanen, for eksempel gjennom en sterkere kobling mellom jernbanen og andre mobilitetsformer. Her trekkes nullvekst for personbiltrafikk som et viktig perspektiv for å tenke andre kapasitetssterke og bærekraftige mobilitetsformer.</p>	<p>I planprogrammet står det at ulike mobilitetsløsninger og hvordan ny teknologi kan samvirke skal omtales i mobilitetsplanen.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen..</p>
Mattilsynet Dok.nr. 200/10-51	<p>Innspillet til Mattilsynet er spesielt knyttet opp mot Regional plan for bolig, areal og transport i Kristiansandsregionen, men påpeker at det kan ha også relevans for de andre planene. Eksempelvis må kapasitet drikkevann vurderes i forbindelse med fortetting i sentrumsnære områder og endring i trafikkbilde kan medføre økt fare for forurensing av drikkevannskilder. Fare for spredning av planteskadegjørere i forbindelse med flytting av jordmasser kan også være aktuelt å omtale i de andre planene.</p>	<p>Vi vil ikke gå inn å vurdere konkret arealbruk i den regionale mobilitetsplanen.</p> <p>Innspillet tast til orientering.</p>
Kystverket Dok.nr. 200/10-52	<p>Kystverket trekker frem målet i nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging om at en større andel godstransport skjer på sjø og jernbane. De trekker frem at sjøtransport er et viktig transporttilbud for Norge og at Agder har flere større og viktige havner.</p> <p>Det må sikres rammebetingelser, som arealtilgang i tilknytning til overordnet infrastruktur. Det maritime næringslivet må også</p>	<p>Vi har nå synliggjort havn/sjø og intermodal godstransport bedre i planprogrammet.</p> <p>Vi vil ikke gå inn å vurdere konkret arealbruk i den regionale mobilitetsplanen.</p>



	<p>sikres tilstrekkelig næringsareal med sjøtilgang. Kystverket oppfordrer Agder fylkeskommune til å ha fokus på sjøtransport, havnevirksomhet og maritimt næringsliv i videre planarbeid, og legge til rette for økt sjøtransport.</p>	<p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
<p>Bane Nor Dok.nr. 200/10-55</p>	<p>Det er viktig med gode og konkrete handlingsprogram som beskriver hvilke tiltak som anses nødvendige for å oppnå konkrete mål i planene med håndfaste utviklingstiltak som tar hensyn til hva, hvordan, når og hvem som utfører. Bane NOR trekker frem noen endringer for å få bedre frem jernbanens rolle i punktene til planprogrammet: infrastruktur for nullutslippsskjøretøy, infrastruktur for regionale og lokale næringstransporter, infrastruktur for hverdagens transportbehov, infrastruktur for kollektivtransport</p> <p>Transportformer må vurderes ut ifra et bærekraftperspektiv, og at planen må vurdere emner som utslipp av klimagasser, slitasje på veg og dekk, støy, støv, energibruk i vegtransport versus jernbane, samt jernbanens kapasitet med hensyn til person- og godstransport.</p> <p>Det savnes konkrete vurderinger og forslag til emner som skal innarbeides i planprogrammet når det kommer til intermodal transport. De foreslår at tiltakene fra Regional transportplan Agder 2015-2027 om gods på bane og overføring bane-sjø videreføres i denne planen.</p>	<p>Vi er enig i innspillet at jernbane og dens rolle bør bli mer synliggjort i planprogrammet. Vi har tilføyd jernbane inn i de kapitlene Bane Nor viser til, og vil bli tatt videre med i planarbeidet.</p> <p>Kapittelet om intermodal transport er noe omformulert, og vil bli tatt videre med i planarbeidet.</p> <p>I tilknytning til den regionale planen vil det bli utarbeidet et konkret handlingsprogram som skal vedtas samtidig med planen.</p> <p>Hvor vidt tiltakene fra Regional transportplan Agder 2015-2027 om gods på bane og overføring bane-sjø videreføres må vurderes nærmere i arbeidet med planen.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
<p>Forsvarsbygg Dok.nr. 200/10-60</p>	<p>I lys av planprogrammene til den enkelte regionalplan finner vi ingen konkrete behov for å inngi merknader. Forsvaret ber om å bli holdt orientert om det videre arbeidet med de tre regionale planene.</p>	<p>Forsvarsbygg vil få tilsendt planforslag og handlingsprogram når de er ute på offentlig høring, og har mulighet til å komme med innspill.</p>



<p>Statsforvalteren Dok.nr. 200/10-68</p>	<p>Statsforvalteren mener at de tre parallelle planene som nå skal lages vil være helt avgjørende for om Agder kan nå de ambisiøse målsettingene både regionen selv og nasjonale myndigheter har vedtatt for 2030.</p> <p>Målsettingene og problemforståelsen i planprogrammet er god, men ser hovedutfordringen i å utløse nødvendig handling. Prosessene bør ta innover seg nye tiltak, hva vi skal gjøre mindre av–og det vi må slutte helt med. Hva må til for at utslippene i Agder skal være 55% mindre enn i1990 –hvor mye vil dekkes av nasjonale grep og hvor mye må kommunene på Agder løse selv? Kommunene bør få god tid til behandlingen av planen og handlingsprogrammet når disse sendes på høring.</p> <p>I medvirkningsprosessen bør en vurdere å bruke nye digitale verktøy. Det er viktig at barn og unge får mulighet til å uttale seg direkte i planprosessen.</p> <p>Ser spesielt nedbygging av nye naturområder, som en følge av nye næringsaktiviteter, som en stor utfordring med tanke på å nå FNs bærekraftsmål og Agder sine mål. Det må vies større fokus på «arealgjerrighet» og arealbudsjett.</p> <p>Nullvekstmålet må bli definert likt i alle de tre regionale planene.</p> <p>Gir støtte til at det utarbeides omfattende kunnskapsgrunnlag og analyser, og at tidligere planer og utviklingen til nå evalueres. Ber fylkeskommunen å vurdere hvordan FNs bærekraftsmål best kan komme til uttrykk i planen.</p>	<p>Basert på innspill er fremdriften og lengde på høringsperioder nå justert i planprogrammet.</p> <p>Medvirkningskapittelet er noe justert og tydeliggjort, både for barn og unge og for at medvirkningen i størst mulig grad vil gjøres sammen med de to andre regionale planene. Det tilstrebes å bruke ulike metoder for medvirkning som er tilpasset både målgruppene og de ulike regionene i Agder, blant annet muligheter for digital medvirkning.</p> <p>Vi er enig i innspillet om at arealbudsjett og naturinngrep kan bli bedre synliggjort og har tilføyd noe mer om dette i planprogrammet.</p> <p>I tilknytning til den regionale planen vil det bli utarbeidet et konkret handlingsprogram som skal vedtas samtidig med planen.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
---	---	--



