



Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050 Vedtatt juni 2011



AREAL- OG TRANSPORTPLANSAMARBEIDET
i Kristiansandsregionen



VEST-AGDER
FYLKESKOMMUNE



AUST-AGDER
FYLKESKOMMUNE





Forord

Befolkningsveksten i Kristiansandsregionen har vært høy over lang tid, og prognosene sier at vi kan forvente ytterligere befolkningsvekst de kommende tiårene. Regionens næringsliv har befestet seg som verdensledende innen boreteknologi, metallurgi og hydraulikk, og er nå også i ferd med å feste grepet innen fornybar energi. Et robust og ekspansivt næringsliv gir store ringvirkninger og medfører høy befolkningsvekst.

Det er gledelig at mange ønsker å bo i Kristiansandsregionen, men veksten byr også på utfordringer. Med befolkningsvekst følger press på ubebygde arealer og økt transportbehov. Økt mobilitet og næringsaktivitet gir seg utslag i omfattende pendling, og kommunene i Kristiansandsregionen har for lengst utviklet seg til å bli ett felles bo- og arbeidsmarked som strekker seg på tvers av fylkesgrensen mellom Aust- og Vest-Agder. Behovet for koordinering og felles løsninger på en rekke problemstillinger har medført et omfattende interkommunalt samarbeid i Knutepunkt Sørlandet.

Det er en stor utfordring å tilrettelegge for høy befolkningsvekst samtidig som veksten i biltrafikken bremses og de viktigste friluft- og jordbruksarealene spares for utbygging. Med økt fokus på klimatrusselen er det en viktig oppgave å legge forholdene til rette for moderat bilbruk. For at dette skal være mulig må flere få tilgang til et godt og effektivt kollektivtilbud. Det er derfor nødvendig at utbygging planlegges langs kollektivakser og at nye utbyggingsområder blir så store at det skapes kundegrunnlag for et godt kollektivtilbud. I etterkrigstiden har hensynet til jordvern i mange tilfeller ført til utbygging av spredte boligområder oppe på heiene. Med en slik utbyggingsstruktur er det bortimot umulig å gi alle et godt kollektivtilbud. I flere tilfeller har vi sett at statlige målsettinger har vært i innbyrdes konflikt. Gjennom et felles arealplanarbeid for Kristiansandsregionen har man tilstrebet å finne den riktige balansen mellom vern av arealer og hensynet til et transporteffektivt og miljøvennlig utbyggingsmønster.

Planen er utarbeidet som regional plan etter ny plan- og bygningslov. Det betyr at planen skal legges til grunn for fylkeskommunenes virksomhet og for kommunal og statlig planlegging. Det forutsettes at planen revideres med jevne tidsintervaller, slik at den blir et oppdatert og et hensiktsmessig redskap for en langsiktig, folkevalgt styring av den regionale utviklingen. Planen ble vedtatt av Aust-Agder fylkesting 14. juni og Vest-Agder fylkesting 20. juni 2011

Kristiansand juni 2011



Thore Westermoen
Leder av ATP-utvalget

Innholdsfortegnelse

1	BAKGRUNN	5
2	ORGANISERING	6
3	VISJON	8
4	MÅLSETTINGER	9
5	UTVIKLINGSTREKK OG UTFORDRINGER	10
6	FORUTSETNINGER	12
6.1	Arealbehov til bolig	12
6.2	Arealbehov til næring	13
6.3	Handel og senterstruktur	14
6.4	Transportsystemet	14
6.5	Klimaplan	14
7	KART OG ANALYSER	15
7.1	Temakart	15
7.2	Rapporter	16
7.3	Konsekvensanalyser	17
7.4	Mulige bærebjelker i en regional struktur	18
7.5	Vurdering av enkeltområder	19
8	ANBEFALT STRATEGI	20
8.1	Utbyggingsstruktur	20
8.2	Kommunikasjoner	20
8.3	Kollektivtransport	22
8.4	Styrking av gang- og sykkeltrafikken	24
8.5	Styrking av Kristiansand havn	24
8.6	Jernbane	24
8.7	Styrking av Kjevik	24
8.8	Styrking av eksisterende sentre	26
8.9	Grønnstruktur	29
8.10	Jordbruksarealer	31
8.11	Strandsonen	31
8.12	Næringsarealer	31
8.13	Boligarealer	31
9	STRATEGI FOR DEN ENKELTE KOMMUNE	32
9.1	Søgne kommune	32
9.2	Songdalen kommune	32
9.3	Vennesla kommune	34
9.4	Iveland kommune	35
9.5	Birkenes kommune	35
9.6	Lillesand kommune	36
9.7	Kristiansand kommune	37
10	PLANFORSLAG	39
10.1	Retningslinjer	39
10.2	Handlingsprogram for gjennomføring	45
10.3	Konsekvenser	45
10.4	Risiko og sårbarhetsanalyse	45
11	NASJONALE FØRINGER	46
12	REFERANSER	47



Bakgrunn

Kristiansandsregionen er i sterk vekst, pendlingen på tvers av kommunegrenser tiltar, og regionens befolkning benytter seg av servicetilbud og tjenester i hverandres kommuner. Gjennom sin deltakelse i Knutepunkt Sørlandet samarbeider kommunene i Kristiansandsregionen stadig tettere for å tilby sine innbyggere et bedre tjenestetilbud.

For å styrke regionen ytterligere, er det behov for å samordne arealplanleggingen på tvers av kommunegrensene. Ved å se utbyggingsmønsteret i sammenheng, kan man lokalisere fremtidens utbyggingsområder slik at transportbehovet reduseres og regionens konkurransekraft styrkes.

Denne planen er utarbeidet i henhold til vedtak i kommunestyre og i fylkesutvalg om at det skal utarbeides en felles overordnet arealplan for kommunene i Kristiansandsregionen. Planen, som vil være retningsgivende for kommunenes planlegging, skal legge til rette for bærekraftig utvikling og balansert vekst i hele regionen. Samordning av areal- og transportplanleggingen står svært sentralt i planarbeidet. Det overordnede målet er definert som følger: *"Gjennom en felles forpliktende arealpolitikk skal en legge til rette for bærekraftig utvikling og balansert vekst i hele Knutepunkt Sørlandet regionen. Dette skal skje ved at en felles overordnet arealplan for perioden 2009-2050 vedtas."*

Det pågående planarbeidet har fått omtale i St. meld. 16 2008-2009 Nasjonal Transportplan (NTP) hvor det står: NTP Side: 150: *Regjeringen mener alle de største byene og byregionene bør utarbeide areal- og transportplaner som gir klare mål for hvordan en ønsker at transportmiddelfordelingen skal utvikles på lang sikt. Dette vil bli lagt inn som en generell føring til regionale og lokale myndigheter, jf. ny bestemmelse i plandelen til plan- og bygningslov. NTP Side 152-153: "Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen(ATP-prosjektet) viser at det er mulig å få til et godt samarbeid på tvers av kommuner i en region. I arealdelen av prosjektet skal det utarbeides en overordnet arealplan for kommunene i regionen, som skal vedtas i 2009 og innarbeides i kommuneplanene."*



Foto: Therese Skauge

2 Organisering

Areal- og transportutvalget

Areal- og transportutvalget (ATP-utvalget) har vært politisk styringsgruppe for planarbeidet. Av totalt 17 representanter har 6 vært fra Kristiansand kommune, 5 fra Vest-Agder fylkeskommune, 1 fra Aust-Agder fylkeskommune og 1 fra hver av de øvrige kommunene. I tillegg har Statens vegvesen deltatt med en representant, men uten stemmerett. Utvalget har vært ledet av fylkesordføreren i Vest-Agder.

Prosjektgruppen

Prosjektgruppen har utført planarbeidet og fremmet saker for ATP-utvalget. Foruten kommunenes plansjefer har også fylkeskommunene, fylkesmennene, Statens vegvesen og Jernbaneverket vært representert i prosjektgruppen.

Arbeidsgruppe landbruk

Arbeidsgruppen for landbruk har bestått av kommunenes landsbrukssjefer og representanter for fylkesmennenes landbruksavdelinger.

Arbeidsgruppe friluftsliv

Arbeidsgruppen for friluftsliv har bestått av kommunene friluftsansvarlige og representanter for fylkemennenes miljøvern-avdelinger.

Arbeidsgruppe næringsarealer

Arbeidsgruppen for næringsarealer har bestått av planleggere og næringssjefer fra Kristiansand, Vennesla, Birkenes og Vest-Agder fylkeskommune.

Arbeidsgruppe lokaltog

Arbeidsgruppen for utredning av lokaltog har bestått av representanter fra Kristiansand, Vennesla, Songdalen, NSB, Jernbaneverket og Vest-Agder fylkeskommune.

Bearbeiding av høringsuttalelsene og justering av planen med bakgrunn i disse, er foretatt av Vest-Agder fylkeskommune ved samferdselsrådgiver Egil Strømme og Regionalsjef Kjell Abildsnes.

