



**AGDER**  
fylkeskommune

---

# Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen 2023-2050

PLANPROGRAM

Fastsatt av Agder fylkesting 4. mai 2022



## Innholdsfortegnelse

1	Innledning .....	3
2	Formål med planarbeidet.....	4
3	Planprosess.....	7
3.1	Framdrift og frister .....	7
3.2	Organisering og deltakere .....	8
3.3	Medvirkning og kommunikasjon .....	9
4	Planområde .....	10
5	Plantema .....	12
5.1	Bolig- og arealpolitikk. Inkluderende og helsefremmende by- og stedsutvikling .....	13
5.2	Natur-, friluft-, landbruks- og kulturminneområder .....	14
5.3	Arealer til næring og plasskrevende handel .....	14
5.4	Bærekraftig mobilitet. Virkemidler for å nå nullvekstmålet.....	15
5.5	Samfunnssikkerhet og beredskap .....	16
6	Behov for kunnskap, utredninger og analyser .....	16
6.1	Stedsanalyse for Agder .....	16
6.2	Scenarier for by- og stedsutvikling i kristiansandsregionen.....	17
6.3	Scenarier for arbeidsplasser og næringsarealer.....	17
6.4	Jordvern .....	17
7	Nasjonale og regionale føringer. Referanser .....	17

## 1 Innledning

Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen (BAT-planen) skal erstatte Regional plan for Kristiansandsregionen, som ble vedtatt i 2011. Planen gjennomgikk en enkel revidering i 2020. Hensikten var da å innarbeide nullvekstmålet for personbiltrafikken for å legge til rette for forhandling om byvekstavgift for regionen. Dessuten å innarbeide samfunnssikkerhet og beredskap i planen. Agder fylkesting vedtok 20. oktober 2020 at en grundigere revidering skulle startes så raskt som mulig.

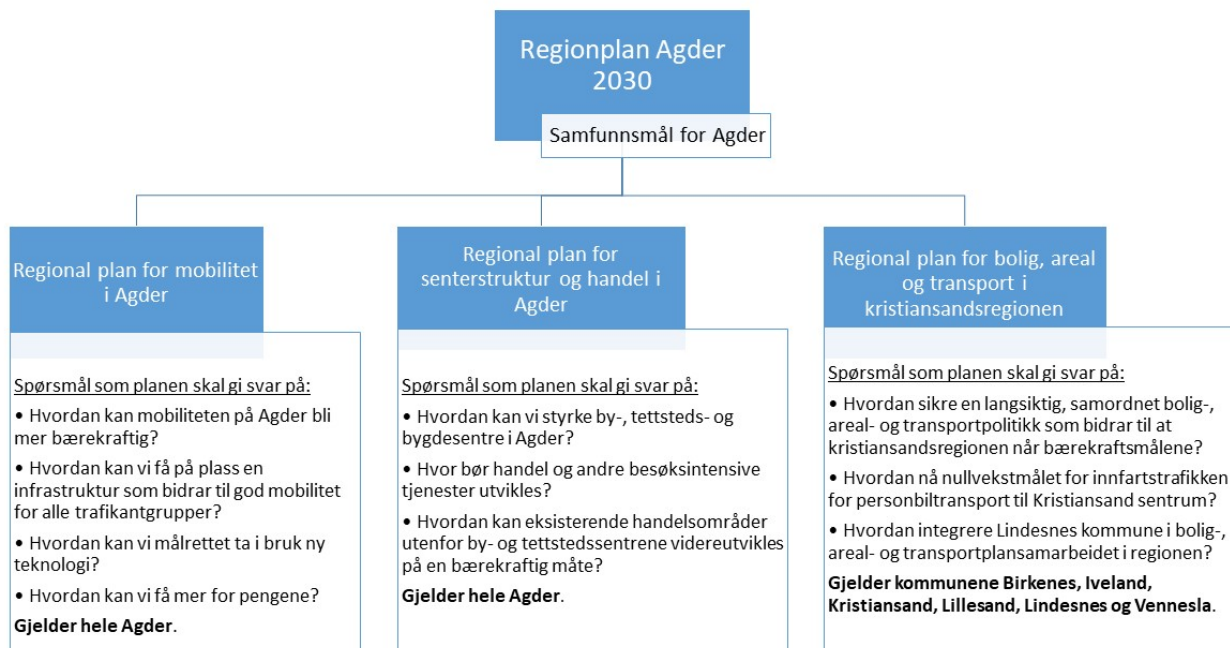
Bolig-, areal- og transportplanleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, der det er redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Det er et mål at veksten i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planleggingen skal legge til rette for allmenn tilgang til tilfredstillende, trygge boliger og bomiljøer med god kvalitet, der det er nærhet til det som trengs i hverdagen. Det må være tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

Kristiansandsregionen er blitt større fordi folketallet øker, og fordi Lindesnes kommune er blitt en del av det felles bo- og arbeidsmarkedet. Nå består regionen av kommunene Birkenes, Iveland, Lillesand, Lindesnes, Kristiansand og Vennesla. Kortere reisetid mellom Kristiansand og Mandal, når ny firefeltsvei åpner i 2022, vil sannsynligvis forsterke integreringen, og åpne for nye reise- og utbyggingsmønster. Da må Lindesnes også være en del av den regionale bolig- areal og transportplanleggingen.