	<p>Planarbeidet må avklare hvordan en kraftfull parkeringspolitikk best utformes, alle tre planer sett under ett. Statsforvalteren peker på to aspekter ved planen; demografiske endringer og ulike muligheter/behov i by og land.</p> <p>I planarbeidet påpeker at naturinngrep må vektes høyere og at areal- og klimabudsjett må utarbeides. Andre konkrete innspill går på digital samhandling, teknologiutvikling, godstransport, flaskehals, tog og kollektivreiser</p>	
Østre Agder-samarbeidet Dok.nr. 200/10-73	<p>Forslaget til planprogram regional plan for mobilitet er litt uklart og kunne vært mer poengtert. Helhetlige sømløse transporttilbud bør prioriteres. Man må etablere betalingsmodeller som gjør at en reiser på samme billett på flere transportmidler som for eksempel buss, jernbane og båt. Økt bruk av kollektive løsninger forutsetter helhetlig tilnærming til innbyggernes transportbehov.</p> <p>Mobilitet gjennom bruk av luftrommet har til nå bare vært begrenset til flytrafikk, men bruk av droner i varetransport vil bli en aktuell mulighet. Planprosessen bør peke på forutsetninger for å kunne ta i bruk slike nye muligheter. UiA bør være en aktuell bidragsyter i vår landsdel.</p> <p>Digitale løsninger framfor fysisk forflytning av innbyggere. Framskrivning av transportbehov og planlegging for å ivareta disse.</p>	Innspillet tas til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.
Region Kristiansand interkommunalt politisk råd	Region Kristiansand ser at de tre regionale planene har ulikt innhold og skal samordne gamle planer. Samtidig er det viktig at de tre planene behandles mest mulig som en plan og en	Innspillet om bedre tid i høringsfasen er tatt til følge. Fremdriften og lengde på



<p>Dok.nr. 200/10-79</p>	<p>planprosess. Det er lagt opp til ulik medvirkningsstruktur, det ville være en fordel for regionen om denne samordnes.</p> <p>Opptatt av at barn og unge medvirker i planarbeidet og ber om at dette synliggjøres i planarbeidet.</p> <p>Ber om at høringsfrister blir tilstrekkelig lange for at kommunene kan sikre forsvarlig lokaldemokratisk behandling.</p>	<p>høringsperioder nå justert i planprogrammet.</p> <p>Medvirkningskapittelet er noe justert og tydeliggjort, både for barn og unge og for at medvirkningen i størst mulig grad vil gjøres sammen med de to andre regionale planene.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
<p>Lister interkommunale politiske råd Dok.nr. 200/10-86</p>	<p>De plantema og spørsmål som hver enkelt plan skal behandle oppleves som overlappende og vanskelige å skille fra hverandre. Ut fra en overordnet målsetting om å redusere antall regionale planer bør grensesnitt og sammenheng mellom de tre planene tydeliggjøres ytterligere før det fattes en endelig politisk beslutning. I større grad vil en kunne ta hensyn til at folk bor på ulike steder med ulike muligheter og tilbud.</p> <p>Når det gjelder medvirkning er det ønskelig med flere tilnæringsmåter. Blant annet bør digitale medvirkningsformer prøves ut.</p> <p>Ser det som naturlig at de etablerte interkommunale møte- og dialogarenaene i Lister-regionen blir benyttet.</p> <p>Påpeker at det er en fare for medvirkningstretthet og overbelastning på planavdelingene i kommunene.</p>	<p>Grensesnittet er blitt noe mer konkretisert i planprogrammet</p> <p>Medvirkningskapittelet er noe justert og tydeliggjort, både for barn og unge og for at medvirkningen i størst mulig grad vil gjøres sammen med de to andre regionale planene. Fylkeskommunedirektøren ønsker i størst mulig grad å realisere medvirkningen regionvis og at arbeidet og forankringen skjer via de etablerte regionrådene. Det tilstrebes å bruke ulike metoder for medvirkning som er tilpasset både målgruppene og de ulike regionene i Agder, blant annet muligheter for digital medvirkning.</p> <p>Regional plan for mobilitet skal ikke erstatte handlingsprogram for Regionplan Lister</p>



	<p>Uttrykker bekymring for at eksisterende tiltak fra eksisterende vedtatt handlingsplan for Regionplan Lister 2030 kan bli usatt med henvisning til pågående planarbeid med de nye regionplanene.</p>	<p>2030, slik at vi ser ingen grunn til å utsette dette handlingsprogrammet på grunn av pågående arbeid med mobilitetsplanen.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
<p>Statens vegvesen Dok.nr. 200/10-87</p>	<p>Statens vegvesen påpeker at areal er en begrenset ressurs som må forvaltes bærekraftig. Arealnøytralitet bør opp til diskusjon. Når det gjelder utbygging har Statens vegvesen en strategi om å ivareta dagens infrastruktur og utbedre dagens veinett før en bygger nytt.</p> <p>De tre regionale planene må konkretiseres med delmål og framdriftsplaner med tiltak. Målene i alle tre planer må konkretiseres.</p> <p>Da mobilitetsplanen ikke skal knyttes til konkret arealdisponering med konsekvensutredning, må areal til veginfrastruktur, som eksempelvis nye veier, planskilte kryss mv. bli synliggjort i kart og i arealregnskap i BAT-planen kristiansandsregionen og regional plan for senterstruktur og handel.</p> <p>Barn- og unges perspektiv og innflytelse i planlegginga bør konkretiseres.</p> <p>De største klimakuttene i Agder skal tas på transport. Dette må utredes grundigere og konkretiseres, også med klimabudsjett.</p>	<p>Fylkeskommunedirektøren er enig i innspillet om at arealbruk og naturinngrep kan bli bedre synliggjort og har tilføyd noe mer om dette i planprogrammet.</p> <p>I tilknytning til den regionale planen vil det bli utarbeidet et konkret handlingsprogram som skal vedtas samtidig med planen.</p> <p>Vi vil ikke gå inn å vurdere konkret arealbruk i den regionale mobilitetsplanen. Plan skal ikke sette av areal til nye veger, kollektivknutepunkt mv. Den regionale planen vil inneholde mål, retningslinjer og tiltak inn i handlingsprogrammet.</p> <p>Medvirkningskapittelet er noe justert og tydeliggjort, både for barn og unge og for at medvirkningen i størst mulig grad vil gjøres sammen med de to andre regionale planene.</p> <p>Fylkeskommunen har ikke ressurser til å gjøre alle undersøkelser som ønskes. Det å</p>