Prosjektgruppen har bestått av:

Arealprosjektet	Are Kristiansen, leder
Kristiansand kommune	Hans Munksgaard
Vest-Agder fylkeskommune	Bjørge Hellem
Birkenes kommune	Anne Mette Hope
Lillesand kommune	Sindre Rørby
Songdalen kommune	Thor Skjevraak
Søgne kommune	Dag Arntsen
Vennesla kommune	Aslak Wegge
Iveland kommune	Helge Håverstad
Aust-Agder fylkeskommune	Kåre Kristensen
Fylkesmannen i Vest-Agder	Arne Kjell Moseidjord Brunnes
Fylkesmannen i Vest-Agder	Jørgen Sæbø
Fylkesmannen i Aust-Agder	Petter Utklev
Statens vegvesen	Johan Mjaaland
Jernbaneverket	Jens Gunnar Mersland



ATP-utvalget har bestått av:

Vest-Agder fylkeskommune	Thore Westermoen, leder
Vest-Agder fylkeskommune	Terje Damman
Vest-Agder fylkeskommune	Erik Muller
Vest-Agder fylkeskommune	Toril Runden
Vest-Agder fylkeskommune	Ulrik Kristian Kalvø, før 01.10.07
Vest-Agder fylkeskommune	Arild Birkenes, etter 01.10.07
Aust-Agder fylkeskommune	Odd A. Svaland, før 01.10.07
Aust-Agder fylkeskommune	Tarald Myrum, etter 01.10.07
Kristiansand kommune	Jan Oddvar Skisland, før 01.10.07, nestleder
Kristiansand kommune	Per Sigurd Sørensen, etter 01.10.07, nestleder
Kristiansand kommune	Rune Wilhelm Rasmussen
Kristiansand kommune	Mona Elèn Drange
Kristiansand kommune	Hans Otto Lund, før 01.10.07
Kristiansand kommune	Bjarne Ugland, før 01.10.07
Kristiansand kommune	Astrid Bekkenes, før 01.10.07
Kristiansand kommune	Grete Kvelland Skaara, etter 01.10.07
Kristiansand kommune	Åse Paulsen, etter 01.10.07
Kristiansand kommune	Odd Salvesen, etter 01.10.07
Søgne kommune	Eli D. Løite, før 01.10.07
Søgne kommune	Solveig Kjelland Larsen, etter 01.10.07
Songdalen kommune	Johnny Greibesland
Vennesla kommune	Torhild Bransdal
Lillesand kommune	Arne Thomassen
Birkenes kommune	Ole Tobias Haugland, før 01.10.07
Birkenes kommune	Ingeborg Andrea Dale, etter 01.10.07
Statens vegvesen	Johan Mjaaland



3 Visjon

Kristiansandsregionen er Norges beste region å bo og arbeide i.

Kristiansandsregionen er Norges beste region å bo og arbeide i. Innbyggerne føler tilhørighet til lokalmiljøet, byen og regionen, og er fornøyd med å bo i en region som er vesentlig mer klimavennlig enn i dag. I alle kommuner finnes trygge bomiljø med skole, barnehage og butikk i nærmiljøet. Forholdene er lagt til rette slik at det å ta miljøvennlige valg er det enkleste. Et attraktivt kollektivtilbud knytter regionen sammen og gjør det enkelt å komme seg til jobb, delta i kulturlivet, og få tilgang til service og tjenester. Strandsonen langs sjø og vassdrag er tilgjengelig for alle og store sammenhengende friluftsområder og kulturlandskap omkranser byene og tettstedene.

Attraktive boligområder, gode offentlige tjenester og et variert kulturliv gjør at mange ønsker å bo i regionen. Et godt internasjonalt flytilbud og gode ferjeforbindelser bidrar til at Kristiansandsregionens næringsliv henvender seg like mye til utlandet som til Oslo. Jernbane og motorvei sørger for god kommunikasjon mot resten av Norge. Attraktive rammevilkår, og det faktum at det er enkelt å rekruttere kompetent arbeidskraft, gjør Kristiansandsregionen til et førstevalg for næringslivet.

Planen følger også opp Regionplan Agder 2020: "Med overskudd til å skape", som har fem hovedsatsingsområder:

- Klima: Høye mål – lave utslipp.
- Det gode liv: Agder for alle.
- Utdanning: Verdiskapning bygd på kunnskap.
- Kommunikasjon: De viktige veivalgene.
- Kultur: Opplevelser for livet.

For å kunne følge opp Regionplan Agder på en best mulig måte er tiltakene i planen redigert i to tidsperioder:

- Perioden 2011 – 2020, som inneholder konkrete anbefalinger.
- Perioden 2020 – 2050, som mer har karakter av anvisning av utviklingsretning og påpekning av forhold som må analyseres nærmere.



4 Målsettinger

Overordnet mål

Gjennom en felles forpliktende arealpolitikk skal en legge til rette for bærekraftig utvikling og balansert vekst i hele Knutepunkt Sørlandet regionen. Dette skal skje ved at en felles overordnet arealplan for perioden 2011-2050 vedtas.

Planen skal

- Effektivisere transportarbeidet i regionen
- Effektivisere arealforbruket i regionen
- Legge til rette for sikker og effektiv veitransport
- Styrke kollektivtransporten og gang/sykeltransporten
- Legge til rette for god folkehelse
- Legge til rette for universell utforming og tilgjengelighet for alle

Effekt mål

De gevinster en ønsker å oppnå er i hovedsak:

- Bedre samordnet areal- og transportpolitikk
- Gode betingelser for regional næringsutvikling
- Gode betingelser for rekreasjon
- Legge grunnlaget for at hele befolkningen har tilgang til et variert handels- og tjenestetilbud
- En mer enhetlig praksis knyttet til arealspørsmål
- Gode betingelser for befolkningsvekst i hele regionen

Premisser

Premisser for planarbeidet er:

- Planen skal være enhetlig på tvers av kommunegrensene samtidig som den åpner opp for ulik praksis mellom sentrale og perifere deler av regionen.
- Regionens særpreg og felles verdier skal ivaretas.

- Planen skal legge til rette at regionen skal kunne ta imot 60.000 innbyggere senest innen 2050.
- Planen skal legge til rette for en aktiv næringspolitikk som består i å sikre arealer for eksisterende industri, spesielt sjørettet virksomhet. Det skal legges til grunn at Vest-Agder opprettholder sin posisjon som Norges største eksportfylke av ikke oljerelaterte produkter.
- Planen skal spesielt følge opp Regionplan Agders mål om "Utdanning – verdiskapning basert på kunnskap".
- Arbeidsmobilitet i regionen er viktig og det skal legges opp til økt satsing på bedre og mer effektiv og mer trafiksikker vei langs hovedforbindelsene i regionen.
- Hinderfri veitransport er viktig av hensyn til næringslivets behov og "just-in-time" prinsippet.
- Plasskrevende og transportrelatert næring lokaliseres i tilknytning til hovedveinettet.
- Kristiansand havn som nasjonal knutepunkthavn skal styrkes med bedre adkomst til hovedveinettet.
- Kjevik lufthavn skal styrkes ved utbygging av lufthavnen og ny vei fra E-18.
- Det skal legges til rette for økt bruk av jernbanen både innenfor gods og persontransporten.
- Det skal legges til rette for en bedre balanse mellom arbeidsplasser og boliger øst og vest for Kristiansand sentrum for å redusere avstandene i arbeidspendingen.



Foto: Anders Martinsen

5 Utviklingstrekk og utfordringer

Befolkningsvekst og transport

Kommunene i Kristiansandsregionen utgjør et felles bo-, service- og arbeidsmarked med tilsammen 125.000 innbyggere. Av disse bor omtrent to tredjedeler i Kristiansand kommune. Størrelsesforholdet mellom kommunene er med andre ord stort, og spenner fra 1.200 innbyggere i Iveland til mer enn 80.000 innbyggere i Kristiansand. Pendlingen er høy mellom kommunene og gjenspeiles i at mellom 25 % og 50 % av innbyggerne i Kristiansands nabokommuner har Kristiansand som arbeidssted. I absolutte tall var det i 2009 15.000 registrerte arbeidstakere som pendlet inn til Kristiansand og 6.000 som pendlet motsatt vei.

Kristiansandsregionen har siden 1950-tallet hatt stabil befolkningsvekst, og innbyggertallet er doblet siden 1950. I de senere årene har regionens næringsliv opplevd en høykonjunktur uten sidestykke. Det er særlig næringsklyngene innen offshore, bore- og styringsteknologi, IKT og opplevelsesindustrien som er i sterk vekst. Fremtidsutsiktene er gode, og bedriftene forventer fortsatt høy vekst i mange år.

Uavhengig av hvordan næringslivet utvikler seg viser befolkningsprognoser at antallet eldre over 67 år vil øke betraktelig de neste tiårene. Dette vil igjen medføre økt behov for arbeidskraft innen pleie- og omsorgsykker, noe som må løses gjennom tilflytting, enten fra andre deler av Norge, Europa eller verden for øvrig.

