

Sammendrag av høringsinnspill til planprogram for BAT-planen

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttaelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
<p>1. Agder Næringspark</p>	<p>Til alle planene: Advarer mot å lage for rigide og detaljerte planbestemmelser</p> <p>BAT-planen: Agder Næringspark reagerer på at det er lagt vekt på bærekraftsmål, nullvekstmål og integrasjon av Lindesnes kommune, og ikke andre punkter som vekst- og verdiskaping under rammene av FN's bærekraftsmål. Ønsker analyse av vekst drivere for næring i planprosessen, og å gi innspill til arealer egnet for næring og innspill til parkeringsplasser ila. planprosessen. Agder Næringspark mener at FNs bærekraftsmål skal heller være rammebetingelser for utviklingen i Agder, men det skal ikke være et mål i seg selv.</p>	<p>Utforming av retningslinjer og ev. planbestemmelser diskuteres som en del av planprosessen.</p> <p>Planprogrammet må beskrive forholdet mellom de tre bærekraftsdimensjonene bedre. Vurdere om flere/andre bærekraftsmål enn de fem som var foreslått, skal trekkes spesielt fram i planprogrammet. Spesielt med tanke på verdiskaping.</p> <p>Anbefale at den regionale planen skal holde seg til prinsipper og retningslinjer for arealer til næring og parkering. Ev. kartfesting og regulering av nye arealer ligger til kommunene. Dette må avklares i planprogrammet.</p>
<p>2. Bane NOR</p>	<p>Til alle planene: Viktig med gode, konkrete handlingsprogrammer som beskriver hvilke tiltak om anses nødvendige for å oppnå konkrete mål i planene med håndfaste</p>	<p>Presisering av at det i planprosessen også skal utarbeides</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger
	<p>utviklingstiltak som tar hensyn til hva, hvordan, når og hvem som utfører.</p> <p>BAT-planen: Regiontoget kan utvikles til å ha et større tilbud enn i dag og fungere mer som et lokaltogtilbud. De ønsker at fylkeskommunen skal vurdere om dette tilbudet kan videreutvikles til å ha en større, fremtidig rolle innen regional kollektivtrafikk.</p> <p>Vennesla kommune jobber med en ny kollektivterminal i Graslia, tett på sentrum, som vil inkludere nytt togstopp. De mener denne type utvikling kan ha betydning for valg av reisemiddel og bærekraftige alternativer som bør tas inn i planarbeidet.</p>	<p>Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift</p> <p>handlingsprogram, tas inn i planprogrammet.</p> <p>Regiontogets rolle tydeliggjøres i planprogrammet og bestilling til arbeidsgruppene</p> <p>Temaet er aktuelt i selve planarbeidet og legges inn i bestillingen til arbeidsgruppene.</p>
<p>3. Birkenes kommune</p>	<p>Enstemmig vedtak i kommunestyret:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Birkenes kommune tar planprogrammet for regional plan for bolig, areal og transport i Kristiansandsregionen til orientering. 2. Birkenes kommune er en spredt bebygd kommune. Det er viktig for kommunen at hele Agder skal tas i bruk og at dette perspektivet løftes fram i regional plan. 3. Birkenes kommune ber om at fylkeskommunen gir kommunen bedre tid til å komme med 	<p>Planprogrammet må tydeliggjøre hvordan planarbeidet skal arbeide med at hele regionen skal tas i bruk, innenfor rammene av bærekraftig bruk av arealer og ressurser.</p> <p>Det legges opp til bedre tid for kommunene i den videre prosessen.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>tilbakemeldinger på høringer i planer som har betydning for kommunen.</p> <p>4. Fylkeskommunale og regionale planer bør ikke bli et verktøy for innsigelser på kommunale planer, enkeltvedtak og utviklingsprosjekter</p> <p>Birkenes kommune er en kommune med tre sentra og en spredt befolkning. Det er derfor viktig for kommunen at også dette perspektivet blir en del av diskusjonene rundt regional plan for Kristiansandsregionen</p>	<p>Vi utarbeider en regional plan ihht PBL, med prinsipper og retningslinjer for arealbruk. Planen kan per definisjon gi grunnlag for innsigelser. Målet må være å forankre planen godt i kommunene, så den er legitim og relevant. Det er et mål for Agder fylkeskommune å bli enige gjennom dialog.</p>
<p>4. Direktoratet for mineralforvaltning</p>	<p>Til S&H og BAT-planen:</p> <p>DMF opplever at disse to planene kan omfatte mineralske ressurser og hvordan disse forvaltes i regionen.</p> <p>Utnyttelse av mineralressurser kan bidra til sysselsetting og deltakelse i arbeidslivet i fylket, men det er viktig at dette gjøres på en bærekraftig måte. Ved å planlegge godt hvordan arealene utnyttes, ved å plassere gruver og deponier i nærheten av hverandre, kan man hindre unødvendig transport og inngrep i naturen. Utbedring av eksisterende gruver er også et viktig tiltak som burde vurderes. Gjenbruk og gjenvinning av overskuddsmasser er viktig for bærekraftig utvikling i denne industrien. Med god planlegging kan utnyttelse av mineralske ressurser bli</p>	<p>I planarbeidet kan det vurderes om det er behov for å kartlegge mineralressurser i regionen. Saksbehandler i DMF kontaktes for å be om konkretisering og råd ang. kritiske mineralressurser i regionen.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>en næringsinteresse i Agder, noe som burde vurderes i planene.</p> <p>Fylkeskommunen bør hente inn informasjon om kritiske mineraler i fylket og legge en plan for hvordan disse mineralene skal forvaltes.</p>	
5. Fiskeridirektoratet	<p>Arealforvaltningen må være forutsigbar, bærekraftig og balansert mellom bruk og vern. Bra at bærekraftsmålet om livet i havet er med. Viktig selv om ikke alle seks kommuner har kystlinje.</p> <p>Kystkommunene må ivareta kulturarven knyttet til fiske langs kysten, som gir muligheter for framtidige generasjoner.</p> <p>Positive til det interkommunale samarbeidet som planen legger til rette for. Det er viktig at kommunene ser sammenheng mellom bruk av land utover egne kommunegrenser. Viktig og nyttig at planen tar hensyn til naturmangfold og legger føringer for likebehandling i planer og enkeltsaker i de gjeldende kommunene.</p>	Kulturarv knyttet til fiske bør være et tema i selve planarbeidet.
6. Husbanken sør	<p>Også bærekraftsmål 1, 3 og 10 er relevante.</p> <p>Sammenhenger mellom økologisk og sosial bærekraft bør synliggjøres i planarbeidet; peke på sosialt rettferdig omstilling til lavutslippssamfunnet.</p>	Planprogrammet må beskrive forholdet mellom de tre bærekraftsdimensjonene (illustrasjon). Vurdere hvilke bærekraftsmål som skal trekkes spesielt fram i planprogrammet.