	<p>Trafikkanalyser for å få tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for de regionale planene bør vurderes. Et eksempel er at de trafikkanalyser som nå blir gjennomført for regulering er pilotprosjektet Batterifabrikken/Eydehavn og Arendals kommuneplan som ikke er tilstrekkelig, sett i regionalt perspektiv.</p> <p>Statens vegvesen viser til internasjonale mobilitetsplaner og byenes grønne og blå korridorer, jf. sykkelplanlegging i København. I kunnskapsgrunnlaget må en ha en oversikt over LNF områdenes betydning og verdier for en bærekraftig Agder-region.</p> <p>Statens vegvesen mener at batterifabrikken og ny fylkesvei til Arendal havn vil være viktig premissgiver til planarbeidet. Videre må regional plan for mobilitet omtale satsingen på biozin-fabrikken i Åmli.</p> <p>Ladeinfrastruktur i Agder må utredes og følges opp med forslag til areal. Det bør utarbeides krav til reguleringsplaner for ladestasjoner.</p> <p>Regional plan for mobilitet i Agder 2023-2033, bør ha som ambisjon at bo- og arbeidsmarkedsregion Arendal/Grimstad kommer med i denne tilskuddsordningen. Togtilbudet inn til Kristiansand og togtilbudet til Arendal må med i den regionale mobilitetsplanen.</p> <p>Statens vegvesen vil understreke at forankring i kommunene er en nøkkel til å sikre at planene får reell innflytelse på samfunnsutviklinga i Agder.</p>	<p>utarbeide slike konkrete trafikkanalyser som her etterspørres av SVV krever mye ressurser, tid og ordentlige verktøy. Det ligger ikke inne i fylkeskommunens budsjetter å gjennomføre slike trafikkanalyser i forbindelse med denne regionale planen. Behovet for slike detaljerte trafikkanalyser må vurderes enten via BAT-/ATP-planer, kommunale planer og/eller prosjektvis.</p> <p>Vedrørende om det skal være reguleringsplaner i forbindelse med nye ladestasjoner er det kommunen som planmyndighet som må vurdere i henhold til gjeldende lovverk. Denne planen vil ikke komme til å sette slike krav.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
--	--	--



<p>Setesdal interkommunalt politisk råd Dok.nr. 200/10-93</p>	<p>Setesdal interkommunalt politisk råd mener det hadde vært en fordel med samme struktur og oppsett på planprogrammene, samtidig er innrettingen på de tre planprogrammene fornuftige og gode.</p> <p>Medvirkningsprosessen er lagt opp ulikt i alle tre planprogrammene. SIPR mener det er naturlig at dette harmoniseres og at kommuner og regionråd på Agder får en mer formalisert rolle i dette arbeidet. Det bør vurderes om det skal etableres en administrativ og politisk referansegruppe tilsvarende BAT-planen i kristiansandsregionen.</p> <p>Det vil være viktig å se regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen i sammenheng med regional plan for mobilitet og regional plan for senterstruktur og handel.</p>	<p>Regional planstrategi for Agder legger opp til at regional plan for mobilitet, regional plan for BAT i kristiansandsregionen og regional plan for senterstruktur og handel skal være tre selvstendige planer. Noen av temaene er overlappende og sammenfallende, samtidig inneholder de tre planene ulike temaer og nivå som kan være greit å skille. Det er lagt opp til at mest mulig av medvirkning er felles, god koordinering fagtema, analyser og innhold i planene.</p> <p>Vi skal i størst mulig grad benytte eksisterende fora i dialog og medvirkning. Fylkeskommunedirektøren ønsker i størst mulig grad å realisere medvirkningen regionvis og at arbeidet og forankringen skjer via de etablerte regionrådene. Vi ønsker ikke å etablere nye administrative eller politiske grupper til dette planarbeidet.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
Kommunale instanser		
<p>Birkenes kommune Dok.nr.200/10-63</p>	<p>Birkenes kommune tar planprogrammet til orientering. Kommunen ønsker at planarbeidet gjør en vurdering av god mobilitet for utkantene og hvordan dette kan gjennomføres på en bærekraftig måte.</p>	<p>Innspillet om bedre tid i høringsfasen er tatt til følge og er nå justert i planprogrammet.</p> <p>Regional planstrategi for Agder legger opp til at regional plan for mobilitet, regional plan for BAT i kristiansandsregionen og regional plan for senterstruktur og handel skal være</p>