Den høye befolkningsveksten og økt pendling mellom kommunene har de senere årene bidratt til stor trafikkvekst. Videre har god økonomi og økt kjøpekraft bidratt til økt bilhold. Eksempelvis har trafikken på Vesterveien (E39 vest for Kristiansand) de siste 5 år økt fra 35.000 til 37.000 kjøretøy per døgn, mens den i Narviga (E18 øst for Kristiansand) har økt fra 31.000 til 37.000. At trafikkveksten har vært størst på østsiden av Kristiansand, kan i stor grad forklares med nye arbeidsplasser øst for Varoddbrua og en storstilt utbygging av næringsområdet Sørlandsparken. Ser man hele regionen under ett, har biltrafikken i snitt økt med 1,7% per år.

I samme femårsperiode (2005-2010) har kollektivtrafikken i regionen omtrent stått på stedet hvil (opp 0,8 %), mens de tre bussmetrorutene i Kristiansand har hatt en vekst på 6,4 %. Det vil si 1,3 % passasjervekst per år.

Det er en stor utfordring i å tilrettelegge for fortsatt høy befolkningsvekst, samtidig som lokaliseringen av boliger, handel og arbeidsplasser ikke fører til økt bilavhengighet.

“Det er en stor utfordring i å tilrettelegge for fortsatt høy befolkningsvekst, samtidig som lokaliseringen av boliger, handel og arbeidsplasser ikke fører til økt bil-avhengighet.”

En konkurransedyktig region

Næringslivet i Kristiansandsregionen har de senere år opplevd en vekst uten sidestykke, og regionen markerer seg nå som verdensledende innenfor boreteknologi, hydraulikk og metallforedling. Regionen er også i ferd med å befeste en ledende nasjonal posisjon innen fornybar energi. Tiden da arbeidskraften utelukkende flyttet etter bedriftene er forbi. Kristiansandsregionens næringsliv opererer i et internasjonalt marked hvor bedrifter i større og større grad velger å satse der hvor arbeidskraften er, eller ønsker å være. Et aktuelt eksempel er Elkem som valgte å lokalisere sin solcellesatsing i Kristiansand fremfor andre steder i Norge, blant annet fordi man mente det ville være enklere å rekruttere høyt klassifisert arbeidskraft til Kristiansand. Byer og byregioners attraktivitet kan med andre ord være avgjørende for vekst og verdiskapning.

Sentrale momenter for å sikre attraktivitet er gode kommunikasjoner til og fra regionen. Videre er det viktig med attraktive boområder, gode offentlige tjenester og et rikt kulturliv. Gjennom felles arealplanlegging vil kommunene legge forholdene til rette for gode boligområder, sammenhengende friluftsområder, god kollektivtransport og levende by- og tettstedssentre. Ved å knytte kommunene sammen fremstår Kristiansandsregionen som mer slagkraftig i konkurranse med andre byregioner.

For et internasjonalt næringsliv er god kommunikasjon med utlandet en forutsetning for å drive forretning. Ferjeforbindelsen til Danmark og Kjeviks internasjonale flytilbud spiller derfor en avgjørende rolle for regionens utvikling. Gjennom areal- og transportpolitikken er det viktig å sikre utvidelsesmuligheter

for flyplassen og ny veiforbindelse til E18. Det er også viktig å sikre arealer til næringsvirksomheter som kan være med å styrke flyplassen, samtidig som sikkerhetsregler og restriksjoner for drift av flyplassen ikke settes på prøve.

En region, men ulike utfordringer

Utfordringene i de nordligste delene av Kristiansandsregionen er vesentlig forskjellig fra de mer folketunge områdene langs kysten. Mens befolkningsveksten og presset på arealene er stort i sør, er utbyggingpresset i regionens nordligste deler så lite at det er en større utfordring å skape utvikling enn å styre den. I denne planen har derfor fokus vært på hvordan man kan styre veksten i de bynære områdene sør for Birkeland, Grovane, Skarpengland og Hortemo.



Utbygging i Heptekjerr i Vennesla. Foto: Aslak Wegge

6 Forutsetninger

Til grunn for planarbeidet ligger planprogrammet, som ble vedtatt våren 2007. Den endelige arealplanen skal gi føringer for den langsiktige utviklingen av Kristiansandsregionen i tidsperioden 2011-2050. Store usikkerheter er knyttet til befolkningsutviklingen i et så langt tidsperspektiv, men det viktigste i denne sammenheng er å se lenger frem enn en eller to kommuneplanperioder. Til grunn for beregninger av arealbehov har vi lagt at regionens innbyggertall skal øke fra 125.000 til 185.000.

For å lykkes med planarbeidet er det en forutsetning at alle kommuner gis mulighet for vekst, selv om dette ikke nødvendigvis er optimalt i forhold til å begrense transportbehovet. For å unngå at bilbruken øker mer enn nødvendig, er det imidlertid viktig at den enkelte kommune styrer sin vekst slik at nye utbyggingsområder lar seg betjene med kollektivtransport.

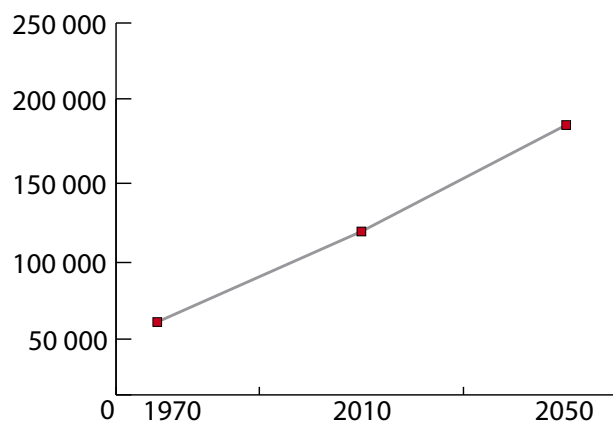
6.1 Arealbehov til bolig

Ved gjennomgang av alle kommuneplaner viser det seg at kommunene i dag har arealreserver til å huse 32.000 nye innbyggere. Det vil si at dersom dagens kommuneplaner utnyttes fullt ut, er det behov for nytt utbyggingsareal til 28.000 nye innbyggere, dvs. drøyt 14.000 boliger.

Den demografiske utviklingen tilsier at det blir stadig flere enesholdninger, og at antallet eldre over 67 år vil fordobles i løpet av planperioden. Sammenlignet med de andre norske storbyområdene skiller Kristiansandsregionen seg ut ved at eneboliger utgjør en særlig stor andel av boligmassen. Etter hvert som antallet eldre øker, og flere flytter i leilighet, vil det

stadig bli frigjort eneboliger for dem som ønsker det. I en arealplansammenheng er derfor hovedutfordringen å legge til rette for utbygging av lettstelte leiligheter beliggende nær lokal service og offentlig transport.

Noen av de godkjente feltutbyggingene som ligger inne i gjeldende kommuneplaner vil bidra til økt bilavhengighet, og ideelt sett burde disse vært fjernet fra kommuneplanene. I dette planarbeidet er det imidlertid forutsatt at områdene vil bli realisert, og det er foretatt arealdimensjoneringer deretter. Kommunene oppfordres til å revurdere disse byggeområdene ved revisjon av kommuneplanen.



Det er forventet at regionen vil få 60.000 nye innbyggere innen 2050.

“Det er potensial for omtrent 32.000 nye innbyggere i godkjente utbyggingsfelt som ennå ikke er tatt i bruk.”

Tabell: Arealbehov fordelt på kommune

Kommune	Befolkning	Reserve	Underdekning
Birkenes	2 200	500	1 700
Kristiansand	38 700	24 400	14 200
Lillesand	4 500	900	3 600
Iveland	600	250	350
Songdalen	2 800	1 600	1 200
Søgne	5 000	1 600	3 400
Vennesla	6 200	2 900	3 300
Total	60 000	32 000	28 000

Forklaring:

Kolonnen "befolkning" viser forventet befolkningsvekst i den enkelte kommune basert på at 60.000 nye innbyggere fordeles i henhold til dagens prosentvise fordeling.

Kolonnen "reserve" viser hvor mange innbyggere den enkelte kommune kan ta imot innenfor rammene av gjeldende kommuneplan. Kolonnen "underdekning" viser hvorvidt kommunens arealreserver er i samsvar med forventet behov.

6.2 Arealbehov til næring

Regionen har store næringsarealreserver. I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført en kartlegging av regionens næringsarealer. Kartleggingen viste at det i 2007 samlet sett var tatt i bruk 7.600 daa næringsarealer og at reserven var på 4.700 daa. Dersom man holdt utenfor arealer som var for små eller lå for spredt, samt arealer som var tiltenkt bestemte formål, som for eksempel Dyreparken, var reserven 3.350 daa. Prognoser for forventet arealutvikling viser at reserven på 3.350 daa vil være mer enn nok til å dekke behovet i hele planperioden frem til 2050. I planforslaget er det likevel foreslått nye næringsarealer med god beliggenhet i forhold til sentralitet og infrastruktur. Analysene viser også at Kristiansand kommune vil møte et behov for nye arealer til plasskrevende næringer innen relativt kort tid dersom arealbehovet skal løses innenfor egen kommunegrense.