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>Omtale nærmere hvordan by- og stedsutviklingen kan være inkluderende – inkludere alle samfunnslag, virke helsefremmende og fordele goder jevnt – samtidig som den reduserer luftforurensning og hindrer nedbygging av natur og matjord. Vi foreslår at de to temaene i større grad også berører allmenn tilgang til tilfredsstillende, trygge boliger og bomiljøer med god kvalitet, med referanse til flere av tiltakene på sider 12 og 13 i Regionplan Agder 2030.</p> <p>Ha særlig oppmerksomhet på å forhindre at sosiale og økologiske hensyn nedprioriteres til fordel for økonomisk vekst, en utbredt målkonflikt i by- og stedsutvikling. I utviklingen av kompakte byer og tettsteder, sikres rettferdig fordeling ifølge forskningen best på transformasjonsområder med variert boligsammensetning og et mangfold av lokale tjenester og tilbud.</p> <p>Støtter en planretningslinje som vektlegger transformasjon framfor utbygging av nye områder. Videre oppfordrer vi til oppmerksomhet på mulige ulemper ved kompakt utbygging, som mangel på rimelige boliger med anstendig størrelse og bokvalitet nært sentrum samt press på grøntområder.</p>	<p>Inkluderende by- og stedsutvikling tydeliggjøres i planprogrammet. Trygge boliger og bomiljøer løftes fram, i samsvar med regionplan Agder 2030.</p> <p>Tydeliggjøre denne målkonflikten.</p> <p>Planretningslinjer vurderes i planarbeidet, og sees i sammenheng med den målkonflikten/balansegangen som beskrives. Behandles i arbeidsgruppe1.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
7. Jernbanedirektoratet	<p>Til alle planene:</p> <p>Planprogrammene er et grundig og godt utgangspunkt for videre arbeid, og at det er positivt at planprosessene går parallelt.</p> <p>To hovedpunkter som bør ivaretas bedre: Jernbanens rolle i kollektivsystemet og kobling mellom jernbane og andre former for mobilitet</p> <p>Planene må gjennom arealbruk bidra til å styrke grunnlaget for et sterkt kollektivsystem og bærekraftig transportbruk.</p> <p>En byvekstavgift i Kristiansandsregionen kan føre til løft i satsingen på miljøvennlig transport og bedre samordning av areal- og transportpolitikken. Gode regionale planer vil utgjøre et viktig og nødvendig grunnlag i arbeidet med å få fram en byvekstavgift og et godt verktøy for oppfølging av forpliktelser i avtalen. Jernbanedirektoratet vil bidra til dette arbeidet.</p> <p>BATP kristiansandsregionen:</p> <p>Jernbanedirektoratet mener at denne planen kan bli et viktig verktøy for oppfølging av en framtidig byvekstavgift.</p>	<p>Formuleringer om jernbanens rolle i kollektivsystemet og kobling mellom jernbane og andre former for mobilitet tydeliggjøres i planprogrammet.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>De sentrale spørsmålene planen legger opp til er gode, særlig spørsmålet knyttet til nullvekstmålet.</p> <p>Jernbanedirektoratet mener det er viktig at en regional plan har et høyt ambisjonsnivå, samtidig som den er tilstrekkelig konkret og realistisk til å fungere som et verktøy for å oppnå nullvekstmålet. De opplever det som positivt at planprogrammet legger opp til å vurdere flere virkemidler for å regulere personbiltransporten og at det legges opp til å forbedre forholdene for kollektivtrafikken.</p> <p>Positivt at planen henter inspirasjon fra tilsvarende planer i andre regioner, og påpeker viktigheten av å satse på utbygging som i hovedsak skjer rundt kollektivknutepunkt i etablerte sentra og tettsteder.</p> <p>Jernbanedirektoratet vil gjerne delta i den administrative referansegruppen.</p>	<p>Jernbanedirektoratet deltar i den administrative referansegruppa i stedet for BaneNOR, etter dialog med begge etater. Dette rettes opp i planprogrammet.</p>
8. Kristiansand kommune	<p>Temaene i de tre planene er sentrale i arbeidet med kommuneplanens arealdel og byvekstavtalen. Avgjørende med tett samarbeid med kommunene, og at det legges opp til en rasjonell og samordnet plan for kommunenes deltakelse i planarbeidet.</p> <p>Den nye senterstrukturen i Kristiansand må legges til grunn i arbeidet med de regionale planene.</p>	<p>Forholdet mellom BAT-planen, kommuneplan og byvekstavtale tydeliggjøres i planprogram og oppfølging.</p> <p>Tas til følge</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger
	<p>«De regionale politiske foraene» bør benyttes i medvirkningen, men ikke som egne høringsinstanser.</p> <p>Lang høringsperiode av selve planen er nødvendig for å sikre behandling av planene med vedtak i bystyret.</p> <p>Overordnet politikk som fastsettes i de to andre nye planene bør utdypes i BAT-planen. Koordinering av prosess og samordning av innholdet i planene er en forutsetning. Utfordrende at Regional plan for kristiansandsregionen har et lengre tidsperspektiv enn de to andre.</p> <p>Bærekraftsmålene 11 og 17 er spesielt viktige.</p> <p>Regional planbestemmelse for handel i kristiansandsregionen definerer ikke handelsbegrepet utover detaljhandel. Nyttig med felles forståelse. anbefaler at det gjøres en utredning knyttet til handelsbegrepet og at planen tar stilling til i hvilke typer handel som skal tillates i hvilke næringsområder. Retningslinje eller regional planbestemmelse? Retningslinjer anbefales.</p>	<p>Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift</p> <p>Fylkeskommunene har tradisjon for å ha de interkommunale politiske rådene med på høringslistene. Det varierer hvordan IPR-ene velger å følge opp.</p> <p>Det legges opp til tre måneders høring av de tre planforslagene.</p> <p>Forholdet mellom de tre planene kan tydeliggjøres enda bedre i planprogrammet.</p> <p>Den gjeldende planen, som ligger til grunn, har hatt perspektiv mot 2050 helt fra starten. Vi synes det blir feil og å ha et kortere tidshorisont for ny plan.</p> <p>Sees på i omtalen av viktige bærekraftsmål og dimensjoner i planprogrammet.</p> <p>Vi anbefaler at disse utredningene og planretningslinjene/bestemmelsene behandles i planen for senterstruktur og handel. Skrive inn dette/henviser i planprogrammet.</p> <p>Dette bør drøftes grundig i politisk verksted og på oppstartsamling. Det er</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger
	<p>«Hvordan nå nullvekstmålet for innfartstrafikken for personbiltransport til Kristiansand sentrum?» Denne formuleringen er ikke i samsvar med det oppdaterte nullvekstmålet. Nullvekstmålet slik det ble definert i 2020 må legges til grunn i planarbeidene: «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»</p>	<p>Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift</p> <p>viktig å henvise til målene i Regionplan Agder 2030. Det må tydeliggjøres hva nullvekstmålet for byområdene er, hvor sentralt dette er i byvekstavgiftene, og at det er mulig å dele inn i ulike soner. Anbefales endret i planprogrammet.</p>