	<p>Ber om at fylkeskommunen gir kommunen bedre tid til å komme med tilbakemeldinger på høringer i planer som har betydning for kommunen.</p> <p>Mener at regional plan for mobilitet og regional plan for senterstruktur og handel bør samordnes til én plan. Dette vil gi bedre oversikt, bedre samfunnsmessig sammenheng på områder som overlapper og bedre effektiv ressursutnyttelse knyttet til kommunenes og andre aktørers medvirkning i organisasjoner som allerede er presset og har knapphet på ressurser</p> <p>Fylkeskommunale og regionale planer bør ikke bli et verktøy for innsigelser på kommunale planer, enkeltvedtak og utviklingsprosjekter.</p>	<p>tre selvstendige planer. Noen av temaene er overlappende og sammenfallende, samtidig inneholder de tre planene ulike temaer og nivå som kan være greit å skille. Det er lagt opp til at mest mulig av medvirkning er felles, god koordinering fagtema, analyser og innhold i planene.</p> <p>Det er aldri motivasjonen i utarbeidelsen av regionale planer at disse skal brukes som verktøy for innsigelser på kommunale planer. Samtidig er det nedfelt i plan- og bygningsloven at regionale planer kan gi grunnlag for innsigelse.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
<p>Gjerstad kommune Dok.nr.200/10-67</p>	<p>Gjerstad kommune ønsker at planen skal ha en kombinasjon av føringer og bestemmelser, og mener at dette krever en grundig vurdering av hva som er hensiktsmessig.</p> <p>Planprogrammet må legge mer vekt på folkehelse som en viktig føring. Den regionale folkehelsestrategien bør bl.a. legges inn som en føring.</p> <p>Electric Region Agder bør komme inn under spørsmål som planen skal gi svar på.</p>	<p>En regional planbestemmelse skal sikre at det ikke foretas arealbruksendringer, som er i strid med planens retningslinjer. Mobilitetsplanen skal ikke definere arealbruk og kommer derfor ikke til å ha med planbestemmelser.</p> <p>Folkehelsestrategien har ikke status som regional plan. Folkehelse er det likevel viktig å ha fokus på i planarbeidet, og er synliggjort bedre i planprogrammet. Folkehelsedirektøren er med i referansegruppen til planarbeidet.</p>



	<p>Det bør legges vekt for god mobilitet for alle, også i distriktene, og diversiteten mellom distrikter og byer må belyses i større grad.</p>	<p>Electric Region Agder vil være et av mange verktøy til å oppfylle regionens målsetninger.</p> <p>Innspillet ellers tas til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
<p>Arendal kommune Dok.nr.200/10-69</p>	<p>Arendal kommune mener at planprogrammet er grundig og ambisiøst, og at det på en god måte legger grunnlag for utvikling av Agder i tråd med Regionplan Agder 2030.</p> <p>Arendal kommune vil gjerne delta i planarbeidet med politiske og administrative representanter.</p> <p>Det bør komme inne et nytt kulepunkt i lista «Viktig å omtale...» under 2.2.8: Hvordan minimalisere naturinngrep og negative miljøkonsekvenser.</p> <p>Avklare om planen skal inneholde parkeringsnormer, og i så fall gjennomføre en konsekvensanalyse.</p>	<p>Fylkeskommunedirektøren ønsker i størst mulig grad å realisere medvirkningen regionvis og at arbeidet og forankringen skjer via de etablerte regionrådene. Vi vil vurdere om det skal være møter med enkeltkommuner underveis ut fra behov og ønske.</p> <p>Vi er enig i innspillet om at naturinngrep og miljø kan bli mer synliggjort i planprogrammet, og har derfor puttet inn den foreslåtte tilføyelsen fra Arendal kommune.</p> <p>Planen vil ikke inneholde konkrete parkeringsnormer. Dette arbeidet hører mer hjemme i ATP-planer og kommunens planer. Det vil bli vurdert om planen skal si noe om parkering på et overordnet regionalt nivå.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i planarbeidet.</p>



<p>Lindesnes kommune Dok.nr.200/10-72</p>	<p>Lindesnes kommune mener at mobilitet til sjøs herunder infrastruktur som havn bør få en større plass i planprogrammet. For å ivareta dette foreslås noen tilføyelser i planprogrammet.</p> <p>Videre bør kunnskaps- og utredningsbehovet beskrive at en vil kartlegge eksisterende havneinfrastruktur og sjøtrafikk i vårt fylke med lokale muligheter og overgang til nullutslippsfartøy for Agder.</p> <p>Som en del av kunnskapsgrunnlaget mener vi det er behov for mer kunnskap om sårbare gruppers mobilitet og inkludering i arbeid og utdanning. Sosioøkonomisk status og kjønn kan være relevante variabler i undersøkelser.</p> <p>Regionvise dialogmøter vil være nyttig som samarbeidsarena, det er ønskelig at det også legges til rette for dialog med den enkelte kommune slik planprogrammet legger opp til. Planprogrammet bør også vise hvordan en vil høre de lokale stemmene som ellers ikke deltar på medvirkningsmøter eller svarer på spørreundersøkelser.</p> <p>Ungdomsrådet i kommunen mener den beste tiden for å gjennomføre medvirkning vil være tidlig på våren. Rådet foreslår at det utarbeides et digitalt spørreskjema til barn og unge. Det bør være en felles medvirkningskonferanse hvor ulike aktører kan bidra, næringsliv, reiseliv, eldreråd, ulike organisasjoner og fagpersoner slik at ungdommene får inn flere perspektiver på planene når de skal gi sine innspill.</p>	<p>Vi er enig i innspillet om at havn/sjø kan bli mer synliggjort i planprogrammet. Vi har derfor puttet inn de foreslåtte tilføyelsene til Lindesnes kommune, og vil bli tatt videre med i planarbeidet.</p> <p>Havneinfrastrukturen og nullutslippsfartøy vil være naturlig at kommer under kapitlene for utredning som går på gods/intermodal, kollektiv og nullutspill.</p> <p>Fylkeskommunen har ikke ressurser til å gjøre alle undersøkelser som ønskes. For å få mer kunnskap om gruppers mobilitet og inkludering krever dette detaljerte og omfattende undersøkelser. Dette er noe som per nå ikke ligger inne i fylkeskommunens budsjetter. Vi kommer derfor til å støtte oss til nasjonal forskning på dette området, og kan ikke se at Agder skiller seg nevneverdig ut fra det.</p> <p>Fylkeskommunedirektøren ønsker i størst mulig grad å realisere medvirkningen regionvis og at arbeidet og forankringen skjer via de etablerte regionrådene. Vi vil vurdere om det skal være møter med enkeltkommuner underveis ut fra behov og ønske. Medvirkningskapittelet er noe justert og tydeliggjort, både for barn og unge og for at medvirkningen i størst mulig grad vil gjøres sammen med de to andre regionale planene.</p>
---	--	---



