

Nora Vinjor Røssland



AGDER
fylkeskommune

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

Klokere sammen

Vedtatt av fylkestinget i juni 2023

INNHold

Hva vil vi med planen?	3
Kort historikk	3
Utviklingen i regionen	5
Plantema 1. Verdifulle arealer	7
Målbilde mot 2050	12
Strategier fra 2023	12
Planretningslinjer for verdifulle arealer	12
Plantema 2. Attraktive byer, steder og boliger	14
Målbilde mot 2050	16
Strategier fra 2023	16
Planretningslinjer for attraktive byer, steder og boliger	16
Plantema 3. Arbeidsplasser og næringsliv	19
Målbilde mot 2050	20
Strategier fra 2023	20
Planretningslinjer for arbeidsplasser og næringsliv	20
Plantema 4. Miljøvennlig, effektiv og trygg transport	23
Målbilde mot 2050	25
Strategier fra 2023	26
Planretningslinjer for miljøvennlig, effektiv og trygg transport	26
Plantema 5. Samfunnssikkerhet og klimatilpasning	29
Målbilde mot 2050	30
Strategier fra 2023	30
Planretningslinjer for samfunnssikkerhet og klimatilpasning	30
Vedlegg 1. Føringer og referanser	31
Vedlegg 2. Ordliste	32

Hva vil vi med planen?

Formålet med regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen er å fremme en bærekraftig by- og stedsutvikling i hele regionen. Verdiskapingen skal styrkes samtidig som arealforbruket og transportarbeidet effektiviseres og klimagassutslippene reduseres. Natur, matjord og kulturmiljøer skal sikres. Til sammen vil dette fremme folkehelse og gode levekår.

Arbeidet med planen tar utgangspunkt i FNs 17 bærekraftsmål. Planleggingen må legge til rette for en utvikling som tar vare på behovene til mennesker som lever i regionen i dag, uten å ødelegge mulighetene for at framtidige generasjoner kan få dekket sine behov. Planen skal legge vekt på å avveie den miljømessige, den sosiale og den økonomiske dimensjonen i bærekraftsmålene, i tråd med utfordringsbildet i regionen. Større oppmerksomhet rundt naturkrise og bærekraftig arealforvaltning gjør at den miljømessige dimensjonen må vektlegges mer enn tidligere.

Planen tar utgangspunkt i Regionplan Agder 2030, og planens hovedmål:
"Utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og

økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår."

I tillegg legges spesielt dette målet til grunn for bolig-, areal- og transportplanen:
"Byer, tettsteder og bygdesentre er utviklet kompakt og med kvalitet. Stedene har gode og inkluderende bomiljøer og møteplasser."

Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen gjelder kommunene Birkenes, Iveland, Kristiansand, Lillesand, Lindesnes og Vennesla, og skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen (jf. plan- og bygningsloven §8-2). Gjennom felles målbilder, strategier og retningslinjer mot 2050 skal planen bidra til kloke valg som styrker regionen og skaper god, bærekraftig utvikling på tvers av kommunegrensene.

Et hovedgrep i planen er å satse på at det meste av veksten i boliger og arbeidsplasser skal komme i prioriterte by-, kommune- og lokalsentre, gjennom transformasjon og fortetting.

Kort historikk

I oktober 2020 vedtok Agder fylkesting at regional plan for Kristiansandsregionen skulle revideres. En viktig grunn var at Lindesnes kommune er blitt en del av bo- og arbeidsregionen og skal inkluderes i bolig-, areal- og transportsamarbeidet. Samtidig ble det bestemt å utarbeide ny mobilitetsplan og ny plan for senterstruktur for hele Agder. Disse tre planene er utarbeidet parallelt og må sees i nær sammenheng.

Arbeidet bygger videre på et arealplan-samarbeid som startet opp i 2006. Den første versjonen av regional plan for Kristiansandsregionen (ATP-planen) ble vedtatt av Aust-Agder fylkesting og Vest-Agder

fylkesting i 2011, etter grundige arbeid med utredninger og analyser. ATP-planen introduserte prinsipper for miljøvennlige utbyggingsstrategier med utgangspunkt i senterstruktur og kollektivakser. I den første planprosessen ble det utarbeidet plankart med romslige arealreserver for bolig- og næringsområder, framover mot 2050. Kommunene har i stor grad fulgt utbyggingsstrategiene som planen la opp til. Men de store arealreservene har vært med på å trekke i en retning som ikke var ønsket. De langsiktige reservene ble tidlig lagt inn i kommunenes arealplaner, og dette åpnet for utbyggingspress som ikke var planens intensjon.

Revisjonen i 2020

Planen ble revidert i perioden 2018-20, først og fremst fordi regionen ønsket å inngå en byvekstavtale med staten. Forhandlinger om byvekstavtale må bygge på en regional plan der tilpassing til det nasjonale nullvekstmålet inngår:

"Målet for byområdene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange."

Den reviderte planen la opp til dobling av antall kollektivreiser og bedre tilrettelegging for å gå og sykle. Arbeid med en regional parkeringspolitikk startet opp. Målet om effektivisering av arealbruk gjennom fortetting og transformasjon ble tydeligere. Prinsippet om å legge rett virksomhet på rett sted, for å unngå unødvendig transport, ble også tydeliggjort.

Ny revisjon for større region

Denne nye revideringen og videreutviklingen av planen, for en større bo- og arbeidsregion, bygger videre på analysene og arbeidet fra 2006-11 og 2018-20. Det er lagt vekt på å samordne rammer og prinsipper med areal- og transportplanen for arendalsregionen, som ble vedtatt i 2019.

Planen skal spesielt svare på disse spørsmålene:

- 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?

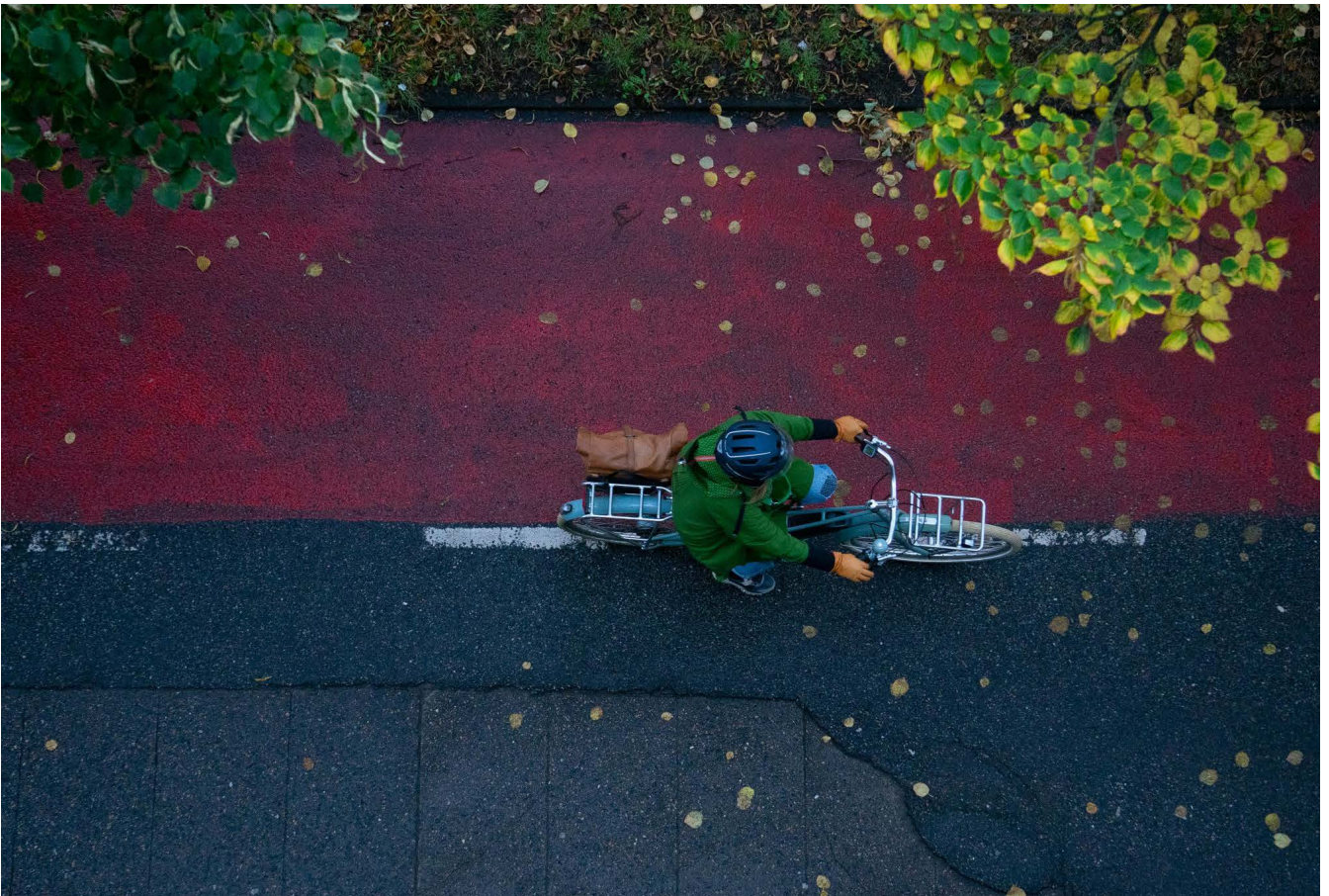


Foto: Hanna Eike Velken

Utviklingen i regionen

Kristiansandsregionen ligger sentralt i Agder med Kristiansand som et tyngdepunkt. I 2022 bodde 55 prosent av fylkets innbyggere her. 88 prosent av arbeidsstyrken både bor og arbeider i regionen, og det er arbeidspendling, i større eller mindre grad, mellom alle kommunene. Dette viser at kristiansandsregionen er en reell felles bo- og arbeidsregion.

Pendlingsmatrisen viser for eksempel at Vennessla kommune har flere arbeidstakere som jobber i Kristiansand enn i egen kommune. Lindesnes kommune, som ligger lengst mot vest, har noe netto utpendling til Rogaland og til Lyngdal kommune. Pendling ut av regionen vises ikke i matrisen. En regner med at ny E39 mellom Kristiansand og Lyngdal vil gi økt pendling.

Tabell 1: Pendlingsmatrise: Tabellen viser hvor mange i hver kommune som arbeider i egen og andre kommuner i kristiansandsregionen i 2022 (Kilde: SSB)

Bosted / Arbeidssted	Kristiansand	Vennesla	Lillesand	Lindesnes	Birkesnes	Iveland
Kristiansand	46 880	1 104	917	795	185	40
Vennesla	3 312	3 091	99	87	73	95
Lillesand	1 590	23	2 538	11	189	2
Lindesnes	1 462	37	24	7 801	5	1
Birkesnes	649	86	261	18	1 112	27
Iveland	174	131	4	9	14	213

Befolkningsframskrivninger og demografisk utvikling

Økende usikkerhet rundt den økonomiske utviklingen både i Norge og i verden gjør at befolkningsframskrivninger er mer usikre enn tidligere. Endringer i arbeidsinnvandring og flyktningssituasjon er med på å øke usikkerheten. Statistisk sentralbyrå (SSB) sine befolkningsframskrivninger er lavere i 2022 enn da den

første planen for kristiansandsregionen ble vedtatt i 2011. I hovedalternativet er det beregnet at befolkningen vil øke med i underkant av 30 000 innbyggere fram mot 2050. Det ligger an til økning i alle kommunene, med høyest vekst i Kristiansand og lavest i Lindesnes. Usikkerheten viser seg ved at spriken mellom det laveste og høyeste estimatet fra SSB er på mer enn 40 000 innbyggere.

Tabell 2: Tabellen viser befolkningsframskriving for kommunene i kristiansandsregionen fra 2022 til 2050. Kilde: SSB, 2022.

	2022, 1. kv.	Hovedalternativ	Lav vekst	Høy vekst
Birkenes	5 342	6 154	5 497	6 777
Iveland	1 323	1 584	1 415	1 742
Kristiansand	113 737	136 728	121 809	150 718
Lillesand	11 279	13 103	11 752	14 390
Lindesnes	23 147	23 543	21 039	26 018
Vennesla	15 123	17 037	15 262	18 685
Sum	169 951	198 149	176 774	218 330

Et generelt demografisk utviklingstrekk er at befolkningen blir eldre. I Norge øker levealderen samtidig som kvinner føder færre barn enn tidligere. I kristiansandsregionen er det forskjeller mellom kommunene på dette området. Alle trenger å tiltrekke seg flere innbyggere i yngre aldersgrupper, for å bedre aldersbæreevnen, spesielt Lindesnes og Lillesand. Tabellen neden-

for viser framskrevet utvikling når det gjelder "aldersbæreevne". Den viser innbyggere i yrkesaktiv alder per pensjonist i 2022 og utviklingen mot 2040 og 2050, dersom ikke noe skjer med alderssammensetningen. I Lindesnes kommune vil det kun være 1,8 yrkesaktive per pensjonist i 2050.