Regional plan for mobilitet i Agder og regional plan for senterstruktur og handel i Agder vil bli utarbeidet samtidig med regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen. De tre planene er likeverdige regionale planer selv om det geografiske området er mindre for BAT-planen enn for de to andre. Det skal defineres klare grensesnitt og skapes god sammenheng mellom de planene. Regional plan for ATP i arendalsregionen, som ble vedtatt i 2019, vil være en viktig referanseplan for arbeidet. De regionale planene vil bygge på et felles kunnskapsgrunnlag.



**Figur 1: Grensesnitt mellom regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen, regional plan for mobilitet og regional for senterstruktur og handel.**

### Formål med planarbeidet

Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen skal legge til rette for bærekraftig utvikling og balansert vekst i kristiansandsregionen i perioden 2023-2050. Parisavtalen, FNs 17 bærekraftsmål, Regionplan Agder 2030 og nullvekstmålet for personbiltrafikken legger premisser for planarbeidet.

Gjennom planprosessen skal det legges et godt faglig beslutningsgrunnlag for å ta stilling til målkonflikter og gjøre politiske vedtak.

Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen utarbeides etter prosesskravene i plan- og bygningsloven. Planen skal forankre og fastsette felles rammer og retningslinjer for arealbruk og kan medføre vesentlige virkninger for miljø og samfunn i kristiansandsregionen. Det er dermed krav om konsekvensutredning. Denne vil bli utarbeidet parallelt med selve planarbeidet. I konsekvensutredningen vil konsekvensene av planens mål, retningslinjer og eventuelt bestemmelser bli vurdert, basert på kjent kunnskap og metodikk.

Regional bestemmelse for handelsetablering og senterstruktur, som inngår i dagens regionale plan for kristiansandsregionen, skal ikke videreføres i BAT-planen. En slik planbestemmelse kan vurderes i forbindelse med planen for senterstruktur og handel som gjelder hele Agder.

Planarbeidet skal gi svar på tre hovedspørsmål:

- 1) Hvordan sikre en langsiktig, samordnet bolig-, areal- og transportpolitikk som bidrar til at kristiansandsregionen når bærekraftsmålene?
- 2) Hvordan nå nullvekstmålet for innfartstrafikken for personbiltransport til Kristiansand sentrum?
- 3) Hvordan integrere Lindesnes kommune i bolig-, areal- og transportplansamarbeidet i regionen?

Planarbeidet skal bidra til å nå målene innen de tre dimensjonene i FNs bærekraftsmål. Klima- og miljødimensjonen er fundamentet for den sosiale dimensjonen, som igjen er et fundament for den økonomiske. Når målene skal omsettes til handling, vil en oppleve målkonflikter. Bærekraftsmål nr. 17, samarbeid for å nå målene, er nøkkelen til å utarbeide en god plan som blir brukt, og som gjør det enklere for kommunene og regionen å veie viktige hensyn mot hverandre.



**Figur 2. FNs 17 bærekraftsmål og tre dimensjoner**

De fleste bærekraftsmålene er i større eller mindre grad relevante for planarbeidet. I høringen av planprogrammet kom det mange forslag om mål som bør vektlegges særskilt. For å unngå oppramsing, velger vi ett særlig vesentlig mål fra hver dimensjon, basert på det som er vektlagt i planprogramfasen og høringen:



**Mål 15 Livet på land** er vesentlig og grunnleggende for bærekraftig arealforvaltning. Arealplanleggingen må legge vekt på å beskytte, gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, sikre bærekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspredning, stanse og reversere landforringelse samt stanse tap av artsmangfold på god, bærekraftig forvaltning av natur og økologisk mangfold.



**Mål 11 Bærekraftige byer og lokalsamfunn** er et svært sentralt mål innen regional bolig-, areal- og transportplanlegging. Planleggingen må bidra til å gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige.



**Mål 9 Industri, innovasjon og infrastruktur** er også et vesentlig mål for denne planen. Hvordan planlegge for en infrastruktur som møter kravene til samfunnssikkerhet og beredskap og som fremmer inkluderende og bærekraftig industrialisering og innovasjon?

Regionplan Agder 2030 har tydelige framtidsbilder, mål og strategier samsvarer godt med bærekraftsmålene. Regionplanen trenger å utdypes gjennom regional bolig-, areal- og transportplanlegging. Arbeidet med kunnskapsgrunnlaget for planen vil tema for tema ta utgangspunkt i de mest relevante målene fra FN og regionplanen.