I et regionalt perspektiv bør imidlertid Kristiansand kunne løse sitt behov for arealer til plasskrevende næringer i nabokommunene. Det er forøvrig viktig at besøksintensive virksomheter som kontor og handel ikke presses ut til perifere bilbaserte næringsområder, men lokaliseres i kommunesentre og der hvor man kan tilby god tilgjengelighet med kollektivtransport. I så måte påhviler det Kristiansand kommune et særlig ansvar for aktivt å tilrettelegge for slike virksomheter i Kvadraturen og langs fellesstrekningen for bussmetro. Analyser viser at det på strekningen Vågsbygd senter - Timenes er store arealreserver som er mulig å ta i bruk til kontorvirksomheter. Regionen har først og fremst knapphet på arealer for sjørettet næring. Planen legger opp til å sikre disse til framtidig næringsutvikling. Det gjelder spesielt Lumber området og arealer med tilknytning til Kristiansand havn.

For å legge til rette for økt næringsetablering vest for Kristiansand foreslås å utvide Mjåvann næringsområde så mye som mulig i første planperiode.

Strategisk næringsplan for Knutepunkt Sørlandet legger opp til satsing på IKT, styringssystemer for offshore - shipping - industri, og kultur - opplevelse - reiseliv. Planen ivaretar arealbehovet i denne forbindelse.

Regionplan Agder 2020 har "Verdiskapning basert på kunnskap" som et av sine hovedmål. Viktige hovedtiltak som må vektlegges i arealdisponeringen er:

- Styrke universitetets og høgskolenes rolle knyttet til gründerutvikling og videreutvikle samspillet mellom universitet, høgskolene, næringslivet og offentlig sektor.
- Stimulere eksisterende næringsklynger og på den måten bidra til videreutvikling av nettverkene.
- Utvikle gode arenaer for samhandling mellom det offentlige virkemiddelapparat og næringsklyngene.

Opprusting av gågata i Vennesla. Foto: Aslak Wegge



6.3 Handel og senterstruktur

Lokalisering av handel over 3.000 m² styres i dag gjennom fylkesdelplaner for handel og senterstruktur i henholdsvis Vest-Agder og Aust-Agder. Fylkene operer med ulike retningslinjer og ulike grenser for når retningslinjene slår inn.

I henhold til rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre av 27. juni 2008 kan kjøpesentre bare etableres eller utvides i samsvar med retningslinjer i godkjente fylkesplaner eller fylkesdelplaner. Den rikspolitiske bestemmelsen har en varighet på 10 år, eller inntil den avløses av regional planbestemmelse.

Formålet med bestemmelsen er å legge til rette for en sterkere regional samordning av politikken for etablering og utvidelse av kjøpesentre. Hensikten er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlig transportvalg, dvs. unngå en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil. Det langsiktige målet er å oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling og begrense klimagassutslippene.

6.4 Transportsystemet

Statens vegvesen utfører i perioden 2010-2011 en konseptvalg-utredning (KVU) for transportsystemet i Kristiansandsregionen. Utredningen skal utgjøre det faglige beslutningsgrunnlaget for Stortinget i forbindelse med behandlingen av samferdselspakke 2. Arealplan for Kristiansandsregionen vil være en viktig del av det faglige grunnlaget for konseptvalgutredningen.

Det vises til pkt 8.2 hvor planens anbefalte strategi er gjengitt. KVU for strekningen Søgne-Ålgård pågår parallellt med KVU for Kristiansandsregionen.

6.5 Klimaplan

Kommunene i Knutepunkt Sørlandet vedtok høsten 2009 en felles Klimaplan. Hovedmålene er å stabilisere de totale klimautslippene innen 2012 og redusere de totale klimagass-utslippene med 20 % sett i forhold til 1991 nivå innen 2020. Et av virkemidlene er å utarbeide Arealplan for Kristiansandsregionen for å redusere transportbehovet og legge til rette for kollektivtrafikk og fjernvarme.



7 Kart og analyser

7.1 Temakart

Det er blitt produsert kart for en rekke temaer:

Jordbruksarealer

I samarbeid med fylkesmennes landbruksavdelinger har kommunene kartlagt regionens jordbruksarealer. Arealene er klassifisert i A, B og C arealer basert på objektive kriterier som størrelse, form og produksjonsevne. Kartleggingen viser at de viktigste jordsbruksarealene finnes på Tangvallsletta, langs Tovdalsvassdraget fra Ve til Birkeland, langs Songdalsvassdraget og på Møglestu vest for Lillesand.

Kulturlandskap

I samarbeid med fylkesmennes landbruksavdelinger har kommunene kartfestet viktige kulturlandskap knyttet til tradisjonell jordbruksvirksomhet. De kartfestede arealene er i stor grad samsvarende med kartleggingen av jordbruksarealer.

Kulturminner

Fylkeskonservatoren i Vest-Agder har produsert et kart som viser områder med stort innslag av kjente kulturminner og områder hvor det vurderes å være stort potensial for å finne kulturminner dersom man bygger. Områder som peker seg ut som særlig viktige er Timenes, Drangsvann, ytre Randesund, ytre Høvåg, Flekkerøya og Jegersberg-Skråstadheia.

Friluftsområder

Kommunenes grønt- og/eller friluftsansvarlige har sammen med fylkesmenn og kjentfolk kartlagt regionens viktigste friluftområder i forhold til bruksfrekvens. De mest brukte friluftsområdene omkranser Kristiansand og strekker seg noen steder over grensen til nabokommunene. Eksempler er Rossevannsmarka som berører Kristiansand, Søgne og Songdalen, Skråstadheia som berører Kristiansand og Vennesla, Torridalsmarka som berører Kristiansand og Songdalen. Også i tilknytning til kommunesentrene i de øvrige kommunene er det mye brukte friluftsområder som for eksempel Olavshei i Lillesand. Hele strandsonen er vurdert som svært viktig for friluftslivet.

Biologisk mangfold

Kart over biologisk mangfold er hentet fra Direktoratet fra Naturforvaltnings database. Kjente forekomster av vegetasjonstyper og fauna er her registrert, men det tas forbehold om at det kan finnes viktige forekomster som ikke er registrert i dag og som kan utløse restriksjoner.

Sulfidholdige bergarter

Agder Naturmuseum har utarbeidet et geologisk kart som viser kjente forekomster av sulfidholdige bergarter og soner hvor det er stort potensial for å støte på sulfidholdig fjell. Sprenging i sulfidholdig fjell kan føre til forsurening av vassdrag og omfattende fiskedød. Selv med tiltak for å håndtere massene



Foto: Anders Martinsen

har det vist seg vanskelig å forhindre miljøskader. Områdene som peker seg ut med kjente forekomster av sulfidholdig fjell, er områdene rundt Lillesand, Sørlandsparken øst og Frikstad.

Høydebegrensninger i forhold til flytrafikk

Avinor har utarbeidet et kart som viser arealer hvor en utbygging kan være i strid med sikkerhetskravene til flytrafikken. Områdene dette gjelder, er arealer som ligger over kote 60 i nærheten av flyplassen. Konkret gjelder dette Borgeheia, områdene ved Vesvann og Hamrevann og heiene mellom Kjevik og Birkeland. Sikkerhetsproblematikken knytter seg til lys og refleksjonsflater som kan være forstyrrende for flygerne.

Bekker og vassdrag

Det er utarbeidet et kart som viser bekker og vassdrag.

Tilgjengelighet i strandsonen

Det er utarbeidet et kart som viser tilgjengelighet i strandsonen.

7.2 Rapporter

Fagnotat - Næringsarealer

Fagnotatet ble utarbeidet av Rambøll AS på oppdrag fra Arealprosjektet. Rapporten kartlegger eksisterende og fremtidige næringsarealer, og estimerer fremtidig behov for arealer. Rapporten konkluderer med at det i volum er nok næringsarealer til å tilfredsstille behovet i hele planperioden, men at de tilgjengelige arealene ikke i alle sammenhenger tilfredsstiller næringslivets behov.

Mulighetsstudie – lokaltog i Kristiansandsregionen

Railconsult AS utarbeidet rapporten på oppdrag fra Arealprosjektet. Rapporten konkluderer med at det ikke er, eller kan bli, grunnlag for lokaltog til Nodeland, men at det kan bli grunnlag for lokaltog til Vennesla med 2 avganger i timen dersom 15.000¹ innbyggere bor i gangavstand fra potensielle stasjoner.