Tabell 3: Innbyggere i yrkesaktiv alder per pensjonist, framskrevet fra 2022. Kilde: SSB, 2022)

Kommune	2022	2040	2050
Birkenes	3,8	2,7	2,2
Iveland	4,3	2,9	2,4
Kristiansand	4,3	2,9	2,5
Lillesand	3,4	2,4	2,0
Lindesnes	3,3	2,1	1,8
Vennesla	4,4	2,9	2,4
Agder	3,7	2,5	2,2
Norge	3,8	2,6	2,3

Bosettingsmønster

Et annet viktig, generelt utviklingstrekk er at byene, kommunesentrene og tettstedene vokser. Befolkningsveksten kommer i hovedsak der det bor flest folk fra før. Den samme tendensen ser en i hele Europa, og forklaringen er sammensatt. Innvandring til byene, aldring og ønsker om nærhet til ulike tjenester og arbeidsplasser er vanlige forklaringer. De større byene med høyest brutto vekst preges av varierende grad av byspredning.

Tettstedene vokser mest i kristiansandsregionen også. Fra 2016 til 2022 økte antall innbyggere i regionen med 9 714 personer. Av disse har 7 075 (73 prosent) bosatt seg slik at de enten har 30 minutters gangavstand til sitt kommunesenter eller 15 minutters gangavstand til et bydels-, lokal-, eller bygdesenter. I 2022 har 68 prosent av innbyggerne i kristiansandsregionen gangavstand til et senter.

Tabell 4: Befolkningsvekst og befolkningsandel i sentrene i kristiansandsregionen.

Kilde: Agder fylkeskommune, Analyse

Kommune	Prosentvis økning av nye innbyggere i sentre 2016- 2022	Andel innbyggere i sentre i 2022
Birkenes	22 %	58 %
Iveland	0 %*	47 %
Kristiansand	71 %	68 %
Lillesand	77 %	71 %
Lindesnes	115 %	61 %
Vennesla	78 %	82 %
Kristiansandsregionen	73 %	68 %

*Iveland har hatt vekst i kommunesenteret Birketveit, men nedgang i bygdesentrene Skaia og Vatnestrøm. Summen er negativ i perioden 2016-2022, derfor ser det ut som 0 % vekst.



Foto: Julia Marie Naglestad

Plantema 1. Verdifulle arealer

Arealer er en begrenset ressurs, og nedbygging av arealer er den største driveren for den globale naturkrisa. Arter og verdifull natur blir borte. Dette truer økosystemene og forsterker klimakrisa, fordi nedbygging av viktige naturtyper bidrar til økte utslipp og reduserer bindingen av klimagasser. Framover mot 2050 er det nødvendig å legge en god forvaltning av natur, dyrka jord og kulturmiljøer til grunn for arealplanleggingen.

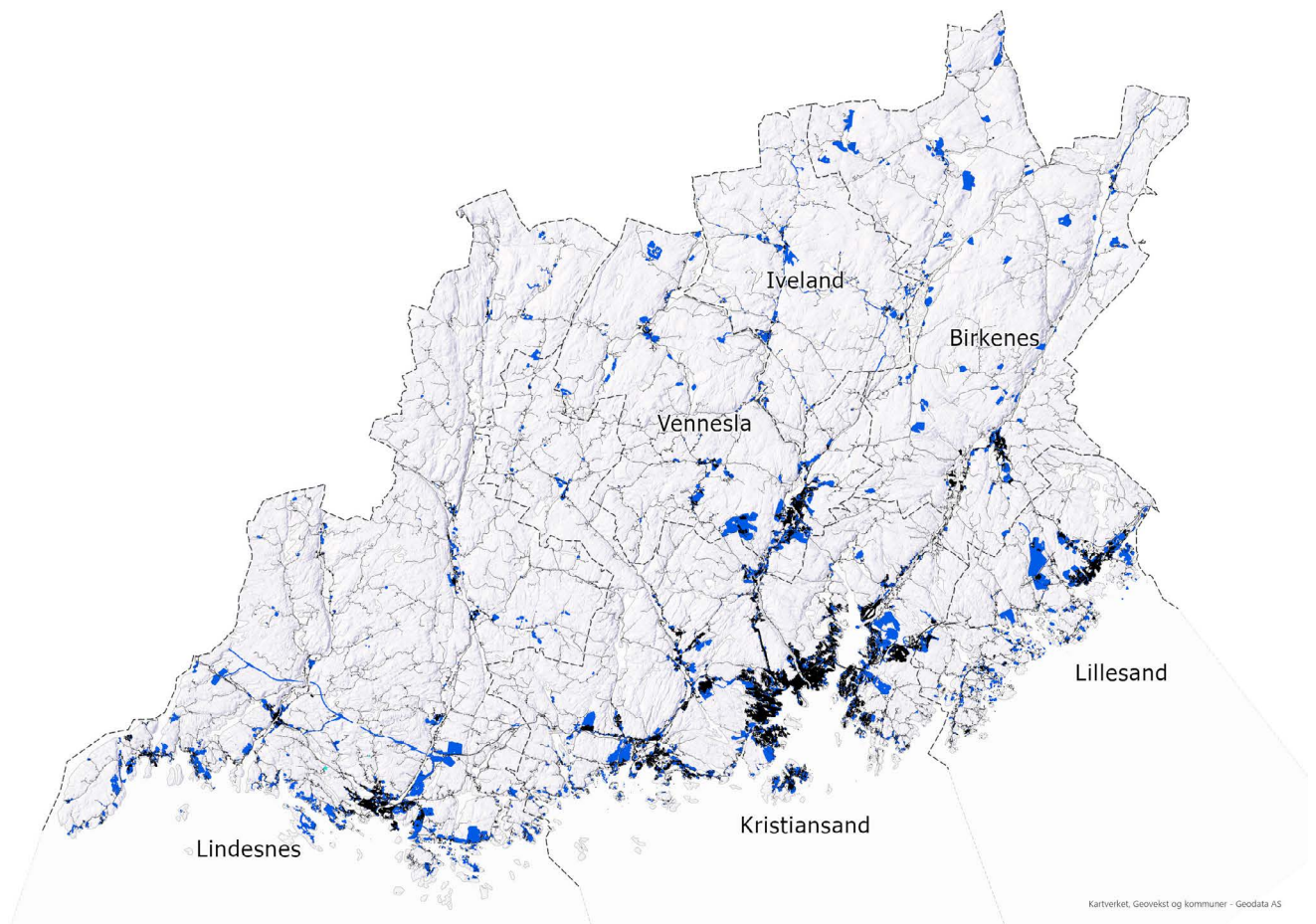
I arealplanleggingen oppstår det ofte målkonflikter mellom bærekraftig arealforvaltning og ønsker om utbygging av nye områder til næring, samferdsel og bolig. Samfunns- og arealplanleggingen må bidra til å få fram sammenhengene mellom de tre bærekraftsdimensjonene. Økonomisk og sosial utvikling er nødvendig, men miljømessig bærekraft er grunnlaget for de to andre dimensjonene. Dette må legge føringer for bolig-, areal og transportplanleggingen.



Figur 1: De tre bærekraftsdimensjonene (Kilde: FN-sambandet)

Tempoet i nedbygging av arealer, og med det naturtapet, har økt voldsomt. Dette gjelder også på Agder og i kristiansandsregionen. Fra siste istid til og med 2021 har menneskene tatt i bruk 133 kvadratkilometer av arealene i kristiansandsregionen. Dette inkluderer alle arealer som er tatt i bruk, også landbruks-, natur- og friluftsområder. I 2022 utgjorde dette 0,8 dekar per innbygger.

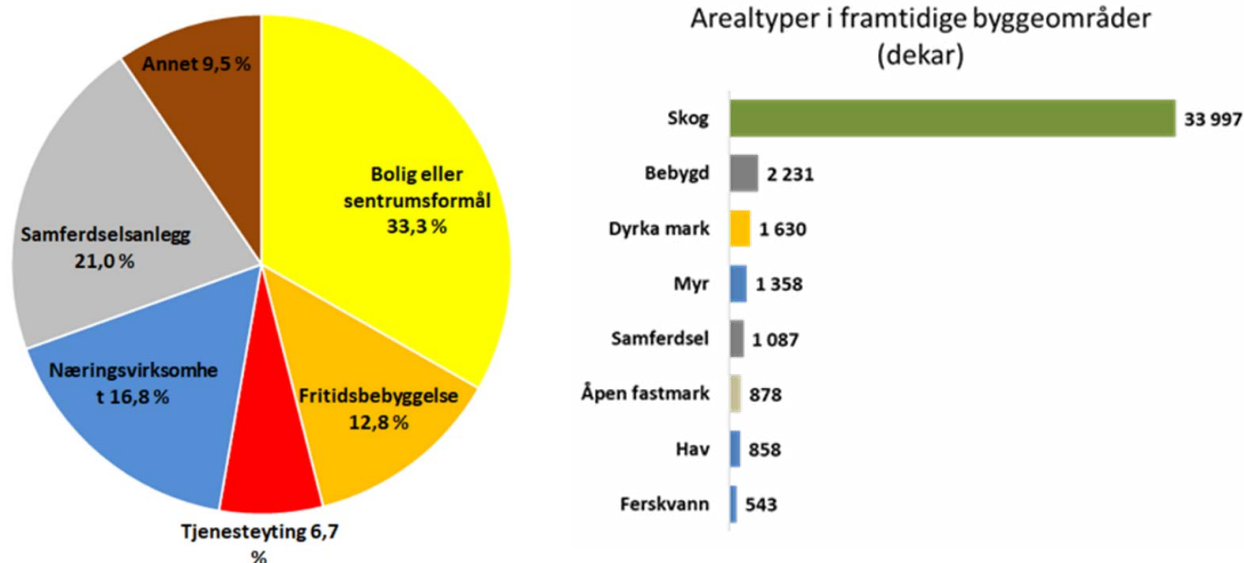
I 2022 ligger det ytterligere 105 nye, ubebygde kvadratkilometer til ulike utbyggingsformål i kommuneplanene. Hvis alt bygges som planlagt, tilsvarer det 4,4 dekar til hver ny innbygger mot 2050. Kartet nedenfor viser arealer tatt i bruk fram til 2022 markert med sort, og arealer som er planlagt nedbyggd, markert med blått.



Figur 2: Kartet viser areal som er tatt i bruk (sort) og planlagt tatt i bruk (blått) i kristiansandsregionen. (Agder fylkeskommune/Analyse).

Arealtypene i søylediagrammet sier noe om naturtyper i nye, framtidige byggeområder, men lite om kvaliteten på naturverdiene. I Miljødirektoratets naturbase kan man per 2022 kun finne informasjon om 20 prosent av arealene på Agder, så her er det behov for mer kunnskap. Når kristiansandsregionen skal begynne å forvalte arealene på en mer systematisk måte,

vil det være nyttig å lage arealregnskap som viser hvordan arealer er i bruk og planlegges brukt i et område. På noe lengre sikt vil det være mulig å lage naturregnskap. Dette vil gi mer informasjon om naturkvaliteter. Med de kunnskapene vi har nå er det mer realistisk å starte med arealregnskap enn naturregnskap (se ordliste sist i planen).



Figur 3: Kakediagrammet viser fordeling av arealbruk på ulike byggeformål. Søylediagrammet viser hvilke arealtyper som er omfattet av ca. 42 000 dekar av framtidige byggeområder i kommuneplanene. (Agder fylkeskommune/analyseavdelingen).

Det er behov for å styrke kunnskapsgrunnlaget gjennom å intensivere den nasjonale kartleggingen av naturmangfold, naturtyper og jordsmonn. Dette bør bli en prosess som fører til dynamisk oppdatering av Agder fylkeskommunes datasett.

I de tidligere planene for kristiansandsregionen, som ikke omfatter Lindesnes kommune, er det lagt inn regionale hensynssoner for friluftsliv og jordbruk. Disse er videreført og oppdatert, som temakart. Temakartene er retningsgivende for kommunene, og kan være til hjelp for å forvalte viktige områder med stor regional verdi på tvers av kommunegrensene.

Naturmangfold

Hensynet til biologisk mangfold skal prioriteres høyt i planleggingen, både innenfor og utenfor byer og tettsteder. Naturmangfoldlovens prinsipper om bærekraftig bruk skal legges til grunn ved utøving av offentlig myndighet. Både i tettstedsnære strøk og i jordbrukslandskap vil det være viktig å ta vare på sammenhengende strukturer og økosystemer. Det skal legges vekt på at arealene kan fungere som leveområder og spredningskorridorer for ulike plante-, insekt- og dyrearter. Mulighetene for å bevare og styrke det biologiske mangfoldet skal vurderes i alle relevante plan- og byggesaker.