### **Hovedmål for BAT-planen**

Kristiansandsregionen skal ha en bærekraftig by- og stedsutvikling basert på regionale helhetsløsninger. Samtidig som verdiskapingen styrkes må arealforbruket og transportarbeidet effektiviseres og klimagassutslippene reduseres. Natur, matjord og kulturmiljøer må sikres. Til sammen vil dette fremme innbyggernes helse og bedre levekårene.

Nullvekstmålet for personbiltransport ble opprinnelig vedtatt av Stortinget i forbindelse med klimaforliket i 2012. Siden er det tatt inn i Nasjonal transportplan og ligger til grunn for byvekstavgiftene for storbyområdene.

Våren 2020 ble nullvekstmålet videreutviklet. Det reviderte nullvekstmålet, gjengitt nedfor, vil være et viktig premiss for planarbeidet:

*I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres*

*gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

I forbindelse med revideringen kom nye føringer for målemetodikk. Avtaleområdet kan deles opp i inntil tre soner slik at måloppnåelsen følges opp der hensynene bak nullvekstmålet er tilstede. Kristiansandsregionen har laget et forslag med to soner, en indre og en ytre sone. Den mest sentrale delen av byområdet utgjør den indre sonen. Den ytre sonen omfatter mer spredtbygde strøk, der det ikke er samme grunnlag for å bygge ut et godt kollektivtilbud, og der privatbil fortsatt vil ha en viktig rolle. Inndeling av soner for oppfølging av nullvekstmålet skal avklares gjennom forhandling om byvekstavtale.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 legger tydelige føringer:

*Fylkeskommunene og kommunene legger til rette for vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder gjennom regionale bolig-, areal- og transportplaner. Planene fastsetter regionalt utbyggingsmønster, senterstruktur og hovedtrekk i transportsystemet.» (s. 23).*

Gjennom planarbeidet må det fastsettes konkrete delmål som gir kommunene grunnlag for å avveie kryssende interesser og gjøre nødvendige prioriteringer. I tråd med plan- og bygningsloven skal det også utarbeides et handlingsprogram til planen, som en del av planprosessen.

## 2 Planprosess

Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen utarbeides som en regional plan etter prosesskravene i plan- og bygningsloven. Agder fylkesting er planmyndighet og fylkesutvalget er planutvalg.

### 2.1 Framdrift og frister

Forarbeid og utarbeiding av skisse til planprogram startet i februar 2021. Planprogrammet ble sendt på høring i slutten av oktober samme år, og vil bli fastsatt av fylkestinget i mai 2022. Framdriftsplanen er i hovedsak lik for de tre regionale planene.

**Framdrift for utarbeiding av plan og handlingsprogram**

	2022										2023					
	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	Jan	Febr	Mars	April	Mai	Juni
Planprosess med diverse innspills- og medvirkningsarenaer.	■	■	■	■	■	■	■	■								
Utarbeide kunnskapsgrunnlag. Tematiske arbeidsgrupper	■	■	■	■												
Utarbeide forslag til plan, handlingsprogram og konsekvensutredning				■	■	■	■	■								
Politisk behandling av forslag til plan og handlingsprogram									■	■						
Høring av plan og handlingsprogram										■	■	■				
Vurdering og innarbeiding av høringsinnspill											■	■	■			
Sluttbehandling i politiske råd og utvalg														■	■	
Vedtak av planen og handlingsprogrammet i fylkestinget																■

## 2.2 Organisering og deltakere

### Planmyndighet

Agder fylkesting er regional planmyndighet som fastsetter planprogrammet og til slutt vedtar den endelige planen. Som planeier har Agder fylkeskommune ansvar for prosjekt- og prosessledelse. Før endelig vedtak i fylkestinget vil både høringsutkast og endelig forslag til plan bli behandlet av fylkesutvalget som planutvalg, etter behandling i de fylkeskommunale rådene og relevante utvalgene.

### Politisk referansegruppe

*Oppgaver/mandat:* Gi råd til fylkestinget og drøfte viktige strategiske avklaringer i planprosessen. Forankring av planarbeidet i kommunestyrene og formidling/drøfting av synspunkter fra kommunene.

*Sammensetning:* Fylkesordfører (leder) + tre fra fylkestinget, ordfører + en fra Kristiansand kommune og ordførerne fra øvrige fem kommunene.

*Oppstart:* Før fastsetting av planprogrammet

### Administrativ referansegruppe

*Oppgaver/mandat:* Faglig kvalitetssikring av planarbeidet og organisatorisk forankring i egen kommune/organisasjon.

*Sammensetning:* Representanter fra fylkeskommunen, kommunene Birkenes, Iveland, Kristiansand, Lillesand, Lindesnes og Vennesla. Statens vegvesen, Agder kollektivtrafikk, Jernbaneverket, Husbanken sør og statsforvalteren.