Mulighetsstudie-Bussmetrering på bro over Ålefjærfjorden

Bro over Ålefjærfjorden, inkl kollektivbetjening av potensielle utbyggingsområder rundt Ålefjærfjorden er vurdert. Utredningen konkluderer med at områdene ved en eventuell utbygging best bussbetjenes med to hovedruter. Kostøl-Føreid bør betjenes med en forlengelse av bussruten til Justvik, mens Borgeheia best betjenes med en bussrute via Kjevik. Terrenget rundt fjorden er så kupert at de potensielle utbyggingsområdene vil bli liggende som avstikkere fra hovedveien. En bussrute på ringveien vil med andre ord ikke betjene de aktuelle utbyggingsområdene. Full utbygging av arealene i området vil betinge ny bro over Ålefjærfjorden inkl. tilførsels-veier og ny 4-felts vei fra Justvik til Vollevannet. Bro over Ålefjærfjorden med tilførselsveier er kostnadsberegnet til 0,5 mrd. Firefeltsvei fra Justvik til Vollevannet vil kunne komme på ytterligere 0,5-1 mrd.

Sulfidholdige bergarter i Kristiansandsregionen

Rapporten omhandler forekomster av sulfidholdige bergarter. Eget kart viser kjente forekomster, samt bergarter, med stort potensial for ytterligere funn.

Biologisk mangfold – Innspill til revisjon av kommuneplanen for Kristiansand kommune. Rapporten er utarbeidet av Agder naturmuseum på oppdrag fra Kristiansand kommune.

Transport og klimaberegninger

ViaNova Plan og Trafikk AS har gjennomført transport- og klimaberegninger med vegvesenets regionale transportmodell. Beregningene viser at lokalisering av arbeidsplasser i Kristiansand sentrum er optimalt i forhold til å redusere klimautslippene. Videre viser beregningen at det vil være gunstig å plassere nye næringsarealer på vestsiden av Kristiansand (i Søgne og Songdalen), og at boliger bør prioriteres på østsiden av Kristiansand. En slik politikk vil skape bedre ballanse mellom boliger og arbeidsplasser og dermed redusere behovet for pendling. Analysene viser også belastningen

1. Rapporten konkluderte med 10.000 innbyggere ved en kollektivandel på 10% som tilsvarer Akershus. Kollektivandelen i dag er 3% i Vennesla og 7,5% i Kristiansand. Dersom vi forutsetter at kollektivandelen i Vennesla øker til 7,5% kollektivandel ved lokaltog blir grenseverdien 15.000 innbyggere.

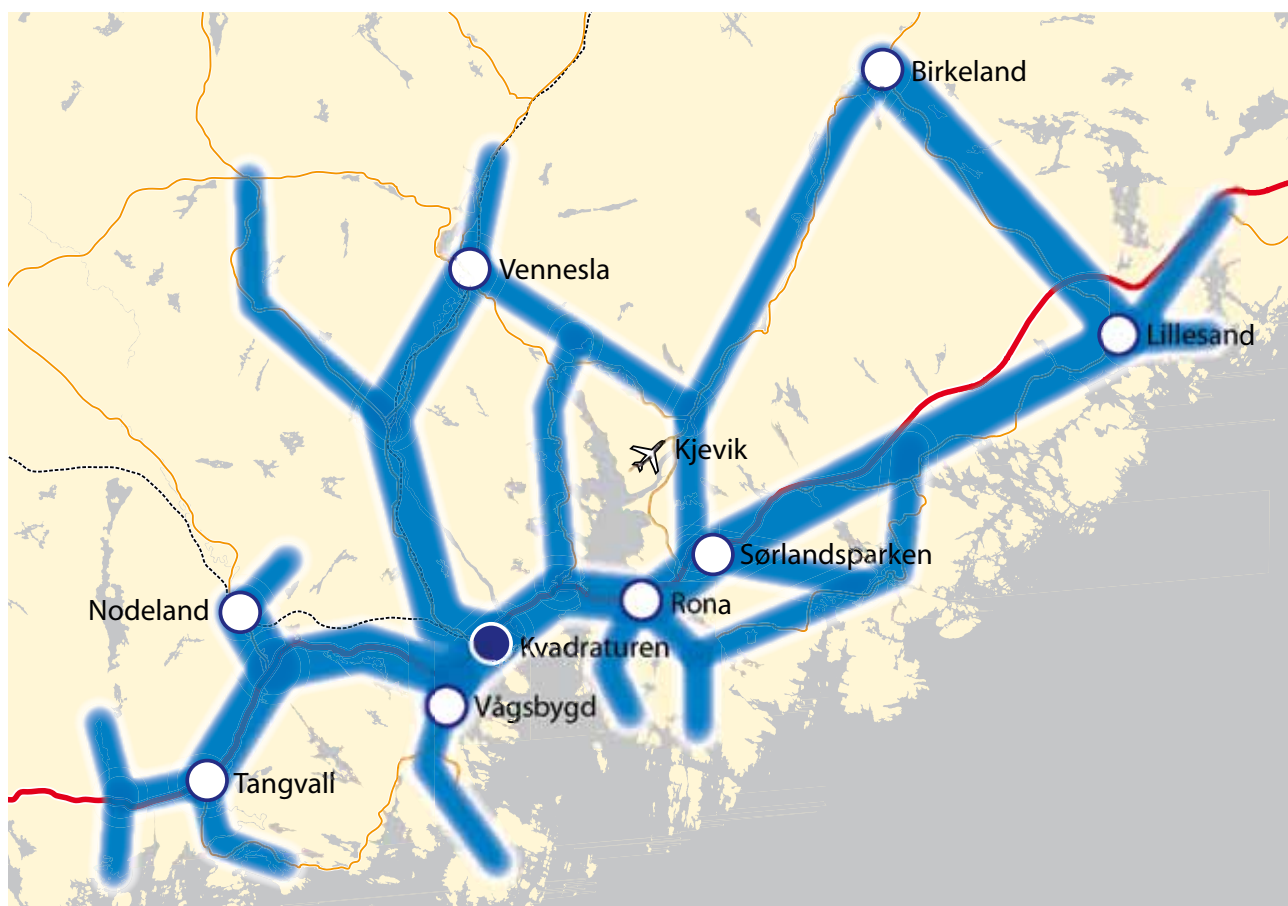
på veinettet som en følge av ulike utbyggingsstrategier, og gir indirekte en pekepinn på behovet for ny infrastruktur.

Handelsanalyse for Aust-Agder og Kristiansandsregionen

Asplan Viak AS har analysert handelen i Aust-Agder og Kristiansandsregionen. Analysen viser at andelen handel som foregår i kjøpesentre har økt de senere år. Videre peker analysen på at utbygging av detaljhandel langs E18 og E39 vil bidra til å svekke eksisterende tradisjonelle sentre.

7.3 Konsekvensanalyser

Det har vært gjennomført arealanalyser av aksene nedenfor. I analysene har man avdekket arealkonflikter og egnethet i forhold til terreng på et overordnet nivå. Analysene er å finne i vedlegget *Konsekvensutredning del 1*.



Akser som er vurdert for utbygging i *Konsekvensutredning del 1*. Illustrasjon: Helene Thorstensen

Foto: iStockphoto

7.4 Mulige hovedakser i en regional struktur

Av aksene vist under punkt 7.3 er det fire akser som har fått en vurdering som mulige hovedakser som kan ta hovedtyngden av utviklingen i en regional struktur. Disse er:

1. Øst-vest akse (en videre satsing på arealutvikling i øst-vest retning nær E39 og E18)
2. Nord-sør akse (utvikling fra Kristiansand til Grovane inkl. vurdering av lokaltog)
3. Ålefjær ring (arealutvikling rundt Topdalsfjorden med bro over Ålefjærfjorden)
4. Vennesla-Sørlandsparken (arealutvikling mellom Vennesla og Sørlandsparken)

De aktuelle aksene har vært gjenstand for en vurdering hvor arealbehov, arealpotensial og muligheter for effektiv kollektivbetjening har vært sentrale momenter.

Analysene viser at arealene i aksene Ålefjær ring og Sørlandsparken - Vennesla er svært kupert, og at det selv med investeringer på en halv milliard kr i infrastruktur ikke er mulig å etablere en effektiv bussmetro rundt fjorden. Videre viser analysene at det innenfor de eksisterende aksene "øst-vest" og "nord-sør" er mer enn nok arealreserver til å tilfredsstillende arealbehovet i hele planperioden. Det er derfor unødvendig å etablere flere hovedakser. Dersom utbyggingen spres på flere akser, kreves større investeringer i infrastruktur, utbyggingsmønsteret blir mer spredt, klimautslippene øker og det blir vanskeligere å gi et tilfredsstillende kollektivtilbud. Beregninger viser at klimautslippene fra ny utbygging vil bli opp mot 70%



Mulige hovedakser i en regional utbyggingsstruktur. Illustrasjon: Helene Thorstensen