	<p>Det bør være et mål for planarbeidet at den ferdige planen blir kortfattet og lettlest slik at det blir mulig å forstå innholdet og bidra til at den kan realiseres.</p>	<p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i planarbeidet.</p>
<p>Kristiansand kommune Dok.nr. 200/10-77</p>	<p>Kristiansand kommune mener planprogrammet gir et godt grunnlag for planprosessene og planene. De er enig i å benytte de regionale politiske foraene i medvirkningen med kommunene, men planarbeidet bør ikke legge opp til å benytte disse som egne høringsinstanser. De ønsker at det legges opp til en rasjonell og samordnet plan for kommunens deltakelse i arbeidet.</p> <p>En lang høringsperiode er nødvendig for å sikre tilstrekkelig tid til behandling av planene med vedtak i bystyret. De er enig i at FNs bærekraftsmål legges til grunn for planarbeidet, spesielt 11 og 17 er viktige.</p> <p>Kommunen legger til grunn at det er nullvekstmålet slik det ble definert i 2020 som legges til grunn i planarbeidene</p> <p>De anbefaler at den overordnede politikken som fastsettes i regional plan for mobilitet og regional plan for handel- og senterstruktur utdypes i regional plan for kristiansandsregionen.</p>	<p>Basert på innspill er fremdriften og lengde på høringsperioder nå justert i planprogrammet.</p> <p>Både kommuner og regional råd får tilsendt planprogrammet og planen på høring og har mulighet til å komme med innspill i planprosessen. Fylkeskommunedirektøren ønsker i størst mulig grad å realisere medvirkningen regionvis og at arbeidet og forankringen skjer via de etablerte regionrådene. Vi vil vurdere om det skal være møter med enkeltkommuner underveis ut fra behov og ønske.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i planarbeidet.</p>
<p>Bykle kommune Dok.nr. 200/10-78</p>	<p>Bykle kommune peker på betydningen av mobilitetsløysinger og 0-utslepp-satsinger som fremmer distriktene, gjerne hydrogen som energibærer for langdistanse-busser, kollektivtilbud som ivaretar lokal / internt transport, kommunikasjon vs. ekspressbuss/ knutepunkt øst-vest, og</p>	<p>Innspillet tas til orientering, og vil bli vurdert videre i planarbeidet.</p>



	behova for elever ved den videregående skolen på Hovden som særlig viktig.	
Froland kommune Dok.nr. 200/10-80	<p>Froland kommune ser behovet for å ha et bevisst forhold til mobilitet både internt i og ut av kommunen, og støtter derfor intensjon og målsetting med mobilitetsplanen.</p> <p>Bruk av bil er og vil være eneste transportløsning for mange av kommunens innbyggere. Å tilrettelegge et kollektivtilbud som møter folks behov for transport til arbeid, handel og fritid er krevende, og kommunen har små virkemidler for å stimulere en offensiv målsetting for mindre bilbruk og mer kollektivbruk.</p> <p>Bruk av bestillingstransport er et alternativ som må vurderes i store deler av kommunen. Overgangen til utslippsfri transport er det viktigste elementet for å nå klimamåla.</p>	Innspillet tas til orientering, og vil bli vurdert videre i planarbeidet.
Risør kommune Dok.nr. 200/10-81	<p>Risør kommune mener planprogrammene gir en god beskrivelse av målene for planene og hvordan planprosessen er tenkt gjennomført.</p> <p>Positivt at en i arbeidet i størst mulig grad benytter eksisterende samhandlingsarenaer, og at den nye samhandlingsstrukturen i Agder tas i bruk. Samtidig anbefaler kommunen at det nedsettes en administrativ referansegruppe for planprosessen for hver av de to planene.</p> <p>Det er viktig at det avsettes nok tid i planprosessen. Planprogrammet er allerede forsinket, og anbefaler at alle fasene forskyves tilsvarende.</p>	<p>Fylkeskommunedirektøren ønsker i størst mulig grad å realisere medvirkningen regionvis og at arbeidet og forankringen skjer via de etablerte regionrådene. Vi ønsker ikke å etablere nye administrative eller politiske grupper til dette planarbeidet.</p> <p>Basert på innspill er fremdriften og lengde på høringsperioder nå justert i planprogrammet.</p> <p>Vi er enig i innspillet om at areal og natur kan bli bedre synliggjort og har tilføyd noe mer om dette i planprogrammet.</p>



	<p>Det bør utredes hvordan mobilitet påvirker arealbruk, natur og miljø, og oppfordrer fylkeskommunen til å lage et arealbruksregnskap for hele fylket som grunnlag for retningslinjer som utarbeides i planene.</p> <p>Viktig at planen differensierer mellom by og land, vurderer tilrettelegging for kollektivtrafikk i distriktskommunene og tilgjengelighet for tog.</p>	<p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i planarbeidet.</p>
<p>Lillesand kommune Dok.nr. 200/10-82</p>	<p>Lillesand kommune mener fremdriftsplanene for planprogrammene og planprosessene er ambisiøse. Mål om framdrift må ikke gå på bekostning av gode medvirkningsprosesser. Kommunen mener planprosessen, og ikke minst medvirkningen, ville vært bedre om de tre planene ble slått sammen, helst til én. Det savnes en konkret plan for medvirkning. Det bør gjennomføres politiske workshops/møter hvor administrasjonen og politikere er involvert, for å sikre forankring av planarbeidet.</p> <p>Planen bør være kortfattet og lettlest, og komme med konkrete tiltak og anbefalinger slik at den blir et nyttig og godt verktøy.</p> <p>Målkonflikt mellom økende befolkningsvekst, utslippsreduksjon og nullvekstmålet er temaer som den regionale planen bør gjøre rede for og håndtere.</p> <p>Lillesand bystyre vil bemerke at det ikke er på tale å nå et nullvekstmål i Kristiansandsregionen. Det bør påpekes at nullvekstmålet skal nås kun i sentrumssonen i Kristiansand, en sone som bør begrenses til der det er trengsels-utfordringer.</p>	<p>Basert på innspill er fremdriften og lengde på høringsperioder nå justert i planprogrammet.</p> <p>Medvirkningskapittelet er noe justert og tydeliggjort, både for barn og unge og for at medvirkningen i størst mulig grad vil gjøres sammen med de to andre regionale planene. Fylkeskommunedirektøren ønsker å realisere medvirkningen regionvis og at arbeidet og forankringen skjer via de etablerte regionrådene. Vi vil vurdere om det skal være møter med enkeltkommuner underveis ut fra behov og ønske.</p> <p>Fylkeskommunen har ikke ressurser til å gjøre alle undersøkelser som ønskes. Til å kartlegge elevreiser har vi det digitale verktøyet som trengs. For å kartlegge flere grupper som jobbpendlere, studenter, foreldre som kjører barn etc. må det enten gjennomføres detaljerte regionale</p>