*Oppstart:* Under høring av planprogrammet



### Prosjektledelse- /sekretariat

*Oppgaver/mandat:* Lede planarbeidet og prosessen.

*Sammensetning:* Agder fylkeskommune v/Analyse og plan med faglig støtte fra andre avdelinger og intern prosjektgruppe.

*Oppstart:* Fra februar 2021. Utvidelse av intern prosjektgruppe under høring av planprogrammet.

Tematiske arbeidsgrupper på tvers av kommunene settes sammen som en ressurs for prosjektledelsen. Arbeidsgruppene starter arbeidet 10. mars 2022 og leverer sine fagnotater innen 10. juni. Administrativ referansegruppe konsulteres midtveis i arbeidet.

## **2.3 Medvirkning og kommunikasjon**

Medvirkningsprosesser og ekstern kommunikasjon rundt planarbeidet starter for fullt når planprogrammet sendes på høring. Kommunikasjonsavdelingen i Agder fylkeskommune bistår prosjektledelsen i kommunikasjonsarbeidet.

De seks kommunene er de mest berørte partene i planarbeidet. Viktigste suksessfaktor for planarbeidet er god forankring og tilslutning til planen i kommunene. Det er spesielt viktig at fylkeskommunen og kommunene har god dialog om utvikling av kunnskapsgrunnlag og analyser. Bare slik kan det bli godt samsvar mellom den regionale BAT-planen, kommunenes arealstrategier og kommuneplanenes arealdeler.

Gode faglige konferanser og politiske verksteder, debatt og innspill på digitale plattformer og i media, og god samkjøring med regional plan for mobilitet og regional plan for senterstruktur og handel vil være avgjørende for et godt resultat. Det tilstrebes å bruke eksisterende arenaer når det er mulig, og å bruke den nye regionale samhandlingsstrukturen i planprosessen, der dette passer.

Planprosessen og konsekvensutredningen skal gi et godt faglig grunnlag for å vedta en plan som virker. Alternativer må tydeliggjøres og belyses godt slik at det blir klare beslutningsgrunnlag foran den politiske behandlingen. En åpen, god og tydelig prosess skal gjøre det mulig å komme fram til klare felles mål, strategier og tiltak.

Brede medvirkningsprosesser, som tilpasses de enkelte målgruppene, vil særlig rette seg mot:

- Kommunestyre og fagavdelinger i de seks kommunene
- Barn og unge/de kommunale barne- og ungdomsrådene
- De fylkeskommunale medvirkningsrådene
- Berørte næringslivs- og andre interesseorganisasjoner i fylket og de enkelte kommunene

- Befolkningen

Det vil bli organisert en felles høringskonferanse for de tre planene tidlig på nyåret 2023. Det vil være viktig å besøke alle kommunestyrene i planprosessen.

### 3 Planområde

Planen gjelder kristiansandsregionen, det vil si kommunene Birkenes, Iveland, Kristiansand, Lillesand, Lindesnes og Vennesla. Kristiansandsregionen er et tyngdepunkt i Agder med mer enn 168 000 innbyggere. Kartet nedenfor er basert på kartet fra gjeldende plan. Det er oppdatert med sentra/steder fra Kristiansands kommuneplan. Lindesnes kommune er lagt til, og dialogen om hvilke sentra som skal være med er startet. Kartet vil bli oppdatert i endelig plan, etter dialog med kommunene og analysearbeid, sammen med de parallelle planprosessene for mobilitetsplanen og senterstrukturplanen for hele Agder.



**Figur 3: Kart over kristiansandsregionen. Bearbejdes sammen med kommunene i planprosessen.**

Tabellen nedenfor viser areal og den siste befolkningsutviklingen. Andel som bor i tettsteder er foreløpig definert i tråd med Statistisk sentralbyrås kriterier, som innebærer at det må bo minimum 200 personer i et tettsted. Iveland har etter denne definisjonen ingen tettsteder. Agder fylkeskommune har startet arbeidet med en

analyse som er hensiktsmessig for Agder og vår samfunnsplanlegging, i dialog med kommunene. Utviklingen i boligmassen i de enkelte kommunene skal også tas inn som et grunnlag for planleggingen. Dette vil inngå i den ferdige planen.