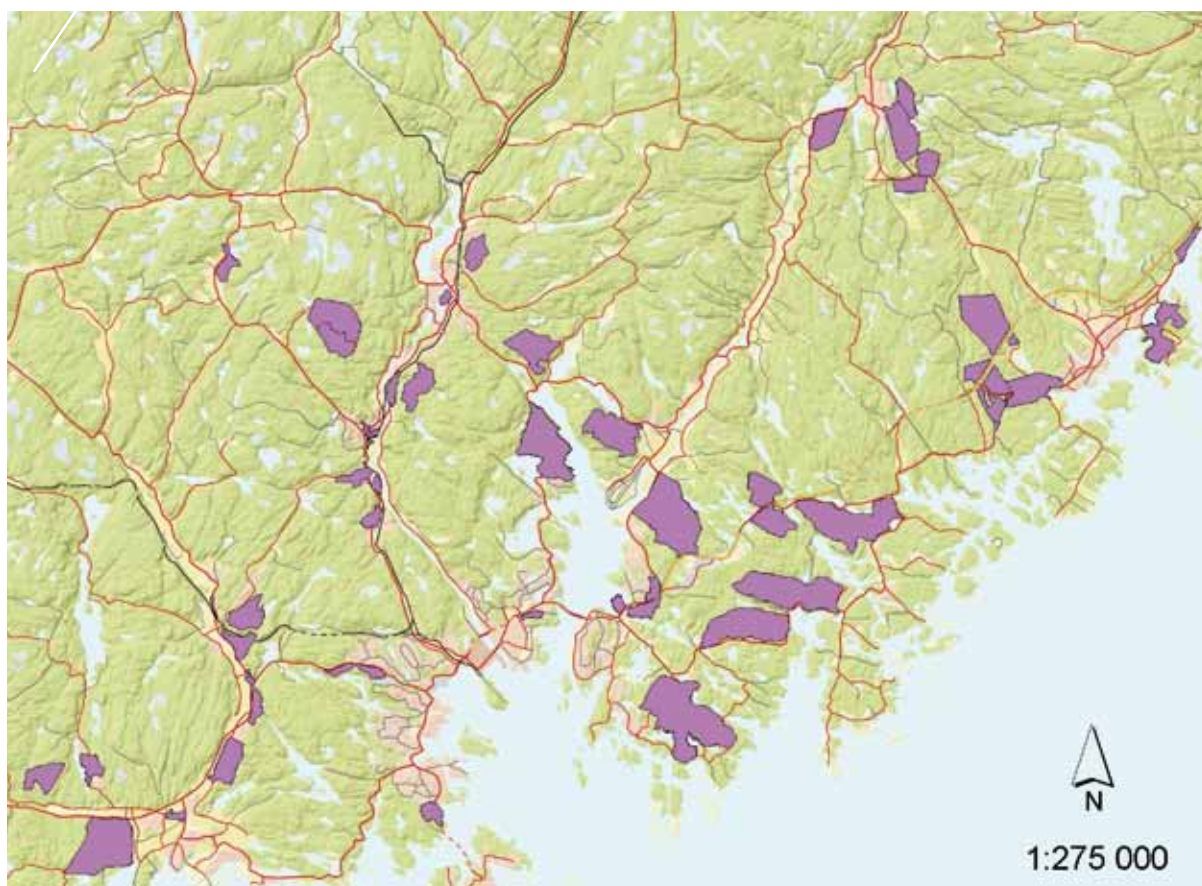
høyere ved en utbygging rundt Ålefjærfjorden sammelignet med om denne utbyggingen finner sted i øst-vest akse. Dette er utdypet i konsekvensutredning del 1, del 2 og i forprosjekt "Bro over Ålefjærfjorden".

Det anbefales at øst-vest akse og nord-sør (Kvadraturen-Mosby-Vennesla) akse styrkes ytterligere fremfor å utvikle nye hovedakser.

kollektivtilbud, mulighetene for å gå eller sykle til daglige gjøremål, mulighetene for å tilby fjernvarme, CO₂ utslipp fra transport, behov for infrastruktur, og konflikter i forhold til biologisk mangfold, friluftsliv, jordbruk, kulturlandskap og fornminner samt forekomster av sure bergarter belyst.

7.5 Vurdering av enkeltområder

Innenfor aksene som er vist under pkt 7.3 er 43 enkeltområder analysert mer detaljert. Innenfor hvert område er konsekvenser i forhold til bokvalitet, mulighetene for å etablere et godt



Arealer som er vurdert for utbygging i Konsekvensutredning del 2. Illustrasjon: Hans Munksgaard

8 Anbefalt strategi

8.1 Utbyggingsstruktur

Som hovedgrep anbefales det å satse på å utvikle arealer innenfor eksisterende tettstedstruktur med særlig fokus på å utvikle og styrke eksisterende sentre. Utbygging utover dette bør i hovedsak konsentreres om aksene øst-vest fra Lillesand til Søgne (med armer til Kjevik og Birkeland) og rundt Vennesla.

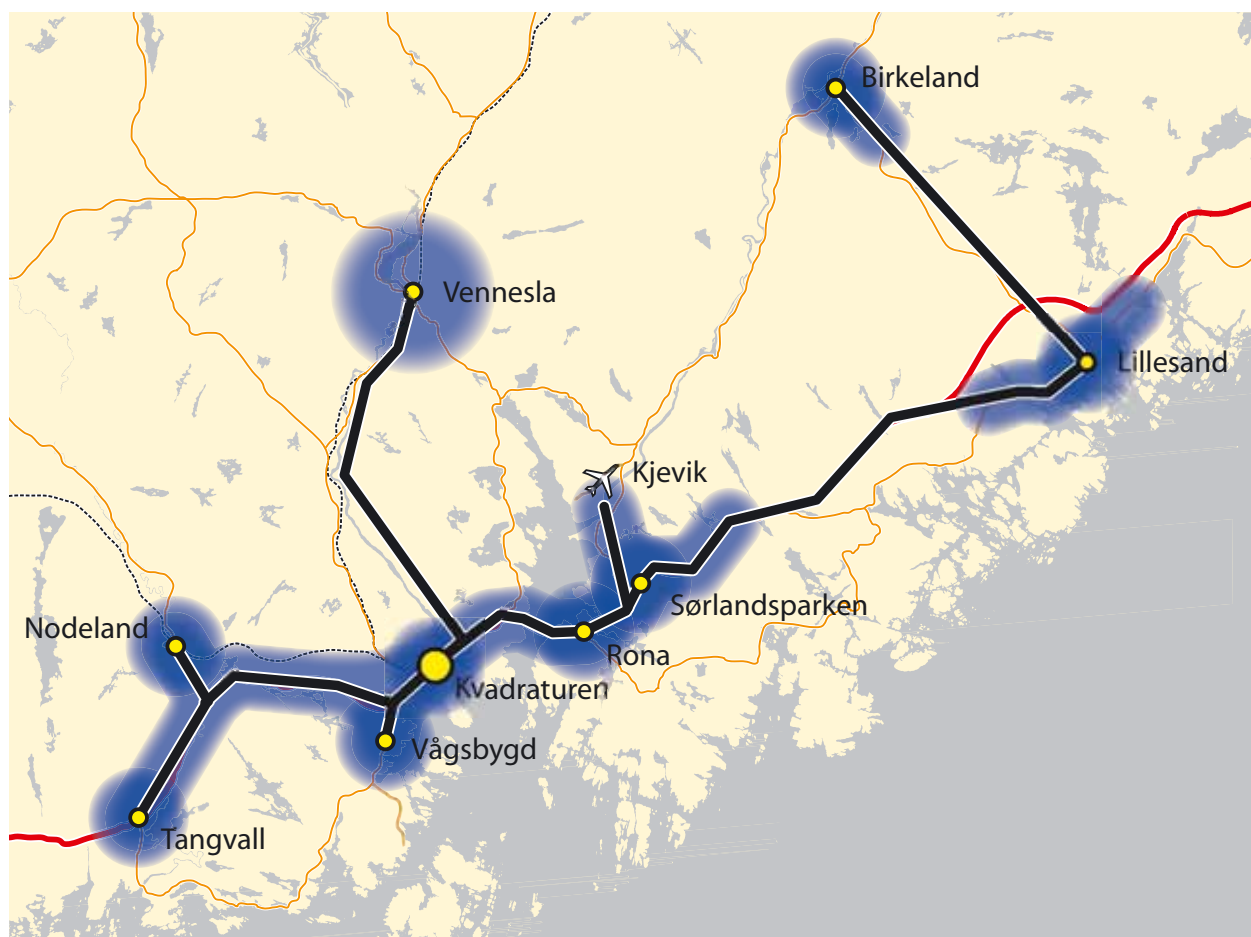
8.2 Kommunikasjoner

Planen legger opp til at kollektivtransporten og gang/sykkeltransporten skal ta en større del av transportarbeidet i

regionen i fremtiden enn situasjonen er i 2010. Personbilen vil likevel være det helt dominerende fremkomstmiddel i regionen i planperioden, så det er også behov for store tiltak på veinettet for å sikre planens målsetting om rask og effektiv fremkommelighet og muligheter for pendling innen regionen.