Grønnstrukturen er et nett av store og små natur- og vegetasjonspregede områder som

vever sammen regionen og gir bebygde områder kontakt med de større friluftsområdene. Flest mulig av regionens innbyggere skal ha tilgang til et stort sammenhengende grøntareal uten å måtte bruke bil. Sammenhengende grøntområder på tvers av kommunegrensene skal bevares med grønne korridorer inn i og mellom bebygde områder. De grønne korridorene skal i størst mulig grad strekke seg fra hav til hei. Retningslinjer for regional grønnstruktur foreslås videreført.

Friluftsliv

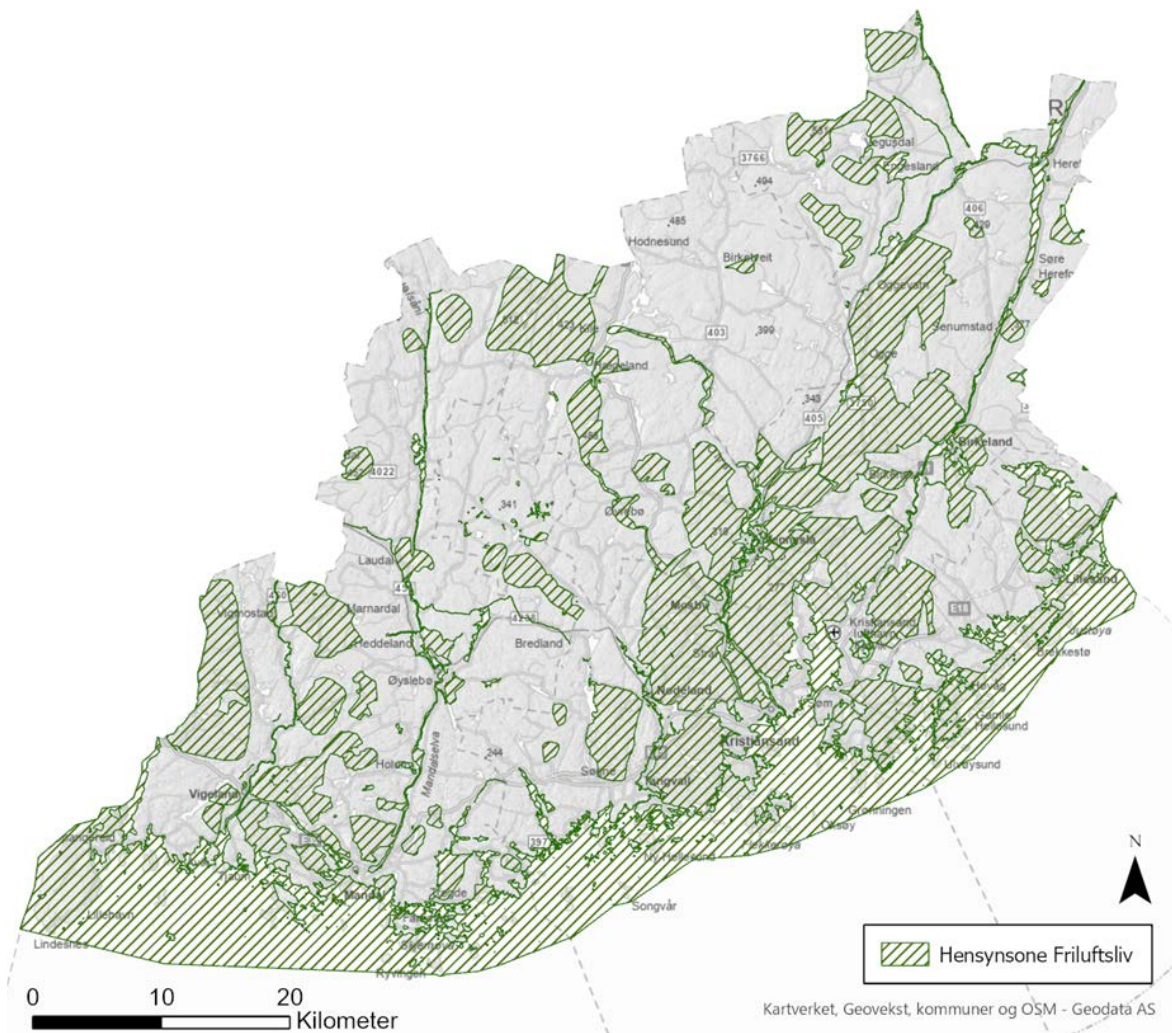
Friluftslivet står sterkt i Norge. Det er et nasjonalt mål å bidra til at flest mulig får oppleve friluftsliv som en kilde til bedre helse og livskvalitet. Barn og unge er ei viktig målgruppe, og muligheter for å delta i friluftsliv i nærmiljøet skal ha høy prioritet.

Kommunene i kristiansandsregionen har kartlagt, eller er i ferd med å kartlegge og klassifisere, friluftslivsområder i egne kommuner. Kommunenes egen kartlegging, prioriteringer og vektlegging vil variere. Temakart for friluftsliv har tatt med kommunenes kartlegging per 2022. Grønnstrukturen, små og store grønne, naturpregede områder i byer og tettsteder, er også av stor verdi for friluftsliv i nærmiljøet. Dette er ofte mindre områder som er angitt som hensynssoner for friluftsliv i kommunenes arealplaner.

Det har blitt bygd flere og større hytter/fritidsboliger i et mye høyere tempo enn tidligere de siste 20 årene. Av arealene som er avsatt til utbygging i kommuneplanene, er 12 prosent tenkt brukt til nye hytter/fritidsboliger. Bygging av nye fritidsboliger med tilhørende infrastruktur skjer ofte i tidligere uberørt natur, også i strandsonen. Når fritidsboligene tas i bruk, fører det gjerne til økt biltrafikk og økt press på friluftsområder. Dette er en problemstilling

som løftes nasjonalt, og som må adresseres i kristiansandsregionen også.

I temakartet nedenfor er hensynssone for friluftsliv fra tidligere plan oppdatert med kommunenes hensynssoner fra arealplanene, kommunenes kartlagte friluftsområder som er gitt verdi "svært viktig friluftsområde" eller "viktig friluftsområde". Dessuten kystsonen i Lindesnes kommune.



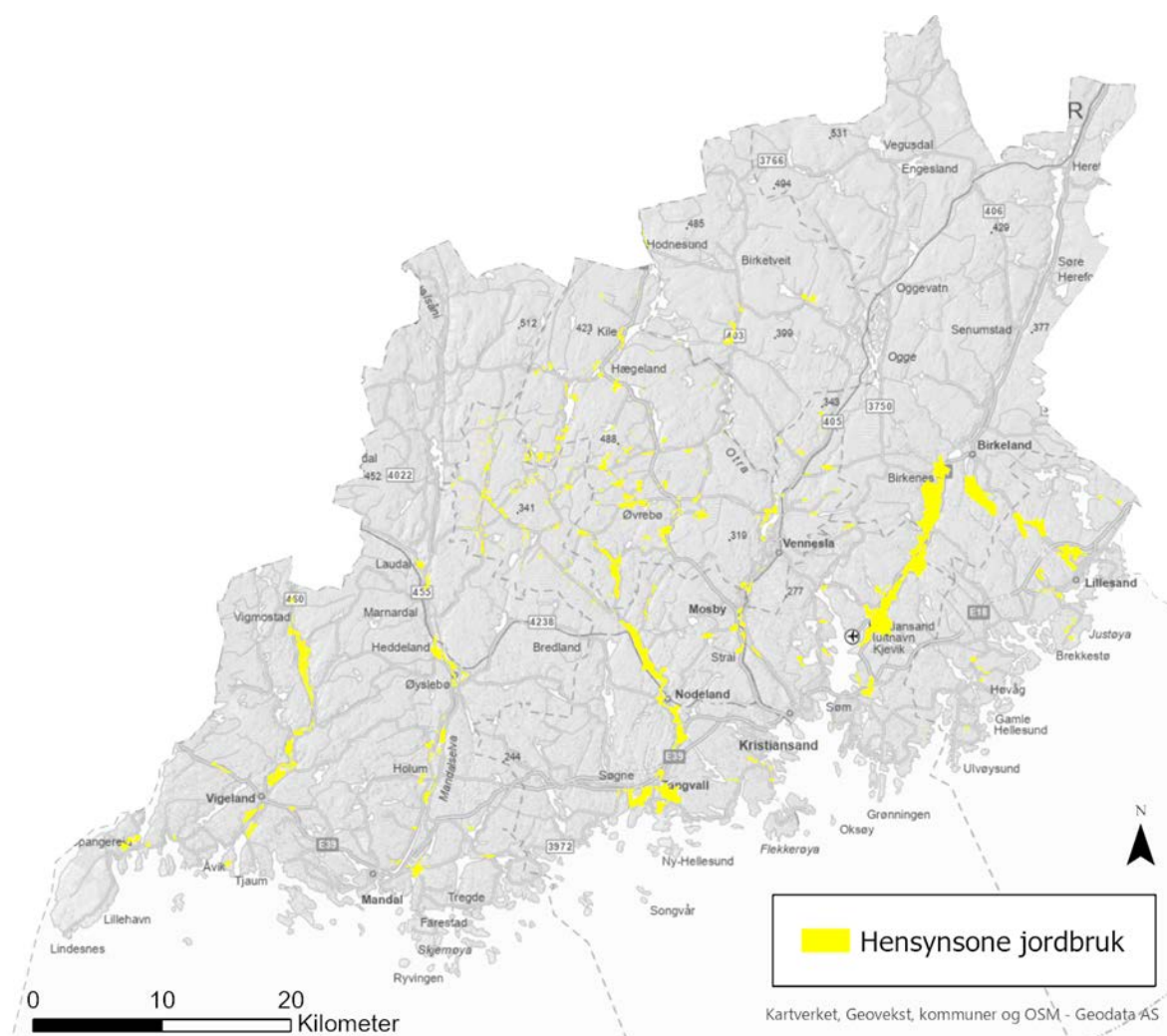
Figur 4: Temakart hensynssone friluftsliv. (Agder fylkeskommune/analyseavdelingen)

Vern av dyrka og dyrkbar jord

Jordvern er en av de viktigste interessene i arealforvaltningen. Alle jordbruksarealer skal i utgangspunktet bevares for å sikre lokal matproduksjon, matberedskap og kulturlandskap. Innmarksbeite inngår i definisjonen av dyrka jord, og er et viktig produksjonsareal. Vi har knapt med dyrka jord på Agder, og i kristiansandsregionen er det langt mellom store, sammenhengende jordbruksområder. Verdien av de mindre, ofte spredte, jordene blir desto større både med tanke på matsikkerhet, og ved at de bidrar med en rekke naturtjenester som flomdemping, binding og lagring av karbon,

og opprettholdelse av naturmangfold. Mindre, innklemte jorder som ligger innenfor tettsteder er verdifulle for å styrke bynært landbruk.

Hensynssoner for jordbruk er tegnet med utgangspunkt i viktige jordbruksområder fra den forrige versjonen av regional plan for kristiansandsregionen og kommuneplanene. Større sammenhengende jordbruksområder er spesielt viktige. Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO) har det nasjonale ansvaret for kartlegging av jordsmonn, og resultatene publiseres på <https://kilden.nibio.no/>.



Figur 5: Temakart. hensynssone jordbruk. (Agder fylkeskommune/analyseavdelingen)

Strandsonen

Strandsonen er en ressurs for regionens innbyggere og skal være tilgjengelig for alle. Ubebygde områder i 100-metersbeltet og langs vassdragene Mandalselva, Søgne- og Sogndalselva, Otra, Tovdalsvassdraget, Grimevassdraget og Ånavassdraget må bevares som viktige natur- og kulturmiljø, og friluftsområder.

Kystkommunene kan legge til rette for økt tilgjengelighet for allmennheten, for eksempel gjennom oppkjøp av strategiske arealer og opparbeiding av kyststier. Det er vesentlig at tilrettelegging ikke går på bekostning av naturmiljø og biologisk mangfold. En streng oppfølging av byggeforbudet i strandsonen er viktig.

Arealregnskap

Natur og dyreliv er i betydelig tilbakegang i hele verden på grunn av arealendringer og klimaendringer. Dette gjelder også i kristiansandsregionen. I Norge finner vi en høy andel av de trua artene i skogen, spesielt i gammelskog, derfor er tap av skog bekymringsfullt. Skogbruk er ei viktig næring i regionen, og skal fortsatt være det, på en bærekraftig måte. Det arbeides med nasjonale satsinger for at natur og klima skal legge rammene rundt all annen politikk. I desember 2022 undertegnet Norge den internasjonale naturavtalen som sier at minimum 30 prosent av naturen skal vernes, både på land og i havet.