	<p>Kollektivtransport og biltransport har hver sine styrker, og at et bærekraftig transportsystem må utnytte dette. Kollektiv må forbedres, nullutslippsbusser og innovative kollektivløsninger for perifere strøk, lokale bussruter i spredtbygde strøk og stimulere til bruk av nullutslippskjøretøy. Ønsker se nærmere på hvilke muligheter og utfordringer kystkommunene har i forhold til overgangen til nullutslippsfartøy.</p> <p>Kommunen ønsker et fokus på å kartlegge flere grupper i forbindelse med transportreiser, og ikke kun elevreiser. Jobbpendlere, studenter, foreldre som kjører barn i barnehagen etc. bør også kartlegges for å få en bedre oversikt over folks reisevaner og mobilitet.</p> <p>Planen bør inneholde kriterier for hva som defineres som en trafiksikker vei, og at den tar for seg muligheten for økonomisk støtte til blant annet gang- og sykkeltiltak.</p> <p>Bemerk at ny E18 mellom Grimstad og Kristiansand har ført til at mange innbyggere har fått vesentlig dårligere kollektivtilbud, og ber om at planen ser på botemidler.</p> <p>Vil peke på at tekst, tall og figur som vises som sammenlikning av ulike transportformer, ikke stemmer med andre kilders sammenlikninger.</p>	<p>reisevaneundersøkelser eller ha tilgang til mobildata. Dette er noe som per nå ikke ligger inne i fylkeskommunens budsjetter. For noen undersøkelser det forespørres i innspillet må det gjennomføres mobilitetsundersøkelse helt ned på virksomhetsnivå.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i planarbeidet.</p>
Vennesla kommune Dok.nr. 200/10-83	Vennesla kommune vil påpeke viktigheten av å ha fokus på koordinert planprosess og samordnet innhold i planene. Fremdriftsplanen bør sikre mulighet for gode prosesser internt i kommunene.	Basert på innspill er fremdriften og lengde på høringsperioder nå justert i planprogrammet.



	<p>Bruk av tog som lokaltransport er lite omtalt i planprogrammet. Det bør sikres at dette tema er med i det videre planarbeidet. Både for eget lokaltog og muligheten for å benytte dagens regiontog/fjerntog som lokaltog i mye større grad enn i dag.</p> <p>Mange utfordringer ift. trafiksikkerhet gjelder på fylkesvegnettet i kommunen. Det er derfor viktig at det er godt bindeledd mellom kommunens og fylkeskommunens trafiksikkerhetsarbeid og videre til arbeidet med handlingsplan for fylkesveger.</p>	<p>Medvirkningskapittelet er noe justert og tydeliggjort for å synliggjøre at planen i størst mulig grad vil gjøres sammen med de to andre regionale planene.</p> <p>Vi er enig i innspillet med at jernbane er lite omtalt, og derfor justert planprogrammet slik at dens rolle har blitt bedre synliggjort.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i planarbeidet.</p>
Hægebostad kommune Dok.nr. 200/10-90	Hægebostad kommune slutter seg til rådmannsutvalgets vedtak i saken. Jf. Lister interkommunale politiske råd.	Se kommentar til innspillet fra Jf. Lister interkommunale politiske råd.
Grimstad kommune Dok.nr. 200/10-91	<p>Grimstad kommune mener planprogrammet for regional plan for mobilitet i Agder gir redegjør på en god måte formålet med planen og hvordan planarbeidet skal gjennomføres.</p> <p>Det bør sikres tilstrekkelig medvirkning med den enkelte kommune. Både når det gjelder innhenting av riktig og oppdatert kunnskapsgrunnlag fra den enkelte kommune. Det bør derfor legges til rette for «underveismøter»/ arbeidsmøter med kommunen –både på politisk og administrativt nivå.</p> <p>Må se etter løsninger hvor kollektivsatsingen bedres. «Hele reisen» hvor også mobilitet til og fra bussen bør inkluderes i dette arbeidet. Studentene bruker mye kollektiv og mener den kan bli bedre.</p>	<p>I denne planen ønsker Fylkeskommunedirektøren i størst mulig grad at medvirkningen skjer regionvis og at arbeidet og forankringen skjer via de etablerte regionrådene. Vi vil vurdere om det skal være møter med enkeltkommuner underveis ut fra behov og ønske.</p> <p>Studenter er synliggjort som gruppe under kapittelet for medvirkning i planprogrammet.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i planarbeidet.</p>