Hovedstrategi for utvikling av kommunikasjonene i regionen:

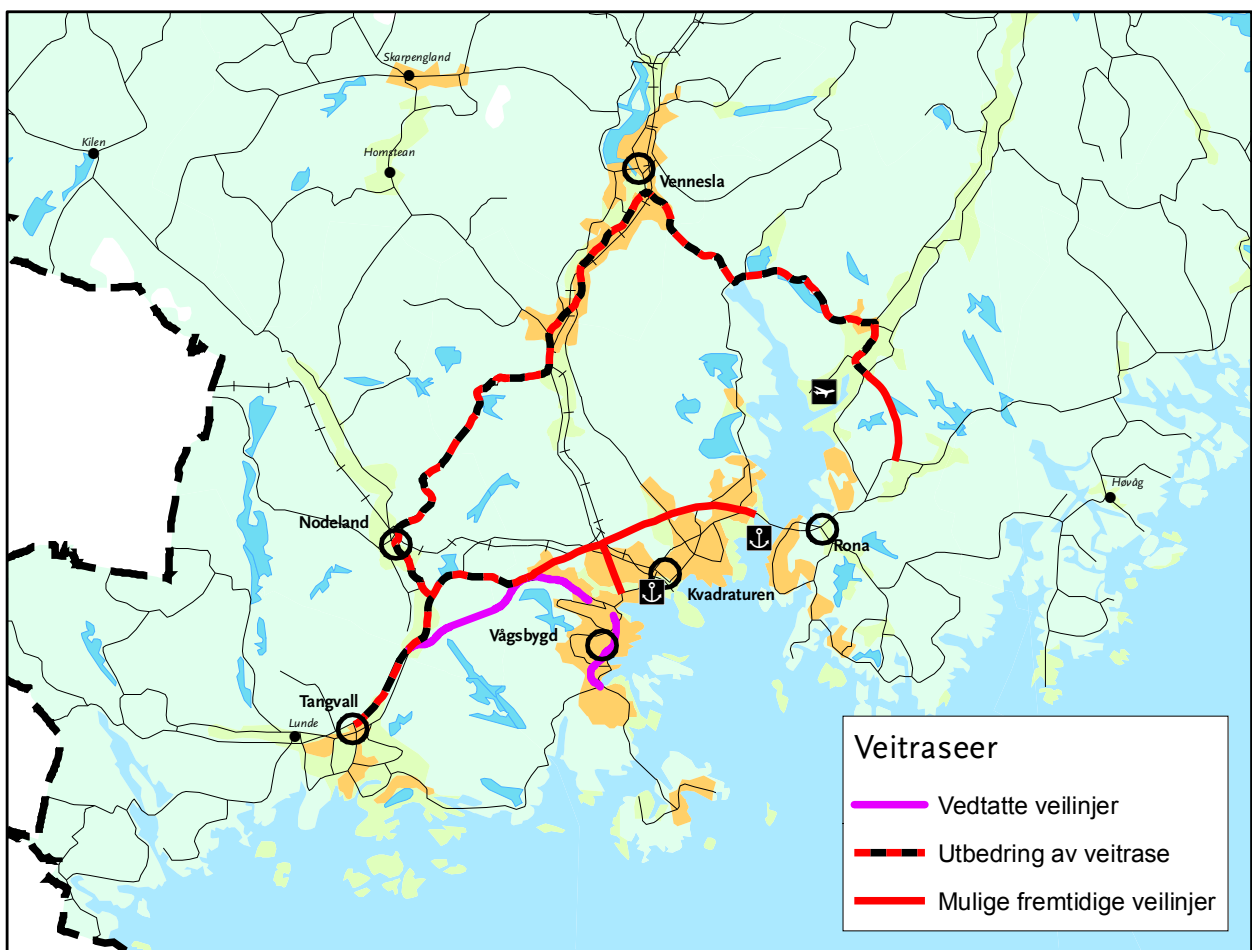
- En vesentlig økning av antall reisende med kollektivtransporten bl.a. ved utbygging av bussmetroen. Utarbeidelse av regional plan for Metroen er en del av dette.
- En vesentlig økning i antall gang og sykkelreiser i regionen, hvor reiser under 5 km vektlegges spesielt. Sykkelstrategi for Kristiansandsregionen 2010 – 2020 følger opp dette.



Foreslått utbyggingsstruktur. Illustrasjon: Helene Thorstensen

- Begrenset vekst i personbiltrafikken i forhold til befolkningsveksten.
- Hinderfri 4 felts vei (E39) Gartnerløkka – Tangvall, inkludert ny lavbro på Vesterveien for betjening av så vel kollektivtrafikken som biltrafikken slik det er på østsiden av byen.
- 6 felts Varoddbro med sikker gang og sykkelforbindelse
- Ny riksveilinj (E-18/E-39) utenom Kristiansand sentrum, med forbindelse til Kristiansand havn.
- Ny vei til Kjevik, fra Sørlandsparken.
- "Fylkesveiringen" Brennåsen – Nodeland – Kulia – Augland – Vennesla – Ålefjær – Ryen – Kjevik opprustes til sikker vei med god framkommelighet.
- Forbindelse fra Kristiansand Havn til godsterminalen på Langemyr og videre mot nord til fylkesveiringen.
- Det er ikke trafikkgrunnlag for å satse på jernbanen i lokaltrafikken i planperioden, men aktuelle arealer må likevel sikres slik at utbygginger ikke blokkerer for økt bruk av jernbanen i fremtiden. Kristiansand stasjon og arealer i tilknytning til Vennesla sentrum er spesielt viktige.
- Finansiering av tiltakene skjer med statlige, fylkeskommunale og kommunale tilskudd i kombinasjon med bompenger. Dette tas opp i konseptvalgutredningen.
- Det vil måtte arbeides videre med konkrete tiltak og planer, herunder prosjektprioritering. Første fase i dette er vedtak i konseptvalgutredningene, KVV Kristiansand 2010 – 2040 og KVV Søgne-Ålgård.

Strategien i kommunikasjonsutviklingen er illustrert nedenfor.



8.3 Kollektivtransport

Kollektivtransporttilbudet er helt avhengig av trafikkgrunnlaget på den enkelte bussrute. Trafikantene etterspør rask fremkommelighet, korte gangavstander, lav pris og god komfort. Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune har i fellesskap opprettet selskapet "Agder Kollektivtrafikk AS", til å legge til rette for dette på best mulig måte for trafikantene. I det etterfølgende er det gitt noen innspill på hvordan planen legger opp til at kollektivtransporten skal utvikle seg i perioden frem mot 2020.

Kollektivtransporten planlegges med tanke på å bli et konkurransedyktig alternativ til bilen. Kollektivsystemet skal være med på å styrke og binde sammen definerte sentre i senterstrukturen. I øst-vest akse foreslås det å etablere en sammenhengende høyfrekvent stamrute fra Mandal til Arendal.

For å sikre kort reisetid bør denne stoppe ved noen få utvalgte knutepunkter. Fra Birkeland kan det opprettes tilbringerbuss til

knutepunktet på Borkedalen i Lillesand, og fra Kjevik foreslås det tilbringerbuss til omstigningspunkt ved Sørlandssenteret. Internt i Kristiansand satses det på å videreutvikle bussmetroen i øst-vestlig retning, med en standard som tilsvarer bybane på strekningen Vågsbygd senter-Sørlandsparken.

Den lokale bussmetroen i Kristiansand vurderes supplert med regionale hovedruter fra Søgne og Songdalen, via Kvadraturen til Sørlandsparken og Kjevik.

I nord-sør retning foreslås det å satse på en tett utbygging rundt Vennesla sentrum og etablere en rask kollektivforbindelse mot Kristiansand.*

Prinsippet bussmetro innebærer at flere bussruter benytter seg av en og samme trasé gjennom sentrale deler av byområdet slik av bussavgangene blir hyppige på fellestrekingen.

Dagens bussmetro i Kristiansand består av tre bussruter som pendler mellom øst og vest og benytter en felles trasé fra Trekanten i Vågsbygd til Rona i Randesund. Ved å lokalisere

Bussmetroprinsippet i Kristiansand:



Illustrasjon: Helene Thorstensen

* Vennesla kommune mener at hovedtraseen for denne forbindelsen må følge Torridalsveien på østsiden av Otra.



Foto: Agder kollektivtrafikk AS.

arbeidsplasser og skoler langs fellestrekingen har nesten alle innbyggere i Kristiansand mulighet til å komme seg på jobb uten å bytte buss. At alle busser benytter samme trasé, gjør systemet forutsigbart for brukeren og frekvensen på fellestrekingen blir så høy at man ikke har behov for ruteplan.

Ved å la bussruter fra Søgne og Songdalen følge en felles trasé gjennom Kristiansand og ende opp på Kjevik og Sørlandsparken, kan man oppnå en tilsvarende fellestrasé for regionale bussruter på strekingen Brennåsen-Rona. Det er verdt å merke seg at det per dags dato ikke er passasjergrunnlag for å tilby like hyppige avganger som på bussmetroen i Kristiansand. Rutetilbudet vil måtte utvikle seg i takt med befolkningsutviklingen langs de aktuelle traséer. Kommunene må aktivt

planlegge utbygging i tilknytning til de aktuelle traséene og sørge for et effektivt veisystem for buss. Desto flere boliger og arbeidsplasser som lokaliseres langs en og samme trasé dess bedre busstilbud blir det.