<p>9. Kristiansand næringssselskap AS</p>	<p>KNAS opplever at BATP er mest overordnet. Den har også lengst virketid. Da er rart at BATP dekker det minste geografisk området.</p> <p>Siden planen skal vare så lenge, er det viktig at den ikke går for detaljert ned i dagsaktuelle problemstillinger, siden disse kan endre. Ikke være for detaljert, men heller mer strategisk.</p> <p>Mål for vekst, verdiskaping og integrasjon og kanskje et mål for kvalitet i gode lokalsamfunn burde være med i planen. Planprogrammet prøver å definere det gode liv som å leve og arbeide tett på tjenester og handel, noe som oppleves normativt og kan virke irrelevant for dem som bor mer spredt. Det bør jobbes med definisjonene i målsetningene og ytre rammebetingelser så at de favner bredere om befolkningen.</p>	<p>De tre planene er likeverdige regionale planer ihht. PBL. Dette må presiseres.</p> <p>Tas med videre i planarbeidet.</p> <p>Se på nytt på omtalen av næring/næringsarealer i planprogrammet. Det arbeides videre med dette, inkl. retningslinjer for næringsarealer i Gruppe 3. Dette gjelder også videre anvendelse av ABC-prinsippet.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger
	<p>Definisjon av næringsarealer er mer enn funksjon av geografi:</p> <p>Nærhet til en større by, nærhet til hovedvei/veikryss, tilgang på strøm/effekt, nærhet til sjø, tilgang på kjølevann, nærhet til flyplass med gode flyforbindelser, nærhet til stort kundegrnlag, nærhet og tilgang på ansatte, nærhet til høyskole, nærhet til sykehus, nærhet til boliger, skoler, barnehager, etc, nærhet til beslektet industri og næring, reguleringsformål.</p> <p>Støtte til ABC-prinsippet, men operasjonalisering kan være problematisk – for eksempel batterifabrikk. Skape kjøreregler, som ikke er for rigide, for de områdene som ikke passer inn i ABC-prinsippet.</p> <p>Konkrete arealer som bør vurderes i planprogrammet: Borheia, vest for Kvadraturen, Borgeheia ved Kjevik (i sammenheng med frigjøring av forswarets arealer på Kjevik, utvide næringsområdet mellom Kristiansand og Lillesand. Holskogen – Kristiansand og Søgne trenger sterkere integrasjon, langs E39 eller Langenesveien. Vurderes til utbygging.</p>	<p>Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift</p> <p>Oversendes tematisk arbeidsgruppe 3.</p> <p>Foreslår å ikke vurdere/definere nye næringsarealer gjennom planarbeidet, dette ligger til kommunene. BAT-planen skal kun se på rammer, retningslinjer og prinsipper.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
<p>10. Kvadraturen i Kristiansand AS og Kvadraturen Gårdeierforening</p>	<p>Representerer 40 gårdeiere og 250 virksomheter innen handel, servering, opplevelser, tjenesteyting og service i sentrum.</p> <p>Personbiler, parkering, bompenger og vegprising: Ønsker å være med på å gjøre Kvadraturen til Norges mest bærekraftige sentrum, og er enige i at reduksjon av utslipp fra personbiler er viktig. Uheldig med strengere regulering av personbiler i og rundt sentrum enn i bydelene utenfor sentrum. En mer rettferdig bomstruktur i kristiansandsregionen ville være positivt.</p> <p>Styrking av kollektivtilbudet til bysentrum oppleves positivt. Det må også legges til rette for dem som ikke bor langs kollektivaksene, men likevel må inn til byen. Arbeidspendling. Rom for å etablere parkeringsplasser som leietakere ser nødvendig for slippe å flytte ut av sentrum.</p> <p>Støtter å opprettholde ABC-prinsippet.</p> <p>Fylket og kommunene må ha en bevisst bruk av virkemidler som fremmer sentrumsattraktivitet. Dette vil sikre at bysentra overlever, utvikler seg og fortsetter å være en drivkraft i landsdelen.</p>	<p>Oversendes arbeidsgruppe 4. Uttalelsen inneholder flere konkrete og tydelige forslag til prinsipper for utvikling av bysentrum som det vil være viktig å diskutere i planprosessen.</p> <p>Til arbeidsgruppe 3</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>Urbanitet og bostedsattraktivitet henger sammen, trender viser at flere vil til byene. Kompakte byer trekkes frem som en løsning på byvekst, uten at det går på bekostning av klima, miljø og trivsel. Attraktive byer tiltrekker seg folk og næring, og er et viktig konkurransefortrinn.</p> <p>En regional planbestemmelse oppleves som avgjørende i denne type plan, fordi det sikrer en helhetlig og bærekraftig utvikling av senterstruktur og handel i landsdelen. De mener at man ikke kan tillate lokale vedtak som bidrar til byspredning eller lite bærekraftige løsninger.</p> <p>Planen må inneholde klare føringer, retningslinjer og prinsipper for satsning på bærekraftige og attraktive bysentrum. Regional planbestemmelse med føringer om at offentlige virksomheter legges til bysentra.</p> <p>Viktige sentrumsfunksjoner må lokaliseres i bysentra (kino, kulturinstitusjoner, offentlige tjenester). Tilrettelegging for flere kontorarbeidsplasser i sentrum.</p>	<p>Det foreslås at planbestemmelser for handel behandles i plan for senterstruktur og handel.</p> <p>Til arbeidsgruppe 1</p>
11. Lillesand kommune	<p>Til alle planene:</p> <p>1.Framdriftsplanene er ambisiøse. Må ikke gå på bekostning av gode medvirkningsprosesser med befolkning, næringsliv og kommuner. Det må settes av tilstrekkelig tid til behandling i by- og kommunestyret.</p>	

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger
	<p>2. Savner en konkret plan for medvirkning, som gir forutsigbarhet for medvirkningsprosessen.</p> <p>3. Anbefaler politiske workshops og/eller medvirkningsmøter hvor administrasjonen og politikere er involvert, for å sikre forankring av planarbeidet.</p> <p>BAT-planen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enige i at de tre hovedspørsmålene er velformulerte og bygger opp under planens hensikt. • Pkt. 6.2 Scenarier for by- og tettstedsutvikling bør legge vekt på hvilke faktorer som bidrar til utvikling av kompakte byer og tettsteder. (Eks. attraktive bosteder, bærekraftig mobilitet, helsefremmede tiltak i byer og tettsteder og utbyggingsmønster. • Viktig at den regionale planen utarbeides med et best mulig kunnskapsgrunnlag, og er positiv til at det utarbeides stedsanalyser i forbindelse med planarbeidet. Lillesand kommune reviderer kommuneplanens arealdel, og det er viktig at planene bygger på samme kunnskapsgrunnlag. Viktig at BAT-planen ikke er til hinder for utvikling i tråd med kommuneplanens arealdel. • Enig i å se utvikling og utbygging i forhold til oppdatert befolkningsframskrivninger, men ønsker også et arealregnskap og analyser som illustrerer dette. 	<p>Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift</p> <p>Medvirkningsprosessen for planarbeidet beskrives noe tydeligere i planprogrammet. Herunder felles verksted for politikere, administrasjon, ungdom med flere.</p> <p>Merker oss at Lillesand liker formuleringen om nullvekstmålet i spørsmålene.</p> <p>Oversendes arbeidsgruppe 1.</p> <p>Felles kunnskapsgrunnlag som kan være til nytte for kommunene er viktig.</p> <p>Formulering om arealregnskap innarbeides i planprogrammet.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<ul style="list-style-type: none"> • Ev. retningslinjer og bestemmelser i BAT-planen må avklares i tett dialog med kommunene. • Et av de mest effektive virkemidlene for å redusere eller stanse økningen av personbiltransporten, vil være å styrke busstilbudet for innbyggerne og pendlere i kommunene. Reelt alternativ til bil. 	<p>Tas videre i planarbeidet.</p> <p>Busstilbudet må være tema for Gruppe 4.</p>