	<p>Mobilitetsplanen bør ha en gjennomgang av hovedtransportårene i fylkesveinettet, og si noe om hvilke prinsipløsninger at det skal tilrettelegges for.</p> <p>Fylkeskommunale/kommunale handlingsplaner bør i større grad satte av penger til investering uten at disse er øremerket til konkrete strekninger. De bør heller deles ut til prosjekter som tilfredsstillende visse kriterier. Mobilitetsplanen kan definere slike kriterier, og kommunen mener det er et potensial for flere offentlige-privat-samarbeid.</p>	
Foreninger og organisasjoner		
Norges lastebilforbund Dok.nr. 200/10-21	<p>Norges Lastebileier Forbund mener at planen må ta inn punkter knyttet til varelevering i byer og tettsteder. EU programmet «fit for 55» trekkes også inn som noe som bør diskuteres i planen, spesielt punktene om lade/fylleinfrastruktur på fylkesveinettet.</p> <p>Innføring av modulvogntog kan være et viktig grep for å oppnå miljøvennlig transport i fylket, og at veier må legges til rette for dette.</p> <p>Det må legges rammer for et samarbeidsorgan for intermodale transportløsninger for å nå mål om gods fra vei til sjø og bane.</p>	Innspillet tas til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.
Gilje Byggrådgivning Dok.nr. 200/10-22	<p>Gilje Byggrådgivning trekker frem at det er dårlig kollektivdekning og tilbud i distriktene sammenlignet med, for eksempel, Fevik-Arendal. De ønsker at planen analyser kollektivbehovet i Agder, spesielt i Homborsund, Molland, Eide,</p>	Den regionale planen skal ikke gå detaljert inn i ruteopplegg. Spørsmål om konkret busstilbud må tas opp med AKT.



	<p>Heldal, Kaldvell, og andre områder rundt Arendal, Grimstad og Lillesand, spesielt områdene som regnes som 80% sted.</p> <p>Konkrete spørsmål om det kan etableres direktebuss mellom Grimstad-Kristiansand og/eller en buss på RV 420. Forslag om at linje 140 kan forlenges til Tingsaker for å dekke flere steder og gjøre det lettere å velge kollektivt.</p>	<p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
<p>Agder næringspark Dok.nr. 200/10-25</p>	<p>Agder næringspark mener at det er viktig at planene får en overordnet strategisk form og legge føringer på underliggende planer.</p> <p>FNS bærekraftsmål og nullvekstmålet er rammebetingelser og lokal målsetning handler om effektivitet innenfor rammene av FNs bærekraftsmål.</p> <p>En sentral målkonflikt i planarbeidet er ønske om et tettere integrert Agder med et integrert bo- og arbeidsmarked kontra ønske om nullvekst i persontransporten.</p> <p>Mobilitet er mer enn veitrafikk, og at planen må diskutere mobilitet knyttet til nye næringsarealer, og transport knyttet til bane, fly og skip. Tilgang til viktig infrastruktur vil også hindre/muliggjøre mobilitet/etablering av næring.</p>	<p>Innspillet tas til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
<p>Herad bygdelag Dok.nr. 200/10-27</p>	<p>Herad Bygdelag har et ønske om fast busstilbud på veg 465 som går gjennom Herad og til Flekkefjord og Kvinesdal som er tilpasset skoleelever som går på videregående skoler på disse stedene. De påpeker at antallet ungdom i videregående alder er økende i bygda, samt at et slikt tilbud kan være til nytte for arbeidstakere og pensjonister.</p>	<p>Den regionale planen skal ikke gå detaljert inn i ruteopplegg. Spørsmål om konkret busstilbud må tas opp med AKT.</p> <p>Innspillet tas til orientering.</p>



<p>Foreningen folkestemme Kystveien Dok.nr. 200/10-33</p>	<p>Foreningen Folkestemme Kystveien mener at planen ikke tar tilstrekkelig hensyn til innbyggere og myke trafikanter i bomiljø som blir berørt av støy og støv som følge av biltrafikk. De mener at spørsmålet «<i>Hvordan vi kan redusere forurensing i form av støy og støv fra biltrafikken, og med dette øke opplevd trygghet, trivsel og helse for myke trafikanter og innbyggere i berørte bomiljø</i>» bør inn under viktig å omtale og inn under utredninger som skal gjøres.</p> <p>Fylkeskommunen må prioritere nullvekstmålet for personbiltrafikk, spesielt på de mest trafikkerte fylkesvegene i Arendal sentrum</p> <p>De opplever at beskrivelsen av medvirkning er godt beskrevet og ønsker å inviteres til dialog og medvirkning i planprosessen.</p>	<p>Planforslaget vil bli lagt ut på offentlig høring og Foreningen folkestemme Kystveien vil bli invitert til dialog og medvirkning på samme måte som andre lag- og foreninger.</p> <p>Under kapittelet om å redusere transportbehovet er det nevnt «bosteder i gode sunne miljø, med ren luft og akseptable støynivå». Vi er for øvrig enig i at folkehelseperspektivet kan komme enda tydeligere frem i planprogrammet og har lagt til en setning i kapittelet om hva som er viktig å omtale.</p> <p>Fylkeskommunedirektøren har ikke ressurser til å gjøre alle undersøkelser som ønskes. Detaljerte kartlegginger om biltrafikk og ytre miljøfaktorer er noe som per nå ikke ligger inne i fylkeskommunens budsjetter. For temaene støy, støv, biltrafikk og bomiljø kommer vi til å støtte oss til nasjonal og regional forskning som foreligger, og kan ikke se at Agder skiller seg nevneverdig ut fra det.</p> <p>Innspillet tas til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
---	--	---



<p>Næringsforeningen i kristiansandsregionen Dok.nr. 200/10-34</p>	<p>Næringsforeningen i kristiansandsregionen gir ros for god involvering så langt. Høringsfristen kunne ha vært noe lenger, og at planenes milepæler er ambisiøse.</p> <p>Det savnes en bedre balanse i planprogrammet som tar opp utfordringer som vi står foran. Målkonflikten i Regionplan 2030 «klimautslipp ned, levekår opp» bør drøftes grundigere. Levekårsperspektivet må bli mer fokusert på i planen.</p> <p>Tilbyr å fasilitere arbeidsgrupper og involvere næringsforenings ressursgrupper i workshops, og ønske tidlig inn i medvirkningsprosessen.</p> <p>Transport vekk fra bil i områdene med mest trengsel bør diskuteres, og planen bør omtale forskjellen mellom by og distrikt. Videre at el-bil ladestasjoner i distriktene og innfartsparkeringer drøftes.</p> <p>Ambisjonene for kollektivtrafikken bør tydeligere. Tilgjengelighet og bruk av bussen for alle må diskuteres og utredes,</p> <p>Det er bedre å bruke begrepet «nullutslipp» i stedet for elektrifisering. Knutepunkt med ulike energiformer er avgjørende å for å nå målene om nullutslipp.</p>	<p>Basert på innspill er fremdriften og lengde på høringsperioder nå justert i planprogrammet.</p> <p>Fylkeskommunedirektøren vil ta kontakt med Næringsforeningen for å drøfte opplegg for workshoper mv.</p> <p>Innspillet tas til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
<p>Kristiansand Næringssselskap AS Dok.nr. 200/10-39</p>	<p>Kristiansand Næringssselskap AS opplever denne planen som en temaplan under B ATP kristiansandsregionen.</p>	<p>Regional plan for mobilitet vil være gjeldende som en regional plan på lik linje med B ATP-planen for kristiansandsregionen.</p>