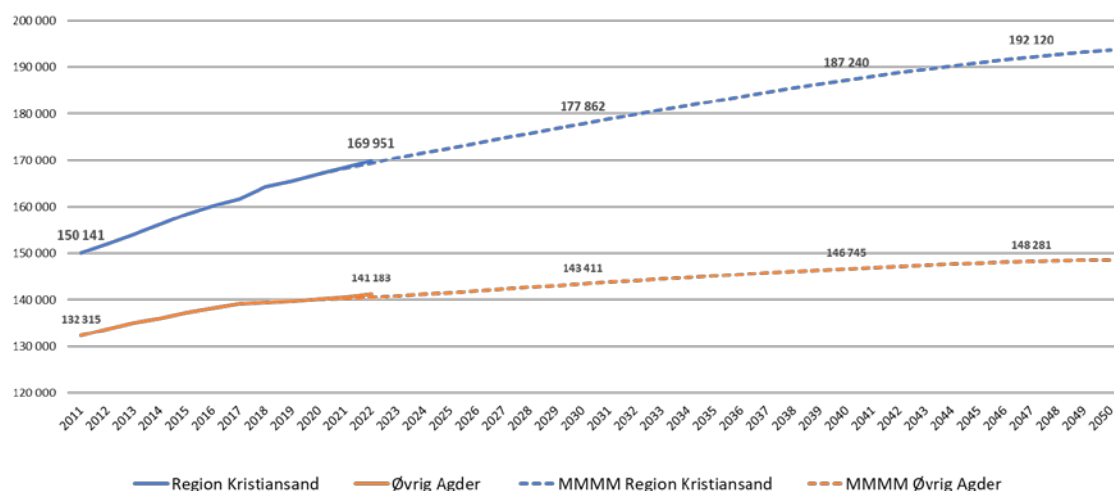
**Tabell 1: Areal og befolkning/tettsteder**

Kommune	Areal km <sup>2</sup>	Folketall 2. kv. 2021	Endring i befolkningen siste kvartal	Andel i prosent som bor i tettsted
Birkenes	637,36	5 305	13	57
Iveland	261,63	1 318	-7	
Kristiansand	644,61	112 542	-183	95
Lillesand	190,32	11 275	66	75
Lindesnes	933,54	23 088	39	67
Vennesla	384,48	15 068	102	83
Sum	3051,94	168 596	30	

Kilde: Statistisk sentralbyrå, kommunefakta 2. kvartal 2021

De nyeste befolkningsframskrivingene for kristiansandsregionen viser en lavere befolkningsvekst enn det som lå til grunn for gjeldende plan. Hovedalternativet viser fortsatt vekst for alle kommunene. Det vil være viktig å gå inn i disse tallene under planarbeidet.

**Befolkningsutvikling 2011-2022, MMMM 2020-2050**



**Figur 4: Befolkningsutvikling (Kilde SSB/analyseavdivingen, Agder fylkeskommune)**

**Tabell 2: Folkemengde per 1. januar. Registrert 2020, framskrevet i tre alternativer i 2050**

	Registrert 2020	Framskrevet 2050		
		Hovedalternativet (MMMM)	Lavalternativet (LLML)	Høyalternativet (HHMH)
Birkenes	5 226	6 079	5 437	6 699
Iveland	1 331	1 659	1 483	1 825
Kristiansand	111 633	132 172	117 617	145 955
Lillesand	11 074	13 075	11 732	14 378
Lindesnes	23 046	23 699	21 134	26 293
Vennesla	14 774	16 994	15 219	18 663
Samlet	167 084	193 678	172 622	213 813
Vekst 2020-50		26 594	5 538	46 729

Kilde: Statistisk sentralbyrå

## 4 Plantema

Planarbeidet vil diskutere og foreslå løsninger innen temaene nedenfor.

Gjeldende plan har en rekke retningslinjer innen ulike tema. Det må vurderes nøye hvordan planretningslinjer og rammer for tiltak skal ivaretas i den videre samordnede arealpolitikken.

**Retningslinjer for arealbruk:** En regional plan kan gi retningslinjer for arealbruk. Retningslinjene skal ligge til grunn for kommunenes planlegging, og kan være utgangspunkt for innsigelse, men er ikke juridisk bindende.

**Regional planbestemmelse:** Regional planmyndighet kan fastsette regional planbestemmelse knyttet til retningslinjer for arealbruk i en regional plan som skal ivareta nasjonale eller regionale hensyn og interesser. Bestemmelsen kan fastsette at det for et tidsrom av inntil ti år nedlegges forbud mot at det blir iverksatt særskilt angitte bygge- eller anleggstiltak uten samtykke innenfor nærmere avgrensede geografiske områder, eller bestemme at slike tiltak uten slikt samtykke bare kan iverksettes i samsvar med godkjent arealplan etter denne lov.

**Likestilling og universell utforming:** Bolig- areal- og transportpolitikken må legge til rette for tilgjengelighet og likeverdige tilbud og tjenester for alle grupper i befolkningen. God samfunnsplanlegging og arealpolitikk betyr mye for reell likestilling derfor må dette være et gjennomgående perspektiv som svares ut i alle fem plantema nedenfor. Behovene er ulike for ulike grupper, blant annet på bakgrunn av

alder og helse, arbeid og inntekt, ansvar for hushold, tilgang til privatbil mm. Bolig-, areal- og transportpolitikken må ikke gi utilsiktede ulike konsekvenser for forskjellige grupper i befolkningen. Universell utforming er et viktig premiss for god samfunnsplanlegging. Framkommelighet og tilgjengelighet for alle må prioriteres.