Fra 2022 er naturkrise satt tydeligere på sakskartet i Agder fylkeskommune, blant annet gjennom analyseavdelingens arbeid med arealregnskap og gjennom Forum for klima og miljø i #vårtagder.

Agder fylkeskommune har utarbeidet et regionalt arealregnskap for Agder. På dette grunnlaget kan det utvikles gode verktøy og kriterier i samråd med kommunene, statsforvalter og andre berørte. Arbeidet skjer i dialog med fagmiljøer i resten av landet som også arbeider med dette. Bistand til kommunene blir prioritert.

Ved rullering av kommuneplanens arealdel, bør kommunene gjøre en ny vurdering av arealer som har vært avsatt til byggeformål over tid, uten at områdene er utviklet videre. Det bør samtidig vurderes om areal som tidligere har vært avsatt til formål som innebærer omdis-

ponering av dyrka eller dyrkbar jord, skal tilbakeføres til LNFR-formål.

Målbilde mot 2050

I kristiansandsregionen prioriterer kommunene å gjenbruke og fortette allerede utbygde arealer framfor å bygge ned mer natur. Naturtyper, biologisk mangfold og jordsmonn er kartlagt og registrert. Friluftsområder, strandsonen og grønnstrukturer er bevart og tilgjengelige for allmennheten. Dyrka og dyrkbar jord brukes bare til jordbruk og matproduksjon.

Strategier fra 2023

1. Arbeidet med kartlegging av naturmangfold og jordsmonn intensiveres.
2. Strandsonen og grønnstrukturer bevares mest mulig urørt, uavhengig av kommunegrensene.
3. Kristiansandsregionen har en nullvisjon for omdisponering av dyrka og dyrkbar jord.
4. Nye hytter/fritidsboliger planlegges areal- effektivt innenfor allerede bebygde områder.

Planretningslinjer for verdifulle arealer

1.1. Sammenhengende arealer

Verdifulle natur-, landbruks-, friluft- og kulturminneområder skal bevares. Sammenhengende grønnstrukturer skal sikres. De lokale nærfriluftsområdene er viktige i arbeidet med folkehelse, bokvalitet og gode steder.

1.2. Regionalt viktige områder for friluftsliv

Temakart hensynssone friluftsliv skal legges til grunn for videre planlegging i den enkelte kommune (jf. figur 4) skal legges til grunn for videre planlegging i den enkelte kommune.

1.3. Markagrense/grønn strek

I kommuneplanene skal det trekkes en langsiktig grense mellom utbyggingsområder og friluftsområdene Rossevannsmarka, sørvestre del av Flekkerøy, Torridalsmarka, Bymarka og Skråstadheia i Kristiansand og Rona, Hålandsheia og Kua i Mandal. Eksakte grenser defineres i den enkelte kommuneplanen.

1.4. Nullvisjon for nedbygging av dyrka og dyrkbar jord

Nullvisjon for nedbygging legges til grunn for kommunal planlegging. Ved planer om omdisponering av dyrka/dyrkbar jord skal det dokumenteres at alternativer, spesielt fortetting og transformasjon, er vurdert. Det forventes at det redegjøres for hvorfor tiltaket må plasseres på dyrka /dyrkbar jord. I planer hvor en som siste utvei må tillate omdisponering av dyrka/dyrkbar jord, skal det utarbeides en matjordplan. Denne skal følge med som en del av høringsgrunnlaget ved offentlig ettersyn av planen.

1.5. Regionalt viktige jordbruksområder

Temakart hensynssone jordbruk legges til grunn (jf. figur 5) . Det tillates ikke ny utbygging innenfor regionalt viktige områder for jordbruk.

1.6. Langsiktige grenser mot jordbruk

Ved Tangvall, Brennåsen/Rosseland, Nodeland og i Lillesand skal langsiktig grense mot jordbruksarealene vises i kommuneplanen.

1.7. Strandsonen

100-metersbeltet langs sjøen skal bevares som et viktig natur-, landskaps- og friluftsområde. Naturarealer skal bevares med minst mulig menneskelige inngrep.

1.8. Vann og vassdrag

Strandsonen langs vann og vassdrag skal bevares som et viktig natur-, landskaps- og friluftsområde. Kommunen vurderer i kommuneplan å fastsette en byggegrense på 50-100 meter langs vann og vassdrag.

1.9. Stille områder

Kommunene anbefales å kartlegge rekreasjons- og naturområder der stillhet vurderes som særlig viktig. Aktuelle områder bør avsettes til stille områder i kommuneplanen, med tilhørende bestemmelser om at støy ikke tillates økt i disse områdene.



Foto: Ola Roald Arkitektur / Ezra Hollup. Åkle på Iveland

Plantema 2. Attraktive byer, steder og boliger

Regional plan for kristiansandsregionen skal legge til rette for en utvikling der by-, kommune- og bygdesentre utvikler seg i tråd med egen identitet og utfra sine naturlige og historiske forutsetninger. Et godt sted har gode uteområder, lysforhold og miljøkvaliteter. Det har gode møteplasser og oppleves trygt for alle grupper innbyggerne. Grønne og blå strukturer bidrar til trivsel, turveier og møtesteder, og til å absorbere overvann. På et godt sted kan en gå eller sykle til det meste en trenger i hverdagen.

Planleggingen skal styrke alle eksisterende sentre som gode, inkluderende og helsefremmende steder å bo og leve for innbyggerne. Planen legger til rette for at vekst skjer innenfra og ut, gjennom fortetting og transformasjon med god kvalitet og gjennomtenkte løsninger.

Størstedelen av veksten i innbyggertall og arbeidsplasser skal komme på prioriterte steder der det er kort avstand til kommunesenter, eller til et mindre senter med matbutikk, offentlige tjenester og kollektivdekning. Det er viktig at utstrekningen av de prioriterte områdene avgrenses tydelig i kommunens kart for at planene skal være et effektivt virkemiddel for å få reell fortetting og høy utnyttelse av bebygde arealer. En langsiktig utviklingsgrense i kommunens plankart vil være til hjelp.

Senterstrukturen, og kriteriene som ligger til grunn, er avgjørende for anbefaling av hvor minst 80 prosent og inntil 20 prosent av veksten i de enkelte kommunene skal komme (se planretningslinje 2.5, nedenfor).

Disse kriteriene er brukt:

- demografiske data for stedet (folketall og befolkningstetthet)
- funksjoner på stedet (f.eks. dagligvare, skoler, kommuneadministrasjon, kulturhus og helse-senter)
- tilgjengelighet (med sykkel, bil og gange)
- sentralitet (bussavganger, andel reiser med bil, sykkel og gange, avstand til europaveg)
- virksomheter og antall ansatte

Regional plan for bolig, areal og transport i Kristiansandsregionen

- Regionsenter
- Kommunesenter
- Bydelscenter
- Lokalsenter
- Bygdesenter
- Handelsområde



(Agder fylkeskommune/analyseavdelingen)

Boligbygging

Tidligere versjoner av regional plan for kristiansandsregionen har kartfestet store reserver til framtidig boligbygging. Dette har hatt noen fordeler. Alle kommunene i regionen har hatt tilstrekkelig med tomter og boliger, og boligpriser har vært lavere enn landsgjennomsnittet. Men den store langsiktige reserven har også bidratt til utbyggingspress og uønsket byspredning. Når forventet befolkningsvekst er lavere enn tidligere, er det tid for å revurdere de romslige boligreservene i kommuneplanene. Nå er det behov for å se på boligbygging med areal-

gjerrige briller med tanke på bedre forvaltning av naturen. Noen kommuner har allerede begynt å ta ut utbyggingsområder som ikke fremmer en miljøvennlig utvikling, av sine kommuneplaner. Regional plan skal legge til rette for, og støtte opp under, slike prioriteringer.

I 2022 har de fleste kommunene en høy andel eneboliger, og nye boliger som bygges er oftest selveide eneboliger eller blokkleiligheter.

Andelen små husholdninger øker. Det bør være et satsingsområde å stimulere til utvikling av

Tabell 5: Andel eneboliger i kommunene i kristiansandsregionen

Kommune	Andel eneboliger av boligmassen
Birkenes	74 %
Iveland	80 %
Kristiansand	40 %
Lillesand	70 %
Lindesnes	70 %
Vennesla	63 %

nye boligtyper og boformer. En større andel leieboliger vil være gunstig både for innbyggerne og for boligmarkedet.

Nye former for arealeffektiv boligbygging kan fremme mangfold i bomiljøene. Deler av boligbebyggelsen skal være utformet med både utvendige og innvendige felles møteplasser. Tilgjengelighet og framkommelighet skal ivaretas i all planlegging, og valg av boform skal være uavhengig av rett til kommunale tjenester. Alle grupper i befolkningen skal lett kunne orientere seg. Fellesområder og møteplasser skal være tilgjengelige, attraktive og trygge. Gode prosjekter kan bidra til at flere eldre får muligheter til å flytte til en mindre bolig i egen bydel. Mer mangfoldige bomiljøer vil bidra til at alle ulike befolkningsgrupper trives.

Målbilde mot 2050

Kristiansandsregionen har levende og trivelige byer og tettsteder som vokser innenfra og utvikler seg i tråd med sitt særpreg og sin historie. Funksjonsblanding og gode møteplasser, både ute og inne, skaper liv og mangfold. Fortetting skjer med kvalitet, lys og luft, og slik at det er grøntområder i nærheten. Alle grupper beboere opplever trygghet. Før byggestart i nye boligområder, og ved bygging av skoler og barnehager, er trygge gang- og sykkelforbindelser og kollektivtilbudet sikret. Det legges til rette for noe spredt utbygging for å styrke primærnæringene og å holde eksisterende hus og grender i hevd. Dette er med på å opprettholde bosetting og næringsutvikling. Ved lokalisering av spredt bebyggelse legges det vekt på lokale forhold og arealressurser.

Strategier fra 2023

1. Kompakt by- og tettstedsutvikling er det

overordnede, felles plangrepet. De fleste innbyggere har gangavstand til daglige gjøremål.

2. Kommunene bruker arealregnskap som et verktøy i arbeidet med kommuneplan og reguleringsplaner.
3. Det legges vekt på å utvikle varierte, sentrumsnære boligtilbud i ulike prisklasser.
4. Kommunene legger til rette for at det bygges flere leieboliger.
5. Nye områder planlegges med god tilgjengelighet, gode møteplasser og boliger med ulik grad av fellesskapsløsninger.

Planretningslinjer for attraktive byer, steder og boliger

2.1. Fortetting og transformasjon

Hovedvekt av all vekst i regionen skal skje som fortetting og transformasjon i eksisterende byer og tettsteder. Lokalisering av arbeidsplasser, boliger og kommersielle, kulturelle og sosiale funksjoner skal fremme funksjonsblanding og bidra til å utvikle kompakte, levende byer og tettsteder, styrke bruk av miljøvennlige transportformer og gi en samfunnsøkonomisk god utnyttelse av sosial og teknisk infrastruktur. Det skal begrunnes dersom dette ikke følges opp.

2.2. Langsiktig utviklingsgrense

I by- og tettstedsområder med utbyggingspress anbefales det at kommunen, i kommuneplanens arealdel, trekker en langsiktig utviklingsgrense rundt slike områder. Grensen markerer en yttergrense for hvor framtidig utbygging kan skje.

2.3. Styrke identitet og kvalitet

Alle plan- og utbyggingsprosjekter skal baseres

på analyser og beskrivelser som viser hvordan planen/prosjektet kan styrke stedets identitet og kvaliteter. Hensyn til estetikk og bærekraftig materialbruk inngår i analysen.

2.4. Gode uteområder

Felles utendørs oppholdsarealer opparbeides med høy kvalitet, stort innslag av grønt og gode løsninger for naturbasert overvannshåndtering. Arealet lokaliseres og utformes for lek, og for sosialt samvær for innbyggere fra ulike aldersgrupper og med funksjonsvariasjoner. Arealet utformes så det oppleves trygt. Det har god belysning, gode solforhold i sommerhalvåret, og er skjermet fra biltrafikk og parkering, bortsett

fra HC-parkering med god plassering. Utendørs oppholdsareal skal normalt ligge på bakkeplan. Det skal begrunnes dersom dette ikke følges opp.