Sentrale deler av det overordnede kollektivnettet er i dette plandokumentet definert som kollektivtrafikkens regionale stamnett. For det regionale stamnettet er det utarbeidet egne retningslinjer for å sikre god fremkommelighet og høy arealutnyttelse på tilstøtende arealer.

Kollektivtrafikkens regionale stamnett:



Kartet viser strekninger hvor det anbefales etablert omfattende prioriteringstiltak for kollektivtransporten. Det stiplede strekket er motorveietappen mellom Sørlandsparken og Lillesand hvor kapasiteten ansees å være god nok. Illustrasjon: Helene Thorstensen

8.4 Styrking av gang- og sykkeltrafikken

Det er utarbeidet en egen sykkelstrategi for Kristiansandsregionen som har en tidshorison fra 2010 – 2020, som tilvarer første fase i denne planen. For regional plan for Kristiansands-regionen er dette en strategi for utvikling av infrastrukturen som er særlig relevant.

Det er en forutsetning i denne planen at en betydelig del av trafikkveksten i regionen skal utføres av kollektivtrafikk, sykkel eller gange. I sykkelstrategien er det et mål om at sykkeltrafikken i Kristiansandsregionen dobles innen 2020. Dette innebærer en årlig vekst i sykkeltrafikken på 10%. Det er viktig at satsingen på sykkel og kollektivtrafikk ses i sammenheng for å sikre at tiltakene som iverksettes gir best effekt i forhold til målene. En gjennomgang av finansieringen av sykkelstrategien vil bli nødvendig.

8.5 Styrking av Kristiansand havn

Kristiansand havn er en av landets fire største eksport og importhavner og har stor betydning både for regionen og hele landsdelen. Regionen arbeider for å videreutvikle Kristiansand Havn som nasjonal knutepunkthavn som binder sammen transport på sjø, jernbane og vei. For å sikre at havna opprettholder sin status som intermodal knutepunkthavn er det viktig at havna gis gode rammebetingelser for utvikling og vekst. Dette gjelder både gods- og passasjertrafikk. Havna er i dag den viktigste kollektive porten for reiselivet i både regionen og landsdelen.

Nasjonal transportplan, NTP, har pekt ut 8 nasjonale transportkorridorer og 7 utenlandskorridorer hvorav 3 er sjøkorridorer. I Kristiansand havn bindes utenlandskorridor (U3) sammen med nasjonal transportkorridor 3. Dette gir havna en meget viktig strategisk beliggenhet i landsdelen. For havna er det avgjørende å sikre en god forbindelse til stamveinettet og sikre en god tilkobling til jernbanen. Det er også viktig å sikre en god forbindelse til godsterminalen på Langemyr. I denne planen foreslås det en ny tilførselsvei fra en fremtidig omkjøringsvei utenom Kristiansand som kan betjene både havna og godsterminalen på en mer optimal måte.

Det ovennevnte vil også i større grad legge til rette for å oppnå nasjonale mål om å overføre mer gods fra vei til jernbane og sjø.

8.6 Jernbane

Jernbaneverket har startet høyhastighets-utredningen på strekningen Oslo – Kristiansand – Stavanger. Utredningen vil bli levert oppdragsgiver innen utgangen av 2012. Utredningen vil, avhengig av hvilke alternativ som velges, kunne få betydning for arealbruken i Kristiansands-regionen. Det har i løpet av planarbeidet vært utredet etablering av lokaltog mot Vennesla og Songdalen. Utredningen konkluderte med at det ikke er grunnlag for dette i løpet av planperioden. Arealbruken langs banestrekningene må likevel legge til rette for at en baneløsning kan bli aktuell på meget lang sikt. Tidlig i planperioden skal det utarbeides en plan for utvidelse og bedre utnyttelse av togtilbudet.

8.7 Styrking av Kristiansand lufthavn Kjevik

Kristiansand lufthavn, Kjevik, er regionens hovedflyplass. Flyplassen må videreutvikles som en moderne flyplass med god kapasitet, et attraktivt tilbud til de reisende og god tilgjengelighet. Avinor må ta ansvar for at flyplassen utvikles videre og at krav til sikkerhet, regularitet og rullebanelengde kan innfris. Et viktig strategisk satsingsområde for landsdelen vil være å videreutvikle flyplassen som et transportknutepunkt med flyplassrelaterte virksomheter. Tilrettelegging for nye arealer for næringsvirksomhet i flyplassens nærområde bør prioriteres. Når Hamrevann åpnes opp for utbygging bør arealene langs ny vei gjennom området mot Sørlandsparken reserveres for næringsvirksomhet.

Befolkningsgrunnlaget i regionen innebærer naturlige begrensninger i forhold til hvor stort rutetilbudet kan være. Et godt utbygd rutetilbud, spesielt til flyplasser som Gardermoen, Kastrup og Schipol, er avgjørende særlig for det eksportrettede næringslivet i landsdelen.





Foto: Anders Martinsen

8.8 Styrking av eksisterende sentre

En regions attraktivitet er avhengig av et godt handelstilbud og levende sentre. Handelsetableringer ønskes derfor velkommen til Kristiansandsregionen. Et godt handels- og servicetilbud er en sentral forutsetning for å sikre levende og attraktive sentre. Så langt det er mulig, er det derfor viktig å sikre at handels-etableringer finner sted i eksisterende sentre.

Sentrenes attraktivitet er i utgangspunkt bestemt av fire elementer:

- God tilgjengelighet, inkludert godt tilrettelagt parkering og et godt kollektivtrafikktilbud.
- Konsentrasjon, det vil si at senteret ikke er for utflytende med lange gangavstander
- Opplevelsestilbud forøvrig i senteret
- Kvalitet, inkludert gode handlebetingelser

Forskning på sammenhenger mellom bystruktur og klimautslipp viser at høy arealutnyttelse og konsentrert utbygging med klart definerte sentre, bidrar til lavere energibruk og mindre CO₂ utslipp enn spredt utbygging². Et godt kollektivtilbud er avhengig av at mange reisende skal i samme retning. For å gi innbyggerne frihet til å la bilen stå, må arbeidsplasser, handelsvirksomhet og offentlig service samles i et begrenset antall sentre. Dersom funksjonene spres vilkårlig i regionen, vil transportstrømmene gå på kryss og tvers, og flere blir tvunget til å bruke bilen.

I denne planen foreslås det å styrke eksisterende sentre fremfor å etablere nye. Sentrene skal styrkes både ved utbygging av boliger, men også ved lokalisering av handel, service og tjenester. Arealutnyttelsen i et senter bør i utgangspunktet være høyere desto nærmere sentrumskjernen man kommer.

For å styre lokalisering av handel og tjenester er det foreslått en senterstruktur for Kristiansandsregionen med bestemmelser for landsdelsenter, kommunesentre og bydelsentre. Planen inneholder også bestemmelser for Sørlandsparken som regional handelspark og for andre områder for handel. Retningslinjer for bygdesentre og lokalsentre defineres i egne kommuneplaner.

Senterstruktur:

Landsdelsenter: Kvadraturen

Kommunesentre: Tangvall, Nodeland, Vennesla, Birketveit, Birkeland, Lillesand Vågsbygd, Rona.

Bydelsentre:

Lokalsentre: Flekkerøy, Voie, Hellemyr, Tinnheia, Justvik, Søm, Hånes, Hamresanden, Vigeland, Lund, Grim, Dvergsnes

Bygdesentre: Lunde, Kilen, Hægeland, Skarpengland, Skaiå, Vatnestrøm, Engesland, Herefoss, Høvåg

Regional handelspark: Sørlandsparken

Andre områder for handel: Tingsaker, Brennåsen

Landsdelsenter og kommunesentre

Kommunesentrene skal styrkes og det legges ingen begrensninger når det gjelder utvikling av handel. For Vennesla sin del utvides sentrum til å omfatte Hunsøya og for Søgne sin del utvides sentrum til å omfatte Linnegrøvan.

Sørlandsparken

Sørlandsparken ligger utenfor byer og tettsteder og er sterkt bilbasert. Utviklingen av detaljvarehandel i Sørlandsparken utfordrer eksisterende sentre. Det er imidlertid ikke alle varegrupper som passer inn i sentrum av byer og tettsteder. Sørlandsparken er dokumentert å være den beste lokaliseringen for store plasskrevende virksomheter som skal betjene hele landsdelen, jfr analyse utført i forbindelse med etableringen av IKEA¹.

Handelsarealene i Sørlandsparken Øst i Lillesand er tiltenkt store virksomheter som ikke finner sin naturlige plass i etablerte sentre og handelsområder.

I Sørlandsparken vest i Kristiansand er arealreservene innenfor allerede vedtatte reguleringsplaner betydelige. Det legges ikke til rette for utvidelser utover de begrensninger som er hjemlet i gjeldende reguleringsplaner.

Tingsaker