#### **4.1 Bolig- og arealpolitikk. Inkluderende og helsefremmende by- og stedsutvikling**

Planen skal legge til rette for en inkluderende og helsefremmende by- og stedsutvikling. Byer og tettsteder skal planlegges for å inkludere alle samfunnslag og redusere økonomiske forskjeller. Regionplan Agder 2030 har et mål om at byer, tettsteder og bygdesentre i 2030 er utviklet kompakt og med kvalitet. Stedene har gode og inkluderende bomiljøer og møteplasser. Derfor skal nye boliger og tjenestetilbud lokaliseres slik at flest mulig har gang- eller sykkelavstand til daglige gjøremål. Grøntområder og vassdrag skal sikres og det skal være gode koplinger mellom møteplasser og nærturområder. Det skal legges til rette for barnefamilier og sikres tilgang til barnehage, skole kultur- og fritidstilbud i sentrumsområder. Flere har tilgang til bolig og bomiljø tilpasset sin livssituasjon. Inkluderende og trygge boliger og bomiljø som ivaretar varierte behov knyttet til husholdningsstørrelse, alder, funksjonsvariasjon, kjøpekraft og livssituasjon må utvikles.

Det har vært en ønsket politikk å ha store arealreserver til bolig i den «gamle» kristiansandsregionen. Det ble lagt inn betydelige arealer til boligområder i planen fra 2011. Enkelte områder er seinere tatt ut. I tillegg til den regulerte boligreserven skjer det over tid fortetting og transformasjon. I det nye planarbeidet må utviklingen og utbyggingen som har skjedd, evalueres mot målene i planen og sees i forhold til oppdaterte befolkningsframskrivninger. Analyser som gjelder Lindesnes kommune må inkluderes i helheten.

Et prinsipp som er blitt drøftet og vektlagt noe ulikt i de tidligere versjonene av planen, er om det skal planlegges for en «båndby», eller om utbygging og transformasjon i regionen skal foregå som «perler på en snor». Det siste prinsippet vil si at utbygging i hovedsak skal skje rundt kollektivknutepunkt, i tilknytning til by- og kommunesentra og i noen definerte tettsteder med handels- og servicetjenester der det er mulig å opparbeide gode kollektivtilbud.

I Regional areal- og transportplan for arendalsregionen er denne planretningslinjen vedtatt: «Det skal legges til rette for en minimumsvekst av boliger på 80 % innenfor prioriterte steder i Arendal og Grimstad og 70 % i Tvedestrand og Froland. Generelt gjelder det at muligheter for transformasjon og fortetting skal vurderes før nye områder tas i bruk.»

Gjennom planarbeidet må det vurderes om det skal utarbeides liknende prinsipper og/eller retningslinjer for bolig- og arealpolitikk i kristiansandsregionen.

#### 4.2 Natur-, friluftslivs-, landbruks- og kulturminneområder

Sammenhengende grønne og blå naturområder, friluftslivsområder og verdifulle natur- og kulturlandskap skal sikres for bruk og langsiktig vern. Planen må koples til oppdaterte kart over disse arealtypene. Regionalt viktige jordbruksarealer må kartlegges, med tanke på at de skal angis som hensynssoner i kommuneplanene og sikres for framtidig matproduksjon. Strandsonen og forbudet mot bygging i 100-metersbeltet må ivaretas gjennom planen.

Etter de siste rapportene fra FNs naturpanel er det blitt økende oppmerksomhet rundt bærekraftig arealforvaltning. Agder fylkeskommune ønsker å være en pådriver i arbeidet med utvikling av arealregnskap, og er i prosess med å utvikle gode metoder basert på bruk av eksisterende datakilder. Målet er å skaffe oversikt over arealbruk og arealressurser, verktøy for å måle endringer over tid og grunnlag for å utarbeide konkrete målsettinger knyttet til arealbruk. Ambisjonen er at dette kan munne ut i et regionalt arealregnskap, men også å kunne bistå kommuner i utarbeiding av arealregnskap.

#### 4.3 Arealer til næring og plasskrevende handel

Lokalisering av næringsvirksomhet følger i gjeldende plan ABC-prinsippet. Det kan kort forklares slik:

A-områder: Som hovedregel skal arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter ligge i eller så nær bysentrum/kommunesentrum som mulig. For eksempel offentlige bygg, institusjoner og skoler.

B-områder: Virksomheter som både har mange ansatte og besøkende, men samtidig er avhengige av en del varetransport, bør ligge i områder som både er lett tilgjengelige med kollektivtilbud/sykkel og med bil, for eksempel ved kollektivknutepunkter.

C-områder: Virksomheter med høy avhengighet av bil for godstransport mm. trenger å ligge langs hovedtransportaksene.