<p>12. Lillesand Næringsarealer AS</p>	<p>Identisk med Kristiansand Næringselskap AS, med unntak om forslag til næringsarealer, se nr. 9.</p> <p>Konkrete innspill til arealer: Agder næringspark (Kjerlingland) bør kunne utvides inn mot Sebelco, eller defineres som et reserveareal.</p> <p>Arealene i Sørlandsparken øst er utsolgt, noe som betyr at reservearealene bør endre status så en arealutvidelse kan reguleres.</p>	<p>Se kommentarene til nr. 9</p>
<p>13. Lindesnes kommune</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Det bør utredes nærmere hvordan ny E-39 trase vest for Kristiansand vil påvirke fremtidige reisemønstre. Tiltak som bidrar til å svare ut planprogrammets tre hovedspørsmål bør identifisere som en del av utredningen. 	<p>Tas til følge, styrke formulering i planprogrammet.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger
	<ul style="list-style-type: none"> • Enige i at punktet om at Lindesnes kommune skal kobles bedre på kollektivsystemet hvor også lokaltog inngår, er viktig. • I scenarier for by- og stedsutvikling i Kristiansandsregionen (pkt. 6.2) bør utredning vektlegge attraktivitet i tillegg til bærekraft og helsefremming. • Det bør prioriteres i utredningsarbeidet å skaffe kunnskap om hvordan folk på Agder vil ønske å bo og leve i fremtiden. Demografiutvikling med flere eldre bør være sentralt i dette. • Planprogrammet bør beskrive hvordan en kan legge til rette for kompakt og god utvikling i eksisterende byer og tettsteder samtidig som ny E-39 trase vil legge press på etablering av nye boområder og næringsaktivitet et godt stykke vekk fra (nord for) eksisterende tettsteder vest for Kristiansand. • Lindesnes kommune er positive til organiseringen av arbeidet og vil prioritere aktiv deltakelse både i den politiske og den administrative referansegruppen som skisseres. Det kan være hensiktsmessig at styret i region Kristiansand får en samordnende funksjon i arbeidet. • Det er viktig at oppdatering av fakta, kart og analyser oppdateres til å gjelde Lindesnes slik det fremheves i utkastet. 	<p data-bbox="1480 280 1935 347">Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift</p> <p data-bbox="1480 352 1581 379">Notert.</p> <p data-bbox="1480 485 1749 512">Attraktivitet tas inn</p> <p data-bbox="1480 667 1989 735">Interessant. Vurdere, sammen med Analyse om dette er overkommelig</p> <p data-bbox="1480 794 1944 895">Utfordringen tydeliggjøres i planprogrammet, og følges opp i planarbeidet.</p> <p data-bbox="1480 1002 2040 1145">Styret i Region Kristiansand samsvarer i stor grad med politisk referansegruppe. Vi forholder oss til den.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger
	<ul style="list-style-type: none"> • Medvirkning kan i seg selv bidra til å styrke den sosiale bærekraften i Agder. Planprogrammet bør også vise hvordan en vil høre de lokale stemmene som ellers ikke deltar på medvirkningsmøter eller svarer på spørreundersøkelser. Eksempelvis personer med dårlig råd som bor utenfor sentrumsområder. • Lindesnes kommune ønsker at det så tidlig som mulig avklares om det skal utarbeides planretningslinjer for Kristiansandsregionen på samme måte som for Arendalsregionen slik det framgår av planprogramutkastets side 11. Her vil det være viktig at retningslinjer baserer seg på lokal kunnskap og forventning om fremtidig utvikling av arealene i de respektive kommunene. Lindesnes kommune er positive til at det utarbeides retningslinjer som angir hvor det særlig skal legges til rette for en nærmere angitt vekst i boligbestanden. • Det vises til for øvrig til saksutredningen og vårt innspill til rullering i 2019 vedlagt 	<p>Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift</p> <p>Utfordrende å få så bred medvirkning i en regional planprosess, men verd å prøve. Vurdere hvordan dette kan ivaretas.</p> <p>De forskjellige arbeidsgruppene må ta stilling behovet for planretningslinjer og innstille på dette.</p> <p>Sjekke dette nærmere. Fant ikke vedlegget i innsendingen fra kommunen.</p>
14. Mattilsynet	<p>Til alle planene:</p> <p>Flytting av jordmasser kan ha fare for spredning av planteskadegjørere, noe som kan være aktuelt å diskutere i planene.</p>	<p>Vurderes i Gruppe 2.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger
	<p>BATP kristiansandsregionen:</p> <p>Sikring av god tilgang trygt drikkevann er svært viktig for folkehelse- og samfunnssikkerhet, og dette bør omhandles i den regionale planen. Bør bærekraftsmål nr. 6, å sikre bærekraftig vannforvaltning og tilgang til vann og sanitærforhold, tas med?</p> <p>Drikkevannshensyn må tas med i planprogrammene, men spesielt to kapitler i BATP kristiansandsregionen burde ha dette med:</p> <p>Drikkevannsressurser som en del av de vesentlige naturressursene som må ivaretas. Drikkevannsressurser må kartlegges og angis som hensynssoner i kommunale planer.</p> <p>Innen beredskap bør det også diskutere hvordan klimaendringer er en trussel for levering av trygt drikkevann. Et varmere, våtere klima med mer ekstremvær kan øke faren for alvorlige hendelser, som forurensning og smitte av drikkevann eller bortfall av drikkevann. Et regionalt samarbeid om planer som sikrer leveransen av drikkevann til enhver tid, er viktig.</p> <p>Mattilsynet ønsker at den generelle aktsomhetsplikten etter matloven §18 trekkes frem. Risiko for spredning av planteskadegjørere og floghavre burde være med i</p>	<p>Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift</p> <p>Ta inn drikkevannsressurser i planprogrammet under tema 5.2 og 5.5 i planprogrammet.</p> <p>Sendes også over til gruppe 2 og gruppe 5.</p> <p>Oversendes gruppe 2.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	vurderingene og målsettingene som omhandler jordvern / arealforvaltning.	
15. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	<p>Til alle planene: 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>Drøfte dette med analyseavdelingen. Kan kunnskapsgrunnlag legges fram, til nytte for kommuneplanleggingen? Sendes også over til arbeidsgruppe 5. Vurdere dette sammen med analyse m.fl.</p>
16. Næringsforeningen i kristiansandsregionen	<p>Til alle planene: Jf. Regionplan Agder 2030: Manglende vekst kan løse klimaproblemer, men ikke levekårsproblemer. Viktig målkonflikt! Lavekår får for lite plass i alle planene. Flere i arbeid, nye investeringer trengs. Tilgang på riktig type arealer er avgjørende BAT-planen bør se til arealplanen for Krs, med profil på næringsområder.</p> <p>Andelen sysselsatte i privat sektor må økes til godt over 70 prosent om vi skal kunne finansiere velferdsgoder.</p> <p>Næringsforeningen ønsker å fasilitere arbeidsgrupper og involvere næringsforenings ressursgrupper i workshops, spesielt knyttet til avklaringskapitlene i</p>	<p>Hvordan kan vi på en konstruktiv og god måte adressere forholdet mellom de ulike bærekraftsdimensjonene og målkonflikter knytta til vekst kontra vern? BAT-planleggingens betydning for levekår tydeliggjøres i planprogrammet.</p> <p>Planarbeidet bør adressere forholdet mellom levekår og næringsutvikling.</p> <p>Arbeidsgruppe 3. Grappa tar kontakt med næringsaktørene og drøfter dialog og medvirkning. Hvordan er det riktig</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger
	<p>planprogrammene. Kort høringsfrist, ambisiøs framdrift. Næringsforeningen involveres tidlig i medvirkningsprosesser på nyåret. De mener at de kan rigge gode møteplasser for å involvere en bred del av næringslivet.</p> <p>BATP kristiansandsregionen: Formålet med planen er for snevert og kan ikke bare handle om reduksjon av klimautslipp, men også om vekst og hvordan regionen skal tiltrekke seg arbeidsplasser. Planen må være et verktøy som sikrer effektive og gode planprosesser. Staten legger opp til arealnøytralitet og nullvekst i biltrafikken. Se til gjeldende plan, kap. 3.</p> <p>Planen må diskutere målkonflikten mellom vekst (spesielt i privat næringsliv) og bærekraftsmål / nullvekstmål. Fylkeskommunen må stille seg kritisk til statens krav og utfordre staten på målkonfliktene.</p> <p>Enige i at bærekraftsmålene ligger i bunnen og at biltrafikk må ned. Det må nyanseres mellom steder med og uten trengsel. Å kun bygge i sentrum kan fortrenge plass til kontorbygg. Fortetting/transformasjon gir høy kvadratmeterpris. Mange, f.eks. barnefamilier, har ikke råd til å kjøpe stor nok bolig sentralt.</p>	<p>Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift</p> <p>og naturlig å involvere næringslivets organisasjoner i arbeidet med BAT-planen?</p> <p>Gode innspill om viktige målkonflikter. Bra innspillene kommer i planprogramfasen så de kan tas med videre i planarbeidet.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>Konkrete innspill:</p> <p>Bolig og arealpolitikk bør vurderes opp mot målsettingen om at Kristiansandsregionen skal være en foretrukket region for verdiskaping. Denne målsettingen bør være styrende for valg av utbyggingsprinsipp (båndby/perler på en snor).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Saken knyttet til batterifabrikk viser behovet for å ha store attraktive næringsarealer tilgjengelig for utbygging. Begrepet attraktiv vil i denne sammenheng variere fra type næringsvirksomhet. Det bør derfor vurderes å ha tilgjengelige næringsarealer både ved vei, ved strøm og sjønært. Også annen infrastruktur enn vei er avgjørende for å få til flere næringsetableringer, og utbygging av strømnettet krever areal. Dette bør også omtales i planen. • Bærekraftig mobilitet: Det omtales blant annet hvordan planlegging kan legge til rette for å redusere transportbehovet i regionen (eksempelvis reise til skole og barnehage). Kap. 2.1.2 i planprogrammet for Regional plan for mobilitet omhandler forskjellen i bærekraftig mobilitet mellom by og land. Det fremgår blant annet her at bil er et mye mindre problem utenfor tettstedene, spesielt el-biler. Bærekraftig mobilitet i BAT-planen bør derfor omhandle en differensiering av 	<p>Båndby eller perler på en snor, skal diskusjonen åpnes igjen?</p> <p>Til Gruppe 3.</p> <p>Til gruppe 4</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>planområdet med henblikk på hva som menes med bærekraftig mobilitet. Det bør fremgå hvordan hele regionen skal</p> <p>betjenes med kollektiv, hvor folk skal gå/sykle til kollektivtilbudet og hvor det skal satses på f.eks. innfartsparkeringer. Hvilke akser skal en satse på å betjene med et tilfredsstillende kollektivtilbud (eksempelvis mot vest dagens E39 eller ny E39)?</p>	
17. Region Kristiansand	<p>Regionen har kommuner med innbyggertall fra 1 318 til 112 542 (2. kvartal 2021). Pendlerstrukturen er svært ulik mellom den største og de fleste andre kommunene. Regionen speiler ulike behov som må dekkes med ulike løsninger. Det påvirker de lokale prioriteringene av næringsarealer, boligbygging, transportmuligheter og handelsstruktur. Styret i Region Kristiansand er opptatt av at regionen utgjør en bo- og arbeidsregion, og ønsker å være tett på prosessen med å videreutvikle regionen og bidra til utvikling av Agder.</p> <p>Sammenhengen mellom planene</p> <p>- Kan grensesnitt og sammenheng mellom de tre planene tydeliggjøres ytterligere (jf. figur som er gjengitt i alle planprogrammene)?</p> <p>Planene har ulikt innhold og skal til dels også samordne gamle planer. Behandles mest mulig som</p>	<p>Pendlingsmønstre må være et viktig tema i kunnskapsgrunnlaget.</p> <p>På grunn av ulikt geografisk område for planene, som er besluttet politisk i regional planstrategi, må planprosessen bli noe ulik. Kommunene i Region Kristiansand må</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger
	<p>en plan og en planprosess for kommunene i kristiansandregionen. Unngå forvirring om hva hører til hvor, og at det kan bety en større ressursinnsats i prosessen fra kommunene. Det er lagt opp til ulik medvirkningsstruktur, det ville være en fordel for regionen om denne samordnes.</p> <p>Målsettingen i Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandregionen 2023-2050 har viktige mål for regionen. De sterke satsingene i regionen på flere arbeidsplasser (og flere i arbeid), gode levekår samt gode lokalsamfunn der det er godt å besøke, bo og arbeide i, kunne vært tatt med som en del av hovedmålet. Region Kristiansand har i handlingsplanen lagt vekt på Agder 2030 og prioritert satsingsområdene innen</p> <ul style="list-style-type: none"> ·Næringsutvikling og samarbeid om nye arbeidsplasser ·Levekår, likestilling, inkludering og mangfold ·Klima og miljø ·Infrastruktur <p>Medvirkning og prosess</p> <p>I vedtektene til Region Kristiansand står det at rådet har et areal- og transportutvalg (pkt 3-3). Vedtektene sier videre: "Areal- og transportutvalgets oppgaver og</p>	<p>Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift</p> <p>være tettere på BAT-planprosessen enn de andre, da dette i tillegg til å være en regional plan også må være kommunenes plan, hvis den skal bli brukt.</p> <p>Noe endring i planprogrammet ved at vi tar inn bærekraftsmål 9 som spesielt vesentlig. Og legger mer vekt på verdiskaping.</p> <p>Arbeidsgruppe 3 skal jobbe med arealer til næring og større handelsetableringer. Bør se nøye på handlingsplanen/målene for Region Kristiansand.