2.5. Minst 80 % av veksten i nye boliger i kommunene kommer innenfor prioriterte områder, jf. tabell med anbefalte steder. Lokalisering av arbeidsplasser, boliger, butikker og tjenester skal styrke og gi liv til eksisterende sentre og fremme funksjonsblanding. Noe vekst, inntil 20 %, kan skje andre steder, fortrinnsvis i definerte bygdesentre og mindre bydelssentre. Regional plan anbefaler følgende steder for utvikling:

Anbefalte 80 %-steder		Anbefalte 20 %-steder
By- og kommunesentre	Lokalsentre/bydelssentre	Bygdesentre/mindre bydelssentre
Kristiansand (Kvadraturen med randsone, Grim, Tinnheia, Hellemyr, Gimle)	Vågsbygd, Lund, Randesund senter, Tangvall, Nodeland, Flekkerøy, Voie, Justvik, Hånes, Hamresanden	Dvergsnes, Fagerholt
Kilen, Langenes, Lunde, Mosby		
Solsletta/Nygårdsletta, Strai		
Lillesand sentrum (inkl. byggesone langs fylkesveg 420 mot Sangereid i vest og Kaldvell i øst)	Tingsaker	Høvåg
Mandal sentrum, Lindesnes (inkludert sentrale bydeler)	Vigeland, Spangereid, Krossen/Holum, Øyslebø	Bjelland, Heddeland/Marnardal, Vigmostad
Vennesla sentrum (inkludert Hunsøya og Moseidmoen)	Kvarstein, Vikeland	Homstean, Skarpengland, Hægeland
Birkeland (Birkenes kommune)		Engesland, Herefoss
Birketveit (Iveland kommune)		Skaiå, Vatnestrøm

2.6. Universell utforming

Det skal stilles krav til universell utforming i all planlegging. Planleggingen skal ta høyde for universell utforming og tilgjengelighet for alle, og ta hensyn til den delen av befolkningen som har lav mobilitet.

2.7. Anbefalt tetthet

I prioriterte vekstområder skal det legges til rette for høy arealutnyttelse. Tettheten må sees i sammenheng med stedets størrelse, utforming og kvaliteter i nærområdet. Tabellen nedenfor er et utgangspunkt.

Boligtype	Anbefalt tetthet
Konsentrert småhusbebyggelse	2-4 boenheter per dekar
Blanding av småhusbebyggelse og lavblokk i 3-4 etasjer	5-6 boenheter per dekar
Lavblokk/leilighetsbygg i 3-4 etasjer	7-8 boenheter per dekar
Blokk/leilighetsbygg i 5-6 etasjer	10-12 boenheter per dekar

2.8. Fjernvarme og nærvarme

Tilknytningsplikt for fjernvarme/nærvarme for ny bebyggelse skal vedtas i alle konsesjonsområder for fjernvarme/ nærvarme.

for eksempel fjernvarme, jordvarme, bioenergi og solenergi.

2.9. Fornybar energi

I kommuneplaner og reguleringsplaner som omfatter ny bebyggelse, bør det alltid utredes om en skal satse på fornybare energiformer som

2.10. Energieffektivisering i bygg

I ny bebyggelse skal kommunene vurdere å stille krav om lavenergi- eller passivhus.



Fra Glencore Nikkelverk, Kristiansand. Foto: Anders Martinsen

Plantema 3. Arbeidsplasser og næringsliv

Kristiansandsregionen har et allsidig næringsliv, og kommunene har ulike næringsprofiler. Tilgangen på rimelig, fornybar kraft har tradisjonelt vært svært god. Regionen har en betydningsfull, eksportrettet prosessindustri, en god del små og mellomstore industribedrifter, og har utviklet verdensledende teknologi, produkter og tjenester innen energi og maritim næring. Bygg og anlegg er en stor og viktig bransje, og skogbruk og treindustri har tradisjonelt vært viktige næringer, sammen med landbruk. Det er også sterke miljøer for håndverk. Regionen er en viktig reiselivsdestinasjon, og varehandelen er en stor næring.

Det har over tid vært en betydelig reserve av næringsarealer i regionen, men det har vært en pågående diskusjon om dette har vært riktig type arealer og lokalisering for næringeres varierende behov. Det er stort potensial i fortetting og transformasjon av eksisterende næringsområder, og flere gode eksempler på at dette kan gjøres med godt resultat.

Grønn industri

Ny grønn industri er et aktuelt tema regionalt, og dette kan åpne muligheter for økt verdiskaping og nye arbeidsplasser. Grønn industri skal være en del av løsningen på klima- og naturkrisa. Ofte er nye industriprosjekter svært arealkrevende, og kan derfor også dra i motsatt retning.

Våren 2022 utarbeidet Regjeringen et veikart for grønt industriløft og en batteristrategi for Norge. De sju innsatsområdene som trekkes fram i veikartet er havvind, hydrogen, batteriverdikjede, CO₂-fangst og -lagring, energi-effektiv prosessindustri, maritime nullutslippsfartøy og bærekraftig skogbruk. Mye av dette er vi godt i gang med i kristiansandsregionen. For eksempel: Nikkelverket i Kristiansand skal være en del av batteriverdikjeden til Morrow Batteries i Arendal. Hydrogrenknutepunkt etableres på industriområdet på Fiskå, og samarbeidet om satsing og funksjonsfordeling innen havvind er startet.

Fra regjeringens Grønt industriløft:

Det er viktig for den enkelte kommune og region å få avsatt nok attraktive og bærekraftige næringsarealer til at man tiltrekker seg nye grønne industrietableringer. Samtidig må man unngå tap av viktige arealer for matproduksjon, naturmangfold, økte klimagassutslipp fra avskoging og andre samfunnstjenlige formål. Arealbruken bør derfor vurderes i de overordnede planene til fylkeskommunene og kommunene, ut fra et helhetlig kunnskapsgrunnlag. (s. 31)

Videre heter det at ny industri fortrinnsvis skal etableres i eller i tilknytning til eksisterende industriområder, og at en skal unngå konkurranse mellom regioner og kommuner som fører til nedbygging som er større enn behovet. Regjeringen peker på at en grønn industripolitikk også innebærer balanse i naturregnskapet.

Nye vegkryss

Nye motorveger med kryss og tilførselsveger bidrar til nedbygging av store arealer og mye uberørt natur. Erfaringsmessig vil det være et stort press for utbygging rundt kryss. Her er det en regional utfordring å sørge for at det ikke etableres virksomheter som fører til økt personbiltrafikk og byspredning.

Målbilde mot 2050

Gjennom god samhandling og planlegging legger kristiansandsregionen til rette for gode, forutsigbare rammevilkår for etablerte næringer og en balansert vekst i næringsliv og arbeidsplasser. Det er godt samarbeid og god funksjonsdeling på tvers av kommunegrensene. Rett virksomhet blir lokalisert på rett plass med tanke på god arealforvaltning, muligheter for industriell symbiose, tilgang til kraft, riktig infrastruktur og miljøvennlige transportformer.

Strategier fra 2023

1. Legge til rette for økt verdiskaping ved å sikre forutsigbare vilkår for eksisterende og nye virksomheter.
2. Godt regionalt samarbeid og god funksjonsfordeling i forbindelse med nye etableringer av industri og annen næring.
3. Lokalisere rett virksomhet på rett sted, i tråd med 80/20-fordeling og ABC-prin-

sippet. Nærhet til andre virksomheter kan åpne muligheter for industriell symbiose og sirkulærøkonomi.

4. Transformasjon og fortetting på eksisterende næringsarealer vurderes før nye arealer bygges ned.

Planretningslinjer for arbeidsplasser og næringsliv**3.1. Tilrettelegging for bærekraftig næringsutvikling**

Det skal legges til rette for bærekraftig næringsutvikling i alle kommunene med utgangspunkt i prioriterte steder og det enkelte steds fortrinn. Det skal legges til rette for at minst 80 % av arbeidsplassveksten skjer innenfor byene, områder som er prioritert for boligvekst og innenfor regionale næringsområder vist som A- og B-områder i kartet nedenfor (mange til middels antall ansatte og besøkende).

Nye industrietableringer bør fortrinnsvis komme i etablerte industriområder eller på frigjorte næringstomter.

Lokalisering av alle typer arbeidsplasser skal følge ABC-prinsippet for rett virksomhet på rett plass. Transformasjon og bedre utnytting av eksisterende arealer skal alltid vurderes før nye arealer reguleres til næring. Det skal begrunnes dersom dette ikke følges opp.

3.2. Mobilitetsplan

Det skal utarbeides en mobilitetsplan for nyetableringer med flere enn 50 ansatte eller utbyggingsprosjekter større enn 1.000 m² BRA. Mobilitetsplanen beskriver transporttilbud, angir forventet reisemiddelbruk blant ansatte og besøkende, og identifiserer tiltak for å stimulere til økt sykling, gange og kollektivtransport.

3.3. ABC-prinsippet for lokalisering**A. Arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter.**

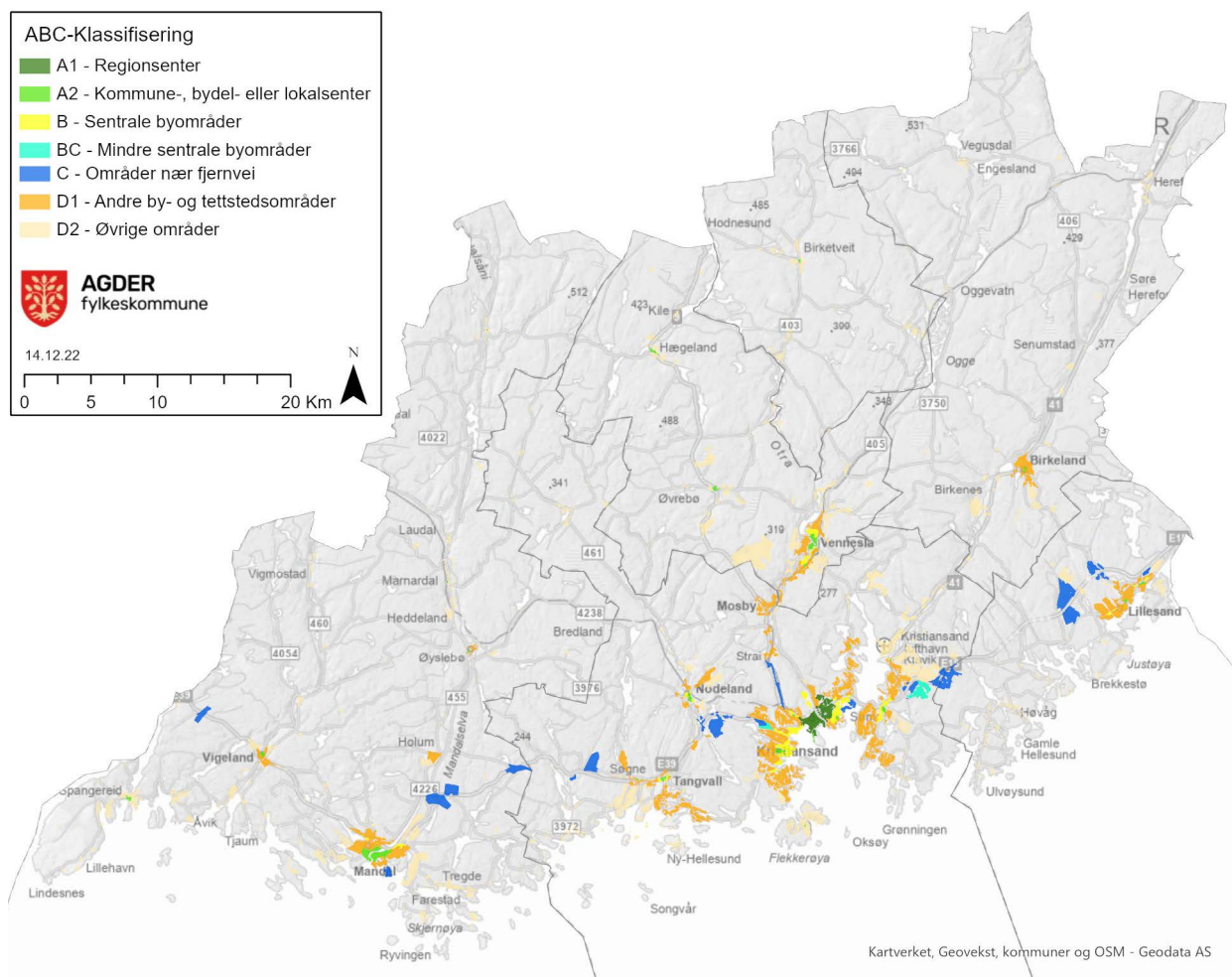
Eksempler: Kontorbedrifter, offentlig forvaltning, handel og service, skoler og institusjoner med mange ansatte, besøkende, studenter og elever. Denne type virksomheter skal lokaliseres så nær by-/kommunesentrum som mulig, med god kollektivtilgjengelighet, mange innbyggere i gang- og sykkelavstand, lav parkeringsdekning med bil og høy parkeringsdekning med sykkel.

B. Allsidige virksomheter

Dette er virksomheter med middels arealbehov og middels tetthet av ansatte eller antall besøkende/ kunder. Eksempler: Håndverksbedrifter og ulike kombinasjoner av lager og kontor. Disse bør ligge integrert i by-/ tettstedsstrukturen, med kollektivtilgjengelighet, middels parkeringsdekning for bil og høy parkeringsdekning for sykkel.

C. Arealkrevende virksomheter med stort behov for tungtransport/biltransport, lav tetthet av arbeidsplasser og få kunder/ besøkende.

Dette er virksomheter som vanligvis ikke er avhengig av godt kollektivtilbud eller god tilgjengelighet for gående og syklende. Eksempler: Gods- og logistikkvirksomhet. Slike virksomheter skal som hovedregel lokaliseres i tilknytning til stam- og riksveg og ha god parkeringsdekning for bil. Virksomheter som benytter tog/skip/fly bør lokaliseres i nærheten av trafikknutepunktene for den aktuelle infrastrukturen.



*Figur 7: ABC-klassifisering for kristiansandsregionen, 2022.
(Agder fylkeskommune/analyseavdelingen)*

Om ABC-kartleggingen:

Analysen er basert på tilgjengelighet-/sentralitet ved hjelp av bl.a. nettverksmodeller. Det er den samlede vurderingen av kollektivtilgjengelighet (frekvens), tilgjengelighet for gående (15 minutter), syklende (15 minutter) og nærhet til E18 som ligger til grunn for klassifiseringen. Både befolkningsendringer og tilrettelegging av ny infrastruktur vil påvirke dette over tid. Flate- ne er hentet fra kommuneplaner per 2022 (byggeområder).

A1: Svært god tilgjengelighet for gående, syklende og kollektiv.

A2: Her er sentrumsområder fra kommuneplanene lagt til for å få fram kommune-, bydels- og lokalsentre, og tilgjengeligheten

til disse varierer. Dette er altså et avvik fra metodikken.

B: Områder med middels til god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper. God sentralitet.

BC: Områder med middels tilgjengelighet for myke trafikanter. God kollektivtilgjengelighet.

C: Områder med svært god tilgjengelighet for tungtrafikk og bil. Nærhet til E18/E39. Dårlig tilgjengelighet for gående og syklende.

D1: By- og tettstedsområder med kollektivtilbud, og som faller utenfor A eller B.

D2: Alle andre områder. Svak tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.

3.4. Sjørettet næringsvirksomhet

Næringsarealer med sjøtilknytning er en knapp ressurs som ikke skal omdisponeres til andre formål.



Foto: Agder kollektivtrafikk

Plantema 4. Miljøvennlig, effektiv og trygg transport

Transportplanlegging er avgjørende for god, langsiktig by- og tettstedsutvikling. Regional plan for mobilitet for Agder behandler overordnede prinsipper, infrastruktur og ny teknologi for mobilitet i hele fylket. Hovedmålet for mobilitetsplanen er "Sammen gjør vi reisen enkel, trygg og grønn". Dette er viktig i hele Agder, men spesielt i kristiansandsregionen, regionen der det foregår flest reiser.

Bolig-, areal- og transportplanene for arendalsregionen og kristiansandsregionen skal gjøre mobilitetsplanleggingen mer konkret, særlig med tanke på persontransport. Disse planene har planretningslinjer som kommuner og andre skal følge opp. Planene legger nullvekstmålet for personbil til grunn. Dette er spesielt viktig når det gjelder innfartstrafikk til Kristiansand sentrum.

Regionplan Agder har satt mål om å kutte minst 45 prosent av klimagassutslippene innen 2030, i tråd med Norges forpliktelser gjennom Parisavtalen. Det trengs økt innsats om målet skal nås. Personbiltransport står for en stor andel av utslippene og gir også miljøbelastninger som

støy, støv og kø. Likevel er bilen den dominerende transportformen, selv i de tettest befolkede områdene. Holdninger og vaner har mye å si for valg av transportform. Det må oppleves som lettvinnt, behagelig og rimelig å reise miljøvennlig i det daglige. Tilrettelegging for å kombinere ulike transportformer er vesentlig.

Likestilling i transport

Barn og unge reiser mye, og er ei sårbar gruppe i trafikken. Planleggingen skal legge til rette for trygge, miljøvennlige reiser til skolen og på fritida. Dette vil også legge grunnlag for gode, helsefremmende vaner seinere i livet. Reisebehov og transportvalg er ikke kjønnsnøytralt. Kvinner går mer og bruker oftere kollektivtransport enn menn. Menn er overrepresentert i bruk av personbil og hyppigere brukere av nye mobilitetstilbud, som el-sparkesykler. Funksjonsevne, innvandringsbakgrunn og alder påvirker også muligheter til å velge transportmiddel. Transportplanlegging og tilrettelagte tilbud for alle er et viktig tema for en mer likestilt kristiansandsregion.

Sykkel og gange

Sykkel og gange er de mest miljøvennlige og helsefremmende transportmidlene. Gå- og sykkelvennlig arealplanlegging legger til rette for raske og hyggelige forbindelser. Mange kollektiv- og bilreiser starter eller slutter med å gå eller sykle. I eksisterende bolig- og næringsområder kan kartlegging av behovet for flere snarveger være nyttig. Opprusting av eksisterende forbindelser kan bidra til at flere går eller sykler på korte reiser. God brøyting, strøing, feiing og belysning er viktig for å gjøre snarveger og gang- og sykkelveger trygge og attraktive hele året.

Regionen, og særlig Kristiansand, har hatt en økning i andel reisende som sykler og går. Dette tyder på at tilrettelegging for tryggere og mer attraktive gang- og sykkelforbindelser har effekt. Gode sykkelveger som gjør det mulig å sykle til skole, arbeid og andre viktige målpunkter er vesentlig. Det bør også legges til rette for sykling mellom kommune-, bydels- og lokalsentra. Sykkel og gange må ses i sammenheng med fortetting og transformasjon ved kollektivknutepunktene, og bli de foretrukne transportmidlene lokalt. Det må legges til rette for trygg sykkelparkering ved planlegging av boliger, skoler, butikker, arbeidsplasser og andre steder folk samles.

Kollektivtransport

I kristiansandsregionen er bussen bærebjelken i kollektivtilbudet. Jernbanen er et supplement på strekningene Marnardal – Kristiansand – Venne-
sla. I en region med lang tradisjon for å reise til sjøs kan det, etter hvert som teknologien for mindre, elektriske hurtigbåter utvikles, vurderes å gjenoppta bruk av vannveier til lokal transport. Der det er passasjergrunnlag, og grunnlag for å drive kostnadseffektivt, kan båt på lengre sikt bli et attraktivt innslag i kollektivtilbudet.

Fortetting og transformasjon i sentre nær kollektivknutepunkter styrker grunnlaget for kollektivtilbudet i regionen. Kollektivtrafikken må gis prioritet på metroaksen i Kristiansand og hovednettet i regionen for øvrig. Det må til for å styrke bussen i konkurranse mot personbil. Bedre framkommelighet for bussen vil redusere reisetida, bidra til færre forsinkelser og gjøre det mer attraktivt å velge buss. Eksempler på tiltak som øker framkommeligheten er signalpriorite-

ring i kryss, sammenhengende kollektivfelt og egne kollektivgater i sentrum.

Det er nødvendig å ha et differensiert rutetilbud for buss i regionen. De sentrale delene av Kristiansand må ha et høyfrekvent tilbud med tilstrekkelig kapasitet. I mindre byer og tettsteder er det viktig å sikre et akseptabelt tilbud med behovstilpasset frekvens. Langrutene mellom byer og tettsteder skal gi folk effektiv kollektivtransport til arbeids-, skole- og fritidsreiser. De vil ofte gå på hovedvegene, og må suppleres med gode byttepunkter med lokalruter og bestillingstransport.

Nye motorvegstreknings skal gi et høyfrekvent kollektivtilbud som er konkurransedyktig med bilen. Det skal være en rask og effektiv betjening av knutepunkter og holdeplasser langs motorvegene. Mange av innbyggerne bor nær de gamle hovedvegene. Disse strekningene skal også ha et tilfredsstillende kollektivtilbud.

For å øke andelen som reiser kollektivt, må det legges til rette for fortsatt utbygging av gode innfartsparkeringer ved knutepunkt, slik at det er trygt og lett å sette fra seg sykkel/el-sykkel eller bil og reise kollektivt videre. Bytter mellom buss og andre transportformer må foregå så sømløst som mulig. Apper som gjør det mulig å bruke samme billett til ulike transportformer trengs for å gjøre det lett å reise kollektivt. Samtidig må en sikre gode alternativer for å motvirke digitalt utenforskap.

Parkering

Parkeringspolitikk påvirker arealbruk og miljø, og har stor betydning for utforming og bruk av byrom og gateareal i byer og tettsteder. Ved å begrense mulighetene for parkering i sentrumsområder økes framkommeligheten, og arealer frigjøres til møteplasser, gange, sykkel og kollektivtrafikk. Parkeringsarealene må i størst mulig grad effektiviseres, uten at dette går ut over parkeringsmuligheter for bevegelseshemmede. I byer, tettsteder og handelsområder bør parkeringsplasser i størst mulig grad legges under bakken. Varelevering er viktig for næringslivet. I sentrene kan det oppstå konflikter mellom varelevering og kollektivtrafikk/sikkerhet for fotgjengere og syklist. Lokal planlegging må løse disse interessekonfliktene på en helhetlig måte.

Parkeringspolitikken er ett av flere virkemidler for å nå nullvekstmålet. Det er behov for felles prinsipper for utforming av parkeringspolitikk i planområdet. Parkeringsnormer må ta hensyn til at det er forskjell på by og land, og differensieres slik at de støtter opp om ønsket utvikling og arealbruk. Soner og normer må sees i forhold til kollektivtilbudet i de ulike sentrene.

Teknologi- og samfunnsutvikling vil gjøre at bildeling og "mobilitet som én tjeneste" (MaaS) blir stadig viktigere. I byene vil biler og parkeringsplasser i stadig større grad baseres på leie etter behov. For å legge til rette for en slik ønsket utvikling, bør parkering i størst mulig grad etableres i felles anlegg. Disse bør ligge i bygg, eller under bakken, og ha atkomst som begrenser lokal kjøring. Ved utforming av parkeringsbestemmelser bør kommunene benytte mest mulig like formuleringer og måleenheter, se retningslinje 4.7.

Regionale transportfunksjoner

Sørlandsbanen har en viktig rolle som indre hovedlinje for kollektivtransporten på Agder. I kristiansandsregionen er det en del som bruker toget til pendling inn og ut av regionen, men også internt i regionen mellom Marnardal, Nodeland, Kristiansand og Vennesla. Det er stort behov for å oppgradere infrastruktur og skinne-gang på Sørlandsbanen, og viktig for kristiansandsregionen å ha et godt togtilbud til både Stavanger og Oslo. Arbeidet for sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er viktig for kristiansandsregionen, og må intensiveres. De fire stasjonene i regionen må ha gode fasiliteter og god kvalitet. Stasjonsområdene skal ha god tilgjengelighet, også for syklist, og ha gode parkeringsplasser for sykkel og bil. Stasjonene må være godt tilrettelagte byttepunkter til buss eller bestillingstransport.

Det er utredet, seinest i 2016, om Sørlandsbanen på strekningen Nodeland- Kristiansand - Vennesla kan brukes til lokaltog. En sentral konklusjon er at befolkningsgrunnlaget nær stasjonene enn så lenge er for lite. Bygging av boliger og fortetting nær "stasjonsbyene" og mulige nye stasjoner kan gi grunnlag for å vurdere lokaltog på nytt. Når Lindesnes kommune er en del av kristiansandsregionen, må Marnardal stasjon, og eventuelt Breland, tas med i videre vurderinger. Vennesla kommune planlegger for bygging av ny

togstasjon på Graslia, i kommunesenteret, som en del av satsingen på grønn, urban bygd. Dette vil gi raskere reise til Kristiansand enn buss på de tidspunktene det går regiontog.

Det finnes flere selskaper som opererer regionale bussruter både vestover, nordover og østover inn og ut av regionen. Dette er et viktig tilbud på de lengre reisene.

Kristiansand havn har fra 2021 vært et interkommunalt selskap som omfatter havnevirksomheten i Kristiansand og Lindesnes. Havnene har stor betydning for regionen og landsdelen, som alltid har vært sjøretta. Havnene i kristiansandsregionen utfyller hverandre med Kristiansand havn som ferje- og konteinerhavn og Mandal havn som industrihavn og utskipingssted for tømmer. Havna i Kristiansand har tilknytning til jernbane og E39/E18.

Kristiansand lufthavn Kjevik er kristiansandsregionens og Agders hovedflyplass. Flyplassen har en viktig funksjon, og et nasjonalt og internasjonalt rutetilbud. Internasjonale forbindelser er avgjørende for det eksportrettede næringslivet i landsdelen.

Målbilde mot 2050

Kristiansandsregionen har et attraktivt, effektivt og miljøvennlig transportsystem, tilpasset innbyggernes behov. Kollektivtilbudet er tilgjengelig for alle innbyggergrupper, spesielt for ungdom. Varianter av bestillingstransport, gode gang- og sykkelveger og parkering for sykkel og bil ved knutepunkter gjør at alle greit kan komme seg til buss, tog eller båt, som går dit de skal. Kollektivtraseene er utformet med mest mulig rett bane og minst mulig hindringer. Det er lagt til rette for bildeleordninger der befolkningsgrunnlaget er stort nok, og kollektivtilbud til populære friluftsområder. Til sammen gir dette nullvekst i personbiltransport. Friggjøring av parkeringsplasser har gitt flere trivelige møteplasser i sentrene, og arealeffektive handels- og næringsområder.

Strategier fra 2023

1. Kristiansandsregionen har et attraktivt, rimelig, effektivt og fleksibelt kollektivtilbud bygd rundt et godt hovednett for bussen. Kollektivtilbudet er på plass før folk flytter inn i nye boligfelt eller begynner på en nyetablert arbeidsplass. Når nye vegstrekninger åpner, er et attraktivt og konkurransedyktig kollektivtilbud på plass.
2. God tilrettelegging gjør at andelen som går, sykler og reiser kollektivt, øker år for år. Personbiltrafikken inn til Kristiansand sentrum, og til flere andre kommunesentre, flater ut og reduseres.
3. Alle barn og ungdommer kan gå og sykle trygt til skolen, eller til skolebussen.
4. Kristiansandsregionen har et offensivt forhold til å prøve ut bestillingsordninger og fleksible kollektivtilbud som kan betjene innbyggere utenom byene og de større tettstedene.

Planretningslinjer for miljøvennlig, effektiv og trygg transport

4.1. Kollektivtransport

I kommuneplanens arealdel skal det regionale hovednettet for kollektivtransporten kartfestes. Langs det regionale hovednettet skal framkommelighet for buss prioriteres slik at kollektivtraseene er mest mulig rettlinjede. Rundkjøringer og andre arealtiltak som hindrer framføringshashtighet for bussen bør unngås.

4.2. Prioritering av arealer til transport

Reguleringsplaner skal inneholde en prioritering av arealer med hensyn til transport. "Den omvendte trafikkpyramiden" fra Statens vegvesen legges til grunn for prioriteringen.

4.3. Innfartsparkering

Langs det regionale hovednettet skal det prioriteres å etablere innfartsparkering for sykkel og bil for å sikre trygge og effektive overganger og legge til rette for sammensatte, miljøvennlige reiser.

4.4. Korte, direkte gangforbindelser

Korte forbindelser til holdeplasser og lokale målpunkt skal sikres.

4.5. Nettverk for sykkel og gange

Behovet for utvikling av eksisterende eller etablering av nytt nettverk for gående og syklende skal vurderes og ev. innarbeides i kommuneplanene. Skoleveg prioriteres.

4.6. God framkommelighet

God framkommelighet i et sammenhengende sykkelvegnett skal utvikles i by- og kommunesentre.

4.7. Soneinndeling og normkrav for parkering

Ved revisjon av kommuneplanen skal soneinndeling for parkering av bil og sykkel være en del av kommuneplanens arealdel. Områdene deles i soner i tråd med intensjonen i regional plan. I by- og bygdesentrene i Kristiansand, Mandal, Vennesla og Lillesand, og andre steder med senterfunksjoner og god kollektivdekning, skal kommunene sette en maksimumsnorm for personilparkering og en minimumsnorm for sykkelparkering som samsvarer med intensjonene i tabellen nedenfor.

For næringsarealer gjelder normen per 100 m² bruksareal. For bolig gjelder normen per boenhet. Alle tall inkluderer HC-parkering, der utformingen gir plass til bil med heis. Se tabell nedenfor.

Personbil	Sone 1	Sone 2	Sone 3
Kontor, kjøpesenter, forretning, tjenesteyting. (høy arbeidsplass- /besøksintensitet)	1	1	For kontor: 1 For forretning: 1
Industri, lager (lav arbeidsplass- / besøksintensitet)	1	1	1
Bolig, per boenhet	0,5	Per boenhet: 1 Gjesteparkering: 0,2	Blokkbebyggelse: 1,2 Småhusbebyggelse, per boenhet: 2 Gjesteparkering: 0,2

Tabellen nedenfor viser soneinndeling for planområdet. Områdene Spangereid, Holum, Øyslebø, Birketveit og Hægeland står i parentes. De har senterfunksjoner, men har per i dag et

svakt eller ikke eksisterende kollektivtilbud. For at retningslinjene knyttet til parkering skal kunne gjelde for disse områdene, må kollektivtilbudet styrkes.

Sone	Kristiansand	Lindesnes	Lillesand	Vennesla	Birkenes	Iveland
1	Kvadraturen					
2	Grim, Lund, Nodeland, Tangvall, Vågsbygd	Mandal sentrum	Lillesand sentrum	Vennesla sentrum		
3	Flekkerøy, Gimle, Hellemyr, Hamresanden, Hånes, Justvik, Randesund, Tinnheia, Voie	Vigeland (Spangereid, Holum og Øyslebø)	Tingsaker	Vikeland (Hægeland)	Birkeland	(Birketveit)

Bygning med boenhet med krav om heis, byggverk med krav om universell utforming og uteareal for allmennheten, skal ha tilstrekkelig antall parkeringsplasser for forflytningshemmede. Disse parkeringsplassene skal være nær hovedinngang, ha tilfredsstillende belysning, ha plass til bil med heis og være tydelig skiltet og merket.

Kommunene bør etablere minimumsnorm for antall sykkelplasser per 100 m² for næring, og antall sykkelplasser per boenhet. Det anbefales at sykkelparkering er under tak, og utformes så syklene kan låses forsvarlig fast. Parkeingsnorm for sykkel:

- a. Boliger: minimum to plasser per boenhet.
- b. Kontorarbeidsplasser og institusjoner: minimum fem plasser per 100 m² bruksareal.
- c. Forretning: minimum fem plasser per 100 m² bruksareal.
- d. Kommunene anbefales å sette en minimumsnorm for sykkelparkering for grunnskole, videregående skole og barnehage.

4.8. Lademulighet for el-bil

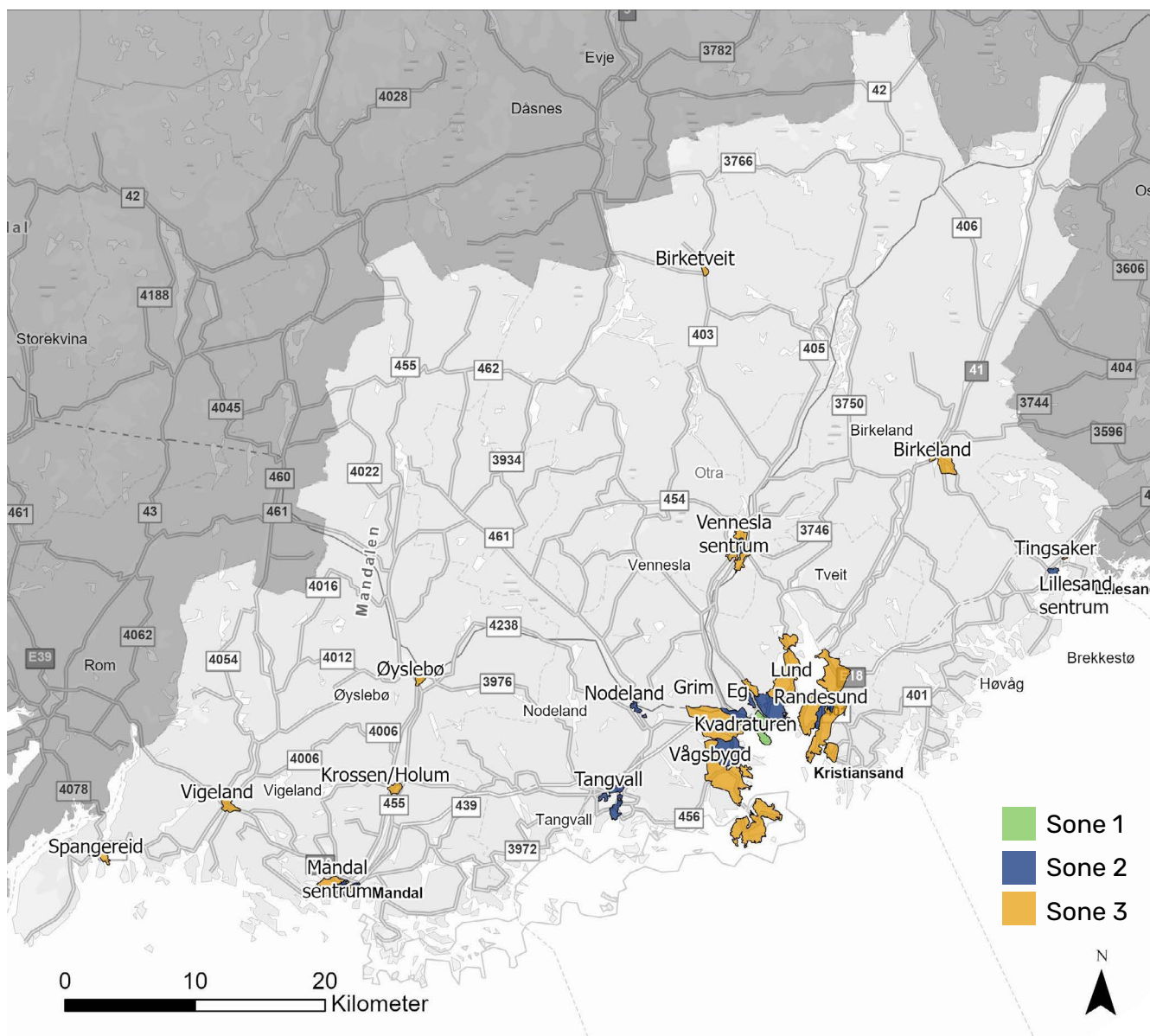
På parkeringsområder skal det tilbys lademuligheter for ladbar motorvogn ved et tilstrekkelig antall plasser, minst 20 % av det totale antallet. Ladepunkter må plasseres slik at tilgjengelighet/universell utforming er ivaretatt. 5 %, minimum to plasser, skal avsettes til handikapbil.

4.9. Arealeffektiv parkering i sentrum

For kontor og forretning samt boligprosjekt innenfor områder angitt som sentrumsformål, skal det planlegges for arealeffektive løsninger som fellesanlegg og parkering under bakken. Det tilstrebes å legge minst 85 % av parkeringsplassene under terreng. Nedkjøringsramper bør fortrinnsvis plasseres inne i bygning.

4.10. Avgift på besøksparkering

I sentrumsområder skal besøksparkering for bil som hovedregel være avgiftsbelagt.



Figur 8: Parkeringssoner i kristiansandsregionen. (Agder fylkeskommune/analyseavdelingen)

Avgrensningene er basert på blant annet grunnkretser og stedsavgrensninger, samt nærhet til kollektivtrafikk, offentlig tjenesteyting eller andre sentrumsformål. Kommunen avgrensner de eksakte sonene i kommuneplanens arealdel.



Foto: Adobe Stock

Plantema 5. Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Effektene av klimaendringene inntreffer tidligere og er mer omfangsrike enn ventet. Norge får et varmere klima med mer nedbør, kortere snøsesong, minkende isbreer, flere og større regnflommer og stigende havnivå. I perioder opplever vi også tørke. Å bevare økosystemene er grunnleggende for en klimarobust utvikling. Klimaendringer og ekstremvær gjør at man må ha større fokus på hvor og hvordan man bygger.

Det trengs helhetlig planlegging for god samfunnssikkerhet og beredskap i kristiansandsregionen, og nødvendig klimatilpasning på ulike samfunnsområder. Klimaendringene vil med stor sannsynlighet føre til enda mer ekstremvær i denne regionen også. Beredskap for økt risiko for flom, skred, mer overvann og stigende havnivå må være en del av bolig-, areal- og transportplanleggingen. Åpne bærekraftige løsninger der overvann håndteres naturlig etter terreng og lokale forhold fungerer best. Lukkede systemer øker vannhastigheten og har begrenset kapasitet. Planmyndigheten har ansvar for at risiko- og sårbarhetsanalyser gjennomføres for hvert enkelt planområde.

Tema som matvaresikkerhet og sikring av drikkevannskilder er også viktige i beredskapsarbeidet. Drikkevannet i Norge er generelt trygt, men Mattilsynet er bekymret for fremtiden. Dette gjelder også i kristiansandsregionen. Det har vært lite fokus på utbedring av distribusjonsnett og alternative kilder for drikkevann.

Sikkerhet og beredskap innen kraftforsyning og digital infrastruktur blir stadig mer aktuelt. Statsforvalteren koordinerer et viktig prosjekt der det er et overordnet mål å få viktige parter til å samarbeide om informasjonsdeling og oversikt som kan bedre beredskapen. Et av målene er å skape en felles situasjonsforståelse og stimulere til økt samarbeid mellom kommunene og andre aktører innen samfunnssikkerhet, for å motvirke sektorisering.

Samhandling mellom fylkeskommunen, kommuner, og lokale, regionale og nasjonale beredskapsaktører er nøkkelen for å kunne utvikle god beredskap for innbyggerne i kristiansandsregionen. Erfaringene med pandemi fra 2020 og krig i Norges nærområder fra 2022

viser at endringer i den nasjonale og regionale sikkerhetssituasjonen kan skje raskt. Regionen og lokalsamfunnene må styrke evnen til å fungere i kriser og krigssituasjoner.

Målbilde mot 2050

Åpne, sammenhengende grønne og blå strukturer og tidsmessige vann- og avløpssystemer forebygger flom og skred. Regionen har tilstrekkelige, trygge drikkevannskilder. Matproduksjonen øker. Det er god sikkerhet og beredskap, inkludert gode reserveløsninger for strømforsyning og digital infrastruktur.

Strategier fra 2023

1. Fylkeskommunen og kommunene legger vekt på klimatilpasning og samfunnstrygghet i planleggingen og legger de høye alternativene fra nasjonale klimaframskrivninger til grunn for arbeidet.
2. Samferdsels- og byggeprosjekter utføres med fokus på å sikre trygge flomveier. Det legges stor vekt på NVE sine kart som viser flom- og rasutsatte områder.
3. Kunnskapen om områdestabilitet økes og legges til grunn for planlegging. Nødvendig kompetanseheving av ansatte og tilføring av nødvendige nye fagressurser prioriteres.
4. I planarbeid er det godt samarbeid mellom aktører med ansvar for strømforsyning og digital infrastruktur for best mulig beredskap.

Planretningslinjer for samfunnssikkerhet og klimatilpasning

5.1. Høye alternativer legges til grunn

Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal høye alternativer fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn. Klimaprofil for Agder vil være en viktig del av kunnskapsgrunnlaget.

5.2. Åpne vannveier

Planer skal ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering. Nye prosjekter skal ikke tilføre mer vann.

5.3. Gode helhetlige løsninger

Det skal legges vekt på gode helhetlige løsnin-

ger og ivaretagelse av økosystemer og areal med betydning for klimatilpasning. Dette kan også bidra til økt kvalitet i uteområder.

5.4. Naturbaserte løsninger

Bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løsninger slik som eksisterende våtmarker og naturlige bekker eller nye grønne tak og vegger, kunstige bekker og basseng mv. skal vurderes. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort.

5.5. Vurdering ved rullering av kommuneplanene

Ved rullering av kommuneplan skal det gjøres en vurdering av om hensynet til et endret klima innebærer behov for oppheving eller revisjon av gjeldende reguleringsplaner.

Vedlegg 1. Føringer og referanser

Nasjonale føringer

- [FNs 17 bærekraftsmål](#)
- [Plan- og bygningsloven](#)
- [Lov om forvaltning av naturens mangfold \(naturmangfoldloven\)](#)
- [Lov om likestilling og forbud mot diskriminering \(likestillings- og diskrimineringsloven\)](#)
- [Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023](#)
- [Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging](#)
- [Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning](#)
- [Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen](#)
- [Barn og unges interesser i planleggingen](#)
- [mangfold på Agder 2015–2027 \(LIM-planen\)](#)
- [Regional plan for vannforvaltning i vannregion Agder 2022– 2027](#)
- **Kollektivkonsept 2030** (Kollektivstrategi til byvekstavgiften for kristiansandsregionen)
- **Mobilitetskonsept 2030.** (Utarbeidet av Agder kollektivtrafikk som innspill til Agder fylkeskommunes arbeid med ny byvekstavgift)
- [Landbruksstrategi for Agder 2022-2024](#)

Nasjonale referansedokumenter

- [Grønt industriløft](#)
- [Norges batteristrategi](#)
- [Nasjonal strategi for den sosiale boligpolitikken \(2021 – 2024\)](#)

Regionale føringer og referansedokumenter

- [Regionplan Agder 2030](#)
- [Regional planstrategi for Agder 2020-2024](#)
- **Regional plan for senterstruktur og handel for Agder** (under utarbeidelse)
- [Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033](#)
- [VINN Agder](#)
- [Regional plan for likestilling, inkludering og](#)

Vedlegg 2. Ordliste

Arealregnskap:

Som minimum:

1. Oversikt over nåværende og framtidige områder avsatt til utbyggingsformål i kommuneplanens arealdel (hentet fra kommuneplanens plankart).
 2. Oversikt over utbyggingspotensial i nåværende og framtidige byggeområder, og en oversikt over arealbruk i disse områdene i dag (hentet fra arealressurskart).
 3. Oversikt over hva LNFR-områder omdisponeres til/bygges ned til fordel for, og hvorvidt dette er en utvikling i tråd med statlige planretningslinjer (hentet fra kommuneplanens plankart).
 4. Oversikt over arealressursene i LNFR-områdene som omdisponeres (hentet fra arealressurskart).
- B. I tillegg bør arealregnskap i en maksimumsversjon inkludere:
- a. Oversikt over forventet, fremtidig boligbehov (basert på f.eks. SSB sine befolkningsprognoser, gjennomsnittlig antall beboere per bolig og prognoser for fremtidig snittalder i kommunen), sett opp mot dagens boligstruktur (Matrikkelen eller SSBs data om boligmasse). Tilsvarende oversikt over behov for næringsområder (lokale vurderinger).
 - b. Oversikt over hvordan utbyggingspotensialet fordeler seg på delområder i kommunen (administrativ oppdeling eller en oppdeling etter lokale plansoner).
 - c. Oversikt over når de ulike utbyggingsområdene og utviklingspotensialene forventes å bli bygget ut (lokale vurderinger).
(Kilde: Statsforvalteren i Nordland, som siterer fra Rambøll-rapport utarbeidet på oppdrag fra Kommunaldepartementet).

Dyrka jord: Dyrka jord er nå definert som fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite.

Dyrkbar jord: Dyrkbar jord er areal som ikke er fulldyrka, men som ut i frå agronomisk perspektiv kan dyrkast opp til fulldyrka jord, og som held krava til klima og jordkvalitet for plantedyrking. (Kilde: NIBIO)

Naturregnskap: Naturregnskap, eller økosystemregnskap, kan brukes til å systematisere kunnskap om naturens goder og tjenester og bidra til bedre beslutninger for en bærekraftig utvikling.

Beslutninger i samfunnet skal bygge på kunnskap. Ofte blir ikke verdien av intakt natur og kostnader ved å ødelegge natur med som del av grunnlaget for beslutninger. Et økonomisk system som bygger på økonomisk vekst og som ikke tar hensyn til at fornybare ressurser er begrensede, er ikke bærekraftig i det lange løp. Naturregnskap (økosystemregnskap) kan brukes til å systematisere kunnskap om naturens goder og tjenester og bidra til bedre beslutninger for en bærekraftig utvikling.

Nasjonalregnskapet er Norges regnskap for verdiskaping. Nasjonalregnskapet inneholder kun forhold som kan verdsettes i kroner og øre. Økosystemenes bidrag til verdiskaping i ulike sektorer i økonomien, inkludert det offentlige og husstander, er stort sett ikke synlig i dagens nasjonalregnskap. Dette innebærer at hverken forringelse av natur eller de positive bidragene fra naturen inngår i dagens økonomiske statistikk.

I mars 2021 vedtok FNs statistiske byrå en ny standard for naturregnskap. Regnskapet har som hovedformål å synliggjøre økosystemenes bidrag til ulike deler av nasjonaløkonomien. Regnskapet kan også brukes til å dokumentere økosystemenes bidrag til menneskelig velferd, jobber og levebrød og rapportere på oppnåelse av FNs bærekraftsmål. Standarden presiserer at statistikken skal være beslutningsrelevant, dvs. at landene kan utvikle statistikk på viktige forvaltningsrelevante tema.

Fra norsk side har Statistisk sentralbyrå og NINA deltatt i utviklingen av standarden fra 2012 og fram til den ble vedtatt. Statistisk sentralbyrå har nå ansvaret for å rapportere statistikken. (Kilde: NINA - Norsk institutt for naturforskning)

Nærværme (også kjent som sentralvarme):

Nærværme er et varme- og distribusjonssystem som fordeler varmt vann til forbrukere i for eksempel en bygård, et borettslag eller et fabrikanlegg. Et nærværmeanlegg er i prinsippet

et mini fjernvarmeanlegg, som forsyner et mindre område med varme til oppvarming og eventuelt varmt springvann. Energikilden kan være olje, strøm, biomasse, varmepumpe med flere, eller en kombinasjon av disse.

(Kilde: Store norske leksikon)

Industriell symbiose: Industriell symbiose er en strategi for å oppnå en sirkulær økonomi, gjennom at bedrifter/virksomheter innenfor et geografisk avgrenset område samarbeider om bruk av ressurser som eksempelvis materialer, energi, vann og/eller biprodukter. Gjennom at ressursene utnyttes i et kaskadeprinsipp, fra høyeste til stadig lavere krav til kvalitet, kan bedriftene utnytte både energi, vann og mange materialer med en høy grad av ressurseffektivitet. (Kilde: Østlandsforskning)

Langsiktig utviklingsgrense: En avgrensning mellom by- og tettstedsområder og omlandet rundt eksisterende byer og tettsteder. Der hvor dette gjøres, markeres yttergrenser for hvor framtidig utbygging bør skje.

Kommunene får gjennom en langsiktig utviklingsgrense avklart et langsiktig handlingsrom til utvikling, og forplikter seg samtidig til at hovedvekten av utviklingen skal skje som fortetting og transformasjon i eksisterende byer og tettsteder. Dette med formål:

1. Avklare arealer for kommunenes langsiktige utbyggingsmønster
2. Fremme fortetting og transformasjon i regionen
3. Verne om store sammenhengende natur-, jordbruk- og kulturområder slik at kvaliteter av nasjonal og regional verdi ivaretas.

Det er ikke nødvendig å tegne langsiktig utviklingsgrenser rundt alle tettstedene i kommunene. Langsiktige utviklingsgrenser vil imidlertid kunne gi kommuner, næringsliv og andre samfunnsaktører større forutsigbarhet. Innenfor langsiktige utviklingsgrenser vil de fleste nasjonale og regionale interesser kunne forhåndsavklares slik at utbygging kan prioriteres. De langsiktige utviklingsgrensene vil kunne justeres i kommuneplanprosessen. Dette i dialog med og enighet mellom kommunen, fylkeskommunen og statlige myndigheter.

Dette innebærer imidlertid ikke at alle arealer innenfor langsiktig utviklingsgrense er utbyggingsområder. Det forventes at kommunen sikrer verneinteresser og nærmiljøkvaliteter, og legger til grunn høy arealutnyttelse og utnytter fortettings- og transformasjonspotensialet i eksisterende byggeområder.

Utvikling utenfor langsiktige utviklingsgrenser

I områder utenfor langsiktige utviklingsgrenser (der dette evt. tegnes inn), legges det opp til at hensynet til vern veier tungt. Dette er imidlertid ikke til hinder for å legge til rette for noe utbygging for å opprettholde befolkningsgrunnlaget enkelte steder og utnytte eksisterende sosial og teknisk infrastruktur. Utvikling utenfor langsiktige utviklingsgrenser skal begrenses og skje i tilknytning til eksisterende bebyggelse og tettsteder. Nye spredte boligområder skal unngås fordi det fører til arealspredning og svekker hovedgrepet i bolig-, areal- og transportplanen. Utvikling anbefales avklart i kommuneplanens arealdel sett i sammenheng med annen vekst og utvikling i kommunen.

Det forventes at de langsiktige utviklingsgrensene dimensjoneres ut ifra en forventet og realistisk befolkningsvekst i kommuneplanperioden, og ses i sammenheng med kommunens avsatte areal til boligformål.

(Kilde: Basert på definisjon i regional plan for bærekraftig arealpolitikk i Vestfold (2019)).





AGDER
fylkeskommune

For mer informasjon: agderfk.no