I forbindelse med arealdisponering til batterifabrikk og andre større etableringer, har det vist seg å være vanskelig å bruke definerte arealreserver og ABC-prinsippet. Dette må drøftes i planarbeidet.

Plantema 5.3 må behandles i dialog med planarbeidet for Regional plan for senterstruktur og handel. Det må vurderes hvordan, og i hvilken plan, planbestemmelser- og retningslinjer i gjeldende plan skal videreføres

#### 4.4 Bærekraftig mobilitet. Virkemidler for å nå nullvekstmålet.

Regional plan for mobilitet i Agder skal bli en helhetlig plan for bærekraftig mobilitet og infrastruktur i hele fylket. Mobilitetsplanen er ikke en arealplan, og den vil trenge å konkretiseres med tanke på kristiansandsregionen. Til sammen skal de to planene legge et godt grunnlag for å forbedre transportsystemet og nå nullvekstmålet. Hvilke deler av infrastruktur og tilbud blir ivare tatt i de enkelte kommuneplanene, og hvilke må sees på tvers av kommunegrensene?

Hvordan kan vi gjennom planarbeidet legge til rette for å redusere transportbehovet i regionen, og hvordan kan vi legge til rette for at flere reiser, for eksempel til barnehage, skole og arbeid gjøres på en bærekraftig måte?

Gåing og sykling er de mest tilgjengelige, miljøvennlige, arealbesparende og helsefremmende transportformene i byer og tettsteder. Hvordan kan samordnet planlegging legge bedre til rette for gåing og sykling, for hele reiser eller deler av reiser? Planlegging for gode gangveier må sees i sammenheng med sykkelstrategiene og kollektivtilbudet i regionen.

Et godt kollektivtilbud er avgjørende for bærekraftig mobilitet, og dette er et tema som raskt kommer opp i dialog med kommunene. Planarbeidet vil se på hvordan det tradisjonelle kollektivtilbudet bedre kan koples med bestillings- og tilbringertransport. Samordning med skolebuss og servicetransport er en naturlig del av dette temaet. Fylkestinget ønsker at vurdering av lokaltog på strekningene Nodeland-Kristiansand og Vennesla-Kristiansand skal fastholdes i planarbeidet. Her må planarbeidet se til utredningene fra 2016 (Jernbaneverket og Vest-Agder fylkeskommune), og oppfølging fra Jernbanedirektoratet. Regionalt togtilbud må sees som en del av det totale kollektivtilbudet, og kan gi et nyttig bidrag i forhandlingene om byvekstavnale. BAT-planen bør trekke opp langsiktige perspektiv på et godt faglig grunnlag. Hva skal til for at toget blir en viktig del av kollektivtilbudet? Planarbeidet må se til arbeid som er i gang for å utvikle «stasjonsbyene».

Kollektivkonsept 2030 er et strategisk underlagsdokument for kristiansandsregionen, unntatt Lindesnes kommune, med tanke på byvekstavnale og belønningsmidler fra staten. Rapporten er oppdatert våren 2021, og foreslår mål og strategier for et bedre kollektivtilbud fram mot 2030, med hovedvekt på buss og kombinerte grønne reiser. Mulighet for regionalt lokaltog og elektrisk båt rute i Kristiansand er omtalt, men foreløpig ikke foreslått realisert. Differensierte rutetilbud, innfartsparkering og bestillingstransport inngår i rapporten, som vil være et nyttig dokument i planarbeidet.

Planarbeidet må sette fokus på kollektivtilbudet på nye E39 mellom Kristiansand og Mandal, og bidra til at hele Lindesnes kommune koples bedre på kollektivsystemet. Her inngår også lokaltog. Det er en særskilt bestilling fra Agder fylkesting at dette

skal fastholdes i planarbeidet.

I deler av kristiansandsregionen er det spredt bosetting, og for mange innbyggere er personbil nødvendig for å løse transportbehovet. I disse delene av regionen vil god ladestruktur for el-biler være viktig for å legge til rette for utslippsfrie biler.

Tilgang på parkeringsplasser er en forutsetning for å reise med personbil. Redusert tilgang er et effektivt middel for å redusere bilbruk. I dag er det god tilgang på parkeringsplasser i alle kommune-, bydels- og lokalsentra i regionen. Er det behov for å fastsette prinsipper for en felles parkeringspolitikk med ulike soner? Her kan det være nyttig å se på erfaringene fra andre regionale plansamarbeid, for eksempel Jæren og Søre Ryfylke.

Bompenger på innfartsvegene til Kristiansand sentrum har vært et virkemiddel for å redusere biltrafikken og samtidig dekke egenandelen i avtalene om belønningsmidler fra staten. Det vil være nyttig for planarbeidet å følge forhandlingene om ny byveksttale, som har forankring i gjeldende regionale plan. Bompenger/vegprising og prinsipper for dette må drøftes i planarbeidet.