</p> <p>Det er bevisst valgt å ha en noe slankere organisering enn dagens ATP-utvalg, og at Lindesnes kommune skal delta på lik linje med de andre fem kommunene i planarbeidet.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>organisering kommer frem av egen samarbeidsavtale mellom RK og Agder fylkeskommune”. Dagen ATP utvalg har en annen sammensetning enn i politisk referansegruppe som foreslås i planprogrammet for Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandregionen 2023-2050 (BATP). Sammensetningen av ATP-utvalget bør muligens vurderes.</p> <p>Det bør vurderes om begrepet “politisk referansegruppe” skal endres til “politisk styringsgruppe”. Den administrative medvirkningen fra kommunedirektør/ kommunalsjefsnivå i regionen bør beskrives tydeligere og Region Kristiansand foreslår at følgende setning føyes til mandatet for administrativ referansegruppe: Gi råd til politisk referansegruppe og drøfte viktige strategiske avklaringer i planprosessen.</p> <p>Regionrådet er foreslått som dialog- og medvirkningsarena i Regional plan for senterstruktur og handel i Agder</p> <p>Det bør vurderes om regionrådet bør være en medvirkningsarena for alle tre planene. Region</p>	<p>Ledergruppa i Agder fylkeskommune ønsket at navnet skulle være «politisk referansegruppe» for å unngå rolleblanding med tanke på at fylkesutvalget er planutvalg og politisk styringsgruppe. Administrativ referansegruppe gir også råd direkte til prosjektledelsen. Det vil ikke alltid være mulig å samle begge gruppene ved alle milepæler. Prosjektledelsens utfordring å ivareta innspill og råd fra begge referansegruppene.</p> <p>Alle de tre planprosessene vil forholde seg til RK. Men prosjektleder for BAT-planen vil og bør i større grad enn de andre to ha direkte kontakt med kommunene.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger
	<p>Kristiansand er opptatt av at barn og unge medvirker i planarbeidet og ber om at dette synliggjøres i planarbeidet.</p> <p>Regionrådet ber om at høringsfrister blir tilstrekkelig lange for at kommunene kan sikre forsvarlig lokaldemokratisk behandling.</p>	<p>Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift</p> <p>Tas til følge</p>
<p>18. Setesdal interkommunalt politisk råd</p>	<p>Gitt den klare sammenhengen mellom planane ville det vært ein fordel med same struktur og oppsett på planprogramma. Det ville gjort det enklare å setje seg inn i tematikken på tvers av planområda. Samtidig er innrettinga på dei tre planprogramma slik me ser det fornuftige og gode.</p> <p>Ønsker å fokusere på medverknad.</p> <p>Medverknadsprosessen er lagt opp ulikt i alle tre planprogramma. SIPR meiner det er naturleg at dette harmoniserast og at kommunar og IPR'ane på Agder får ein meir formalisert rolle inn i arbeidet. Det bør vidare leggest opp til ein administrativ referansegruppe i arbeidet med alle tre planane, og politisk representasjon frå IPR tilsvarande den det er lagt opp til i Planprogrammet for Regional plan for bustad, areal og transport i Kristiansandsregionen 2023-2050, bør vurderast for dei to andre planane også.</p>	<p>Me er einige i at ein ideelt sett kunne ha gjort struktur og oppsett meir likt i dei tre planprogramma. Ei slik omarbeiding er det ikkje tid og høve til å gjere no som planprogramma har vore på høyring, men med noterer oss dette til seinare høve.</p> <p>Me vil skipe sams arrangement for medverknad ved somme høve. Til dømes ein sams høyringskonferanse for planane tidleg i 2023.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>SIPR vil også peike på at det vil være viktig å sjå Regional plan for bustad, areal og transport i Kristiansandsregionen 2023-2050 i samanheng med dei to andre planane sjølv om dette i utgangspunktet ikkje er ein plan som rører våre kommunar. Sentrale moment i den samanhengen kan være:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Korleis sikre samanhengane frå randsoneskommunane og inn i Kristiansandsregionen? - Særskilt viktig å sikre samanheng innanfor «transport» - Vil det være hensiktsmessig med representantar frå de omkringliggende IPR'ane i den administrative referansegruppa? 	<p>Me verdsett at SIPR legg vekt på BAT-planens plass i høve til dei andre to planane, men meiner at det ikkje vil vere tenleg å ha representantar for IPR-a med i referansegruppene for BAT-planen. Det er mange instansar med frå før, og me meiner at regionråda for Lister, Setesdal og Austre Agder får høve til å gjere kjent si meining i høyringane og i dei sams medverknadsarrangementa som blir skipa.</p>
19. Statens vegvesen	<p>Disse planene kan bli viktige om de også fremmer et bedre samarbeid mellom kommunene. Konkurransen mellom kommunene om utbygging og etablering av boliger, handel- og senterområder, næringsområder, er i dag en barriere for en bærekraftig region.</p> <p>Samtidig som riksveikorridor 3 utbygges til 4-felts motorvei, skal vi møte krav til reduserte</p>	

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>klimagassutslipp og vektlegge skånsom utbygging. Bygg og anleggssektoren står for 40% av dagens klimautslipp. Kommunene kan både gå foran ved å sette krav til egen anleggsvirksomhet. Videre ved å sette krav til utbyggere i reguleringsplaner.</p> <p>Trafikksikkerhetsarbeid med visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken må ligge til grunn for alle tre planprogrammene.</p> <p>Målene må konkretiseres. Hva menes med de overordna begrepene: lavutslipp og attraktivt. Det bør settes effektmål, for å måle om utviklingen går i den retning vi planlegger for, se avsnittet om byutvikling.</p> <p>Våge å ta tak i den samlede arealbruken i Agder, som er langt fra bærekraftig om den fortsetter i samme tempo som i dag. Arealnøytralitet bør opp til diskusjon for å få en bærekraftig utvikling i Agder og som går tilstrekkelig hurtig for å nå mål i 2030.</p> <p>«Areal er all transports mor» Arealplanlegging får konflikten, interesse motsetningene tydeligst fram. Arealbudsjett og -regnskap for Agder: Kjerneoppgave som kan sikre en styrt utvikling til en mer økologisk bærekraftig region. Dagens kunnskapsgrunnlag: Dersom vi ikke endrer dagens forbruk av areal,</p>	<p>Trafikksikkerhet må være et tydelig tema i planarbeidet.</p> <p>Planprogrammet må ta opp regionalt arbeid for bedre arealbalanse, og at den ferdige planen må være til støtte for kommuner som arbeider med arealregnskap.</p> <p>Vurdere dette nøye. Hvordan ta opp tematikken i prosessen fram mot fastsetting av planprogram?</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>arealbruk og virksomhet, så vil vi ikke nå miljø- og klimamålene.</p> <p>Hvilke endringer som har best effekt, må utredes i planene. Det kan utredes alternative scenarier for alternative utviklingslinjer. Arealnøytralitet må på dagsordenen.</p> <p>Da mobilitetsplanen ikke skal knyttes til konkret arealdisponering med konsekvensutredning, må areal til veginfrastruktur, som eksempelvis nye veier, planskilte kryss med samferdselsanlegg, kollektivknutepunkt, kollektivfelt i byområder, gang- og sykkelveier, areal for ladeinfrastruktur m.v bli synliggjort i kart og i arealregnskap og i B ATP- for Kristiansandsregionen og planen for handel- og senterstruktur.</p> <p>Det er viktig at en samlet sett, konkretiserer og så lang det er mulig og lokaliserer, nødvendig arealbehov for transport i regionen. Det bør utredes et kunnskapsgrunnlag som kan brukes for alle tre planer.</p> <p>Hvordan byveksttalen skal følges opp må planlegges og være en del av BAT-planen.</p> <p>Utredde hvordan klimaregnskap, som følger store utbyggingsprosjekter, skal følges opp i klimaplanene til både kommuner og Agder fylkeskommune.</p>	<p>Gruppe 4 må ta med dette innspillet.</p> <p>Klimaregnskap for utbyggingsprosjekter bør tas opp/vurderes i planarbeidet.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>Er koordineringsansvar, samordning av regionens areal- og klimabudsjetter og -regnskap er en oppgave for Agder fylkeskommune? Effektmål for utviklinga i areal og klimakutt, fram til 2030 og 2050.</p> <p>Kunnskapsgrunnlaget: Oversikt over LNF-områdenes betydning og verdier for bærekraftig Agder. Dette er arealer som i dag er for landbruksnæringer, til rekreasjon og natur/mangfoldig liv på land og under vann. Arealer som seneste rapporter har vist at gir store gratis økologiske tjenester, ikke minst i forhold til klima. Ha et anslag for hvor store og sammenhengende arealer vi må beholde i Agder, for å beholde de store bærekraftige naturlige kretsløp. Nødvendig for at planlagte avbøtende tiltak skal være tilstrekkelige og for å nå målene for 2030, -40 og -50 om et attraktivt lavutslippssamfunn.</p> <p>Planer som kartlegger og prioriterer, og byenes grønne og blå korridorer er spesielt for å utvikle attraktive byer der gange og sykkel blir foretrukket framfor bil.</p> <p>Store bolig-, næring-, handel/senter- og veiprosjekter, som beslaglegger areal. Transportene til disse områdene er ofte basert på personbil.</p>	<p>Hvordan skal planen knyttes opp mot fylkeskommunens klimaregnskap?</p> <p>Til gruppe 2.</p> <p>Til gruppe 1</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger
<p>20. Statsforvalteren i Agder</p>	<p>Sterk støtte til at det utarbeides omfattende kunnskapsgrunnlag til alle tre planene, og at tidligere planer og utviklingen til nå evalueres grundig.</p> <p>I den grad det er mulig, bør det også beskrives og kvantifiseres ulike aktuelle tiltak og grep i hver plan som kan være nødvendige for å nå de aktuelle målsettinger. Generell vurdering av de tre planprogrammene: Målsettingene er på plass, problemforståelsen i hovedsak er god, hovedutfordringen for planarbeidet blir å utløse handling. Prosessene bør legges opp med dette for øyet.</p> <p>Prosessene bør ta inn over seg både nye tiltak, og det 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 i 1990 – hvor mye vil dekkes av nasjonale grep, hvor mye må kommunene på Agder løse selv – og i hvilke sektorer. Dette kunnskapsgrunnlaget må vi ha for å kunne meisle ut de riktige satsingene for samfunnsutviklingen mot 2030.</p> <p>Generelt: Bærekraftsmål 15 «Livet på land» er lite fokusert. Stikkord som «arealgjerrighet» og «industriell fortetting og transformasjon» er relevante for alle tre</p>	<p>Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift</p> <p>Ønsket om grundig kunnskapsgrunnlag/ evaluering av tidligere planer tiltredes..</p> <p>Inngår i arbeidet med handlingsprogrammer til planene.</p> <p>Fokus på å utløse handling og nå mål må være styrende for planprosessene.</p> <p>Vurdere hvordan kunnskap/fakta kan presenteres for å få til nødvendige satsinger og tiltak.</p> <p>Behov for tydelig regional arealpolitikk som følger opp bærekraftsmål 15. En viktig del av planarbeidet må være å få fram et godt faglig kunnskapsgrunnlag, gode medvirkningsprosesser, offentlig debatt og politiske prosesser.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger
	<p>planene. Arbeidet med å utvikle arealbudssett bør skje parallelt med klimabudssett.</p> <p>Medvirkning: Innspill kan bidra til en god plan, men også for å forankre problemforståelse og aksept for endring i befolkningen. Krevende arbeid, hvor det er viktig å vurdere nye digitale verktøy, og mulig samarbeid f.eks. med videregående skole mm. Viktig at et mer konkret opplegg for medvirkning blir utarbeidet og gjennomført.</p> <p>Barna og de unge selv skal uttale seg, ikke voksne eller «ombud» på deres vegne. Gjennomført medvirkning beskrives i de endelige dokumentene og resultatene av medvirkningen i den endelige plan identifiseres.</p> <p>Forholdet mellom planene: Mobilitetsplanen mest generell og overordnet, B ATP-planen for kristiansandsregionen mest konkret.</p> <p>«Kjøpesenterplanen» kan være i en mellomstilling. Den må være helhetlig og konkret nok til å fungere alene der det ikke er noen B ATP-planer. Alle planene må formidle samme politikk. Virkemidler og tiltak må fordeles på de tre planene og virke helhetlig sammen. Likelydende overlapping kan kanskje være</p>	<p>Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift</p> <p>Mål om arealbalanse og arealregnskap som redskap bør innarbeides i planprogrammet.</p> <p>Utarbeide et godt opplegg for å presentere kunnskapsgrunnlag, problemstillinger, mål og målkonflikter. Politikerne og befolkningen, inkl. barn og unge, skal forstå det som presenteres. Utløse lyst og muligheter til å delta/gi innspill. Om mulig bruke nye digitale verktøy. Gjøre det tydelig hvordan innspillene ivaretas og i hvilken grad de er tatt til følge i ferdig plan.</p> <p>God beskrivelse av forskjeller og konkretiseringsnivå.</p> <p>Viktig at politikk og virkemidler i de tre planene må henge godt sammen og utgjøre en helhet. Viktig poeng at senterstrukturplanen må ivareta helheten der det ikke er egne B ATP-planer.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>formålstjenlig på noen punkt, motstridene overlapp må absolutt unngås.</p> <p>Spørsmålet om retningslinjer eller planbestemmelser er må avklares i arbeidet framover. BATP-planen for arendsregionen inneholder mange positive elementer det kan bygges videre på i de tre regionale planene. Både prosess, metodikk og resultat.</p> <p>Det er viktig at definisjonen av nullvekstmålet for byveksttalen i Kristiansand følger den gjeldende statlige definisjonen, og at denne omtales likt i alle tre planer. Planarbeidet må avklare hvordan en kraftfull parkeringspolitikk best utformes, alle tre planer sett under ett.</p> <p>Geografiske grenselinjer for ulike områder og sentre må være like i alle planene. En felles og helst noe forenklet klassifisering og begrepsbruk for de ulike senterstrukturene bør utvikles. Geografiske enheter som det er knyttet juridiske regler til, må avgrenses og defineres med tanke på at intensjonen i planen skal oppfylles, og slik at utilsiktede «bivirkninger» unngås. Eksempelvis vil en arealplan med formål å utvikle et tett sentrum med prioritering av</p>	<p>Støttes.</p> <p>På bakgrunn av statsforvalterens høringssvar (m.fl.) bør administrasjonen foreslå å endre formuleringen i planprogrammet i tråd med den statlige definisjonen, og begrunne dette tydelig foran endelig politisk behandling av planprogrammet.</p> <p>Støttes og tas med i videre arbeid med planen.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>gange og sykkel kunne reise andre spørsmål enn en plan for å styre bilbasert handelsetablering og begrense bransjeglidning.</p> <p>BATP: Til spørsmålene planen skal svare på: Det synes minst like viktig at kommunene justerer sin politikk og sine planer, slik at de til sammen gjennomfører den regionale planen når den foreligger, og sikrer felles måloppnåelse.</p> <p>Planen må legge opp til en restriktiv arealpolitikk som gjenbruker areal, unngår nedbygging av natur og hindrer byspredning. Planen må prioritere å legge til rette for kollektivtrafikk, (el)sykkel og gange. Lindesnes kommune må inkluderes i planen uten at dette fører til byspredning eller nye utbyggingsområder. Det må sikres en god sammenheng med planen for senterstruktur og handel. I praksis vil nullvekstmålet ventelig bli det konkrete utgangspunktet for å utforme en arealpolitikk som gjør det mulig å nå dette målet.</p> <p>Konkrete innspill til planarbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Samme analyser og data bør utarbeides for Lindesnes kommune som for de andre kommunene. Mål, ambisjoner og prinsipper bør 	<p>Foreslå en formulering i planprogrammet som ivaretar dette. Ta opp diskusjonen sammen med kommunene i planprosessen.</p> <p>Viktig oppgave å få fram et kunnskapsgrunnlag som viser og tydeliggjør behovet for restriktiv arealpolitikk.</p> <p>Støttes.</p> <p>Støttes</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	<p>være felles for hele regionen, men tiltakene kan muligens være ulike.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arealbruken langs ny E39 må ha særlig fokus, for å hindre ytterligere byspredning og ny bilbasert etablering. • Pendling med tog til Kristiansand fra vest er viktig • Understreker sammenhengen mellom utbyggingsmønster og muligheten for et lokalt pendel-tog mellom Vennesla og Nodeland/ev. Marnardal. Daværende Fylkesmannen i V-A lanserte i 2006 muligheten for en konsentrert utbygging rundt nye stasjoner langs jernbanelinjen mellom Vennesla og Kristiansand som er regionalt hovedgrep. • Prioritering av jordvern, kulturlandskap og vassdrag i Tveit, i sentrale deler av Greipstad og Søgne og på Imesletta må videreføres. Det samme gjelder vern av viktige natur- og friluftsområder. Plangrep som «markagrense», «grønn strek» eller hensynssoner bør vurderes. • Fortetting og gjenbruk av areal legges til grunn som hovedprinsipp. Det bør utvikles regnskap og budsjett både for areal og klimagassutslipp, og disse bør legges til grunn som styrende for videre utvikling 	<p>Støttes</p> <p>Utredningene fylkeskommunen har fått gjennomført, har ikke ført til en slik konklusjon. Spørsmålet kan vurderes på nytt i denne planprosessen, i tråd med fylkestingets føringer. Jernbanedirektoratet vil delta i planprosessen</p> <p>Til gruppe 2.</p> <p>Forslaget tas inn i videre diskusjon om planprogram</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger <i>Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift</i>
<p>21. Studentorganisasjonen i Agder - STA</p>	<p>STA mener det mangler konkrete tiltak for studentboliger i planen, noe som er rart med tanke på at studenter utgjør en stor del av befolkningen i Kristiansand og Grimstad. De mener derfor at fylkeskommunen, Kristiansand kommune og Grimstad kommune må iverksette tiltak for reservering av areal til studentboliger <i>umiddelbart</i>. STA opplever at studenter stadig blir glemt av ulike offentlige aktører, og at denne planen kan endre dette.</p>	<p>Tas med i det videre planarbeidet, og ber tematisk arbeidsgruppe 1 om å vurdere det spesielt.</p>
<p>22. Sørlandsparken Næringsforening</p>	<p>Sørlandsparken Næringsforening ønsker å være en samarbeidspartner og være med i prosessene til planene, som å delta i møter og komme med innspill.</p> <p>Sørlandsparken er landsdelens største konsentrasjon av arbeidsplasser, med nær 10 000 arbeidsplasser. Med mengden arbeidsplasser oppstår et behov for ulike servicefunksjoner og kontorarbeidsplasser, samt har Sørlandsparken andre funksjoner, for eksempel er det mange beboere i Kristiansand øst, Randesund, Søm, Dvergsnes, Bordalen, Hånes, Lauvåsen, Hamresanden og Tveit som opplever Sørlandsparken som et bydelssenter. Den omfattende boligbyggingen ved Hamrevann kommer også til å få Sørlandsparken som sitt naturlige bydelssenter.</p>	<p>Sørlandsparken Næringsforening vil, sammen med andre aktuelle aktører, bli invitert til dialog og innspill.</p> <p>Planarbeidene vil legge til grunn senterstrukturen som Kristiansand kommune har definert.</p> <p>Dagens planbestemmelser/retningslinjer vil vurderes i planarbeidet for senterstruktur og handel.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	Det er derfor viktig å se på Sørlandsparkens rolle og betydning for beboerne i regionen, samt for arbeidslivet.	
23. Trygg Trafikk Agder	Regionplan Agder 2030 har et tydelig fokus på trafikksikkerhet som må reflekteres i de nye planene.	Tas med videre i planarbeidet.
24. Universitetet i Agder	<p>Til alle planene:</p> <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 en samler tiltak for å nå målsetninger under en plan.</p> <p>BATP kristiansandsregionen:</p> <p>UiA har forskningsmiljøer om flere av temaene som diskuteres i planen, som verdiskaping og næringsutvikling, helse, miljø og livskvalitet og de kan derfor bidra med kunnskap om disse feltene.</p> <p>UiA har som mål at ansatte skal kunne benytte seg av miljøvennlige alternativer til og fra jobb, noe som innebærer et godt offentlig tilbud og god infrastruktur for gående og syklende. Det er forbedringspotensialer for transportsystemet for å kunne nå nullvekstmålet.</p>	<p>De endelige planene må være tydelig avgrenset når det gjelder mål og tiltak.</p> <p>Vi noterer oss de nevnte punktene.</p> <p>.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	UiA mener det er positivt at tematikken rundt ladestruktur for el-biler omtales i planen.	
25. Vennesla kommune	<p>Grensesnitt mellom planene: Problemstillingen er tydelig presentert, viktig at dette har fokus gjennom planprosessen. De tre planene bør behandles mest mulig som en plan, prosessene må være koordinert og innholdet i planene samordnet.</p> <p>Byvekstavtale/nullvekstmålet: I planprogrammet til regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandregionen er det i kap 2 «Formål med planarbeidet» stilt slikt spørsmål: Hvordan nå nullvekstmålet for innfartstrafikken for personbiltransport til Kristiansand sentrum? Denne formuleringen er ikke i samsvar med det oppdaterte nullvekstmålet. Det er viktig at nullvekstmålet som ble definert i 2020 legges til grunn i planarbeidene. I tillegg til innfartstrafikken til Kristiansand sentrum er det også viktig at vi har oppmerksomhet på trafikken i nabokommunene. Vennesla sitt prosjekt «Den kortreiste bygda» samsvarer godt med målsetningen for disse regionale planene. Prosjektet er også spilt inn til kommende byvekstavtale og vil være et godt bidrag for å oppnå nullvekstmålet. Vennesla er invitert med i et planlagt forskningsprosjekt om virkemidler for å fremme sykkelbruk og økende bruk av mikromobilitet i regi av TØI.</p>	<p>Vi ser på dette, sammen med andre innspill om å endre formuleringen i planprogrammet.</p> <p>Venneslas arbeid med Den kortreiste bygda settes på programmet helt fra oppstartsamlingen, og følges med interesse gjennom planarbeidet. Vi noterer oss muligheten for erfaringsbaserte bidrag til kunnskapsgrunnlaget.</p>

Avsender (alfabetisk)	Sammendrag av punkter i høringsuttalelsen	Kommentarer /vurderinger Forslag til endringer/omskrivninger i planprogrammet i grønn skrift
	Kunnskapsgrunnlaget fra dette forskningsprosjektet kan ha nytteverdi for planarbeidet med regional plan for kristiansandsregionen og plan for mobilitet.	
26. Ålebekk Vel, Lillesand	Ålebekk Vel Lillesand opplever planen som et godt utgangspunkt for videre arbeid. De ønsker å understreke hvor viktig det er å redusere transportbehovet og legge til rette for mer miljøvennlige transportformer, og at forbudet mot bygging i 100-metersbeltet og strandsonen ivaretas. I Lillesand bygges det ofte utenfor kollektivaksen (Eks. Dyvik.) Det fremmes et ønske om klare retningslinjer som hindrer denne type utbygging i planen.	Vi merker oss at det er ønsker om retningslinjer som hindrer utbygging som ikke ligger nær kollektivaksen.