	<p>De trekker frem at det er noe usikkerhet hvilken type transport som planen skal behandle. Hvis planen ikke skal omhandle annen type transport enn vei, må det lages en plan for fly, jernbane og lignende.</p> <p>En fylkeskommunal plan for Agder bør tydelig avgrenses til områder fylkeskommunen eller kommuner i Agder har myndighet og virkemidler</p>	<p>Mobilitetsplanen skal også omfatte fly, jernbane og annen form for mobilitet. Naturlig at tyngden av planen vil omhandle veg og kollektiv siden det er her regionale og lokale myndigheter har størst innflytelse</p> <p>Innspillet tas til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
Lillesand Næringsarealer AS Dok.nr. 200/10-40	Lillesand næringsarealer AS sitt høringssvar tilnærmet identisk med Kristiansand Næringssselskap AS sitt høringssvar.	Se kommentar til innspillet fra Kristiansand Næringssselskap AS.
Sørlandsparken Næringsforening Dok.nr. 200/10-44	<p>Sørlandsparken Næringsforening ønsker å være en samarbeidspartner og være med i prosessene og fora til planene, som å delta i møter og komme med innspill.</p> <p>De trekker frem at Sørlandsparken er landsdelens største konsentrasjon av arbeidsplasser, med nær 10 000 arbeidsplasser. Det er derfor viktig å se på Sørlandsparkens rolle og betydning for beboerne i regionen, samt for arbeidslivet.</p>	Innspillet tas til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.
NORCE Dok.nr. 220/10-45	<p>NORCE berømmer fylkeskommunen for et omfattende og tematisk sett dekkende planprogram.</p> <p>NORCE foreslår at regional plan for mobilitet også bør omfatte (1) en ex-ante-analyse om ulike tiltakseffekter på eksempelvis framkommelighet, trafikkvekst, klimagassutslipp og reisemiddelfordeling og (2) utvikling av parameter for hvordan</p>	Fylkeskommunen har ikke ressurser til å gjøre alle undersøkelser som ønskes, og per nå ligger det ikke midler til foreslåtte undersøkelser i fylkeskommunens budsjetter. Foruten kartleggingsarbeidet beskrevet i planprogrammet vil



	<p>effektene av regionalplanen skal måles, og hvilken instans som skal ha ansvar for dette.</p>	<p>mobilitetsplanen basere seg på nasjonal og regional forskning som foreligger. Innspillet tas ellers til orientering.</p>
<p>Trygg trafikk Agder Dok.nr. 200/10-49</p>	<p>Trygg Trafikk Agder skriver at regionplan Agder 2030 har et tydelig fokus på trafikksikkerhet som må reflekteres i den nye regionale planen. Det er en bekymring at for at trafikksikkerheten vil bli underordnet andre temaer i mobilitetsplanen</p> <p>Trafikksikkerhetsambassadørene i vgs kan være en fin og effektiv måte å samhandle med ungdom på. Videre gis det innspill på ulike råd og utvalg som kan trekkes inn i medvirkning med barn og unge.</p> <p>Det er stor underrapportering for trafikkulykker i Norge, spesielt skadetallene for sykkel hvor mørketallene er store. Trygg Trafikk har forstått det som at man skal gå i gang med å samle inn mer korrekt skadedata i Agder nå i 2022, og dersom det er mulig bør disse dataene trekkes inn i planarbeidet.</p> <p>Trafikksikkerhetsarbeid handler om mer enn punktene som ble nevnt i mobilitetsplanen og har en liste over utfordringer som må løftes frem i planarbeidet.</p> <p>Målet om «mer for pengene» og «nullvisjonen» er en målkonflikt. Fokuset på samfunnsøkonomisk lønnsomhet er utfordrende siden det kan gå utover trafikksikkerheten. Innsparing på offentlige midler ikke må komme på bekostning av standard.</p>	<p>Trafikksikkerhet blir et tema på lik linje som de andre temaene i planen. Målet er å se samordne og se temaer på tvers.</p> <p>Vi vil ta kontakt med Trygg trafikk for å samarbeide om medvirkning med barn og unge, spesielt i forbindelse med Barnas transportplan og trafikksikkerhet.</p> <p>Det presiseres at «Mer for pengene» handler om hvordan vi kan forvalte midlene på en best mulig måte for å oppnå målene i Regionplan Agder 2030.</p> <p>Innspillet tas ellers til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>



<p>Studentorganisasjonen i Agder Dok.nr. 200/10-53</p>	<p>STA opplever at planprogrammet er ambisiøst. Nullvekstmålet for biltrafikk er gjennomførbart, men de mener at det trengs bedre forslag enn det som kommer frem i planen.</p> <p>Tar ikke nok hensyn dem som bor i distriktene, og uheldig om planen vil straffe personer som bruker bil fordi det ikke er tilstrekkelig kollektivtilbud. Det må tas hensyn til gjennomgangstrafikken og pendlertrafikken. Kollektivtransporten må forbedres så at flere kan ta tilbudet i bruk. Det bør gis insentiver til dem som bor sentrumsnært å ta i bruk kollektivtilbudet</p> <p>De stiller seg kritisk til vegprisingsforslaget og ønsker ikke bompengavgift på el-biler.</p>	<p>Innspillet tas til orientering, og vil bli vurdert videre i utarbeidelse av planen.</p>
--	---	--