Dette plantemaet må sees i nær sammenheng med Regional plan for mobilitet, og Regional plan for senterstruktur og handel.

#### **4.5 Samfunnssikkerhet og beredskap**

Fylkeskommunens regionale planer må bidra til helhetlig planlegging for god samfunnssikkerhet og beredskap, og nødvendig klimatilpasning på ulike samfunnsområder. Klimaendringene har ført til mer ekstremvær i kristiansandsregionen også. Økende risiko for flom, skred, mer overvann og stigende havnivå må være en del av bolig-, areal- og transportplanleggingen.

Digital sårbarhet er også et tema som blir stadig mer aktuelt.

Innen dette plantemaet vil det være spesielt viktig å ha dialog med Statsforvalteren i Agder. Dette er også et plantema som må sees i sammenheng med regional plan for mobilitet.

## **5 Behov for kunnskap, utredninger og analyser**

### **5.1 Stedsanalyse for Agder**

Som grunnlag for de nye regionale planene lager analyseavdelingen i Agder fylkeskommune en kartbasert tettstedsanalyse for hele fylket. Gjennom arbeidet med BAT-planen, og de to andre regionale planarbeidene som går parallelt, vil kommunene inviteres til dialog om analysen. Det er viktig at det er samsvar mellom fylkeskommunens kunnskapsgrunnlag og analyser som kommunene legger til grunn. Regionale analyser må ha relevans for kommunenes strategier og arealplanlegging.



## 5.2 Scenarier for by- og stedsutvikling i kristiansandsregionen

Hvordan nå bærekraftsmålene gjennom by- og stedsutvikling? Som en del av konsekvensanalysen skal alternative scenarier for bærekraftig, helsefremmende by og stedsutvikling i regionen vurderes. Hva er behovet basert på nye befolkningsframskrivninger? Se på arealreserven for boligbygging i «gamle» kristiansandsregionen og utredning av boligarealer nær buss- og jernbanetrasé i Lindesnes kommune. Hvordan er sentrenes tilgjengelighet når det gjelder kollektivtransport, sykling og gåing i dag, og hva er det mulig å forbedre? Kan ny E39 bidra til å styrke kollektivtilbudet og redusere personbil trafikken? Vurdere viktige hensyn til kvalitet og design i by-, steds- og områdeutvikling. Er det aktuelt å fjerne arealreserver?

- Synliggjøre konsekvenser for miljø og samfunn ved de ulike scenariene.

## 5.3 Scenarier for arbeidsplasser og næringsarealer

Som en del av konsekvensanalysen skal alternative scenarier med utgangspunkt i ABC-strategien og næringsarealreserven i «gamle» kristiansandsregionen vurderes. Det skal gjøres en helhetlig vurdering av den utvida regionen, spesielt med tanke på en bærekraftig arealpolitikk langs ny E39. Denne delen av utredningsarbeidet må sees i nær sammenheng med Regional plan for senterstruktur og handel.

- Synliggjøre konsekvenser for miljø og samfunn ved de ulike scenariene.

## 5.4 Jordvern

Utvikle jordvernmål og evaluere alternative plangrep/virkemidler for måloppnåelse. Kartlegge utviklingen med utgangspunkt i kartlegging og konsekvensanalyse før den første ATP-planen. Utarbeide et oppdatert kart over jordbruksområder som kan legges til grunn ved all arealplanlegging.

# 6 Nasjonale og regionale føringer. Referanser

### Føringer

- FNs bærekraftsmål.
- Regionplan Agder 2030 (2020)
- Regional planstrategi for Agder 2019-2023 (2020)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019)
- Nasjonal transportplan (2021)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportpolitikk (2014)
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2021)
- Oppdatert jordvernstrategi. Kapittel 4 i Prop. 200 S (2020–2021)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Regional plan for likestilling inkludering og mangfold på Agder (2014)
- Regional plan for innovasjon og bærekraftig verdiskaping (2015)

**Referanser**

- Byutredning Kristiansandsregionen (SVV 2017)
- Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3. Faglig grunnlag (SVV 2021)
- Konsekvensutredningene til Regional plan for Kristiansandsregionen fra 2011.
- Areal- og transportplan for arendalsregionen (2019)
- Kollektivkonsept 2030 (2021)
- Utredning av lokaltogtilbud på strekningen Vennesla – Kristiansand – Songdalen – Marnardal (2016)
- Reisevaner i Kristiansandsregionen 2018/19 (Asplan Viak 2021)





**AGDER**  
fylkeskommune

---

Agder fylkeskommune  
Postboks 788, Stoa  
NO-4809 Arendal

*Besøksadresse Kristiansand:*  
Tordenskjolds gate 65

Org.nr.: 921 707 134  
Bank: 3207.28.74993

*Besøksadresse Arendal:*  
Ragnvald Blakstads vei 1

[www.agderfk.no](http://www.agderfk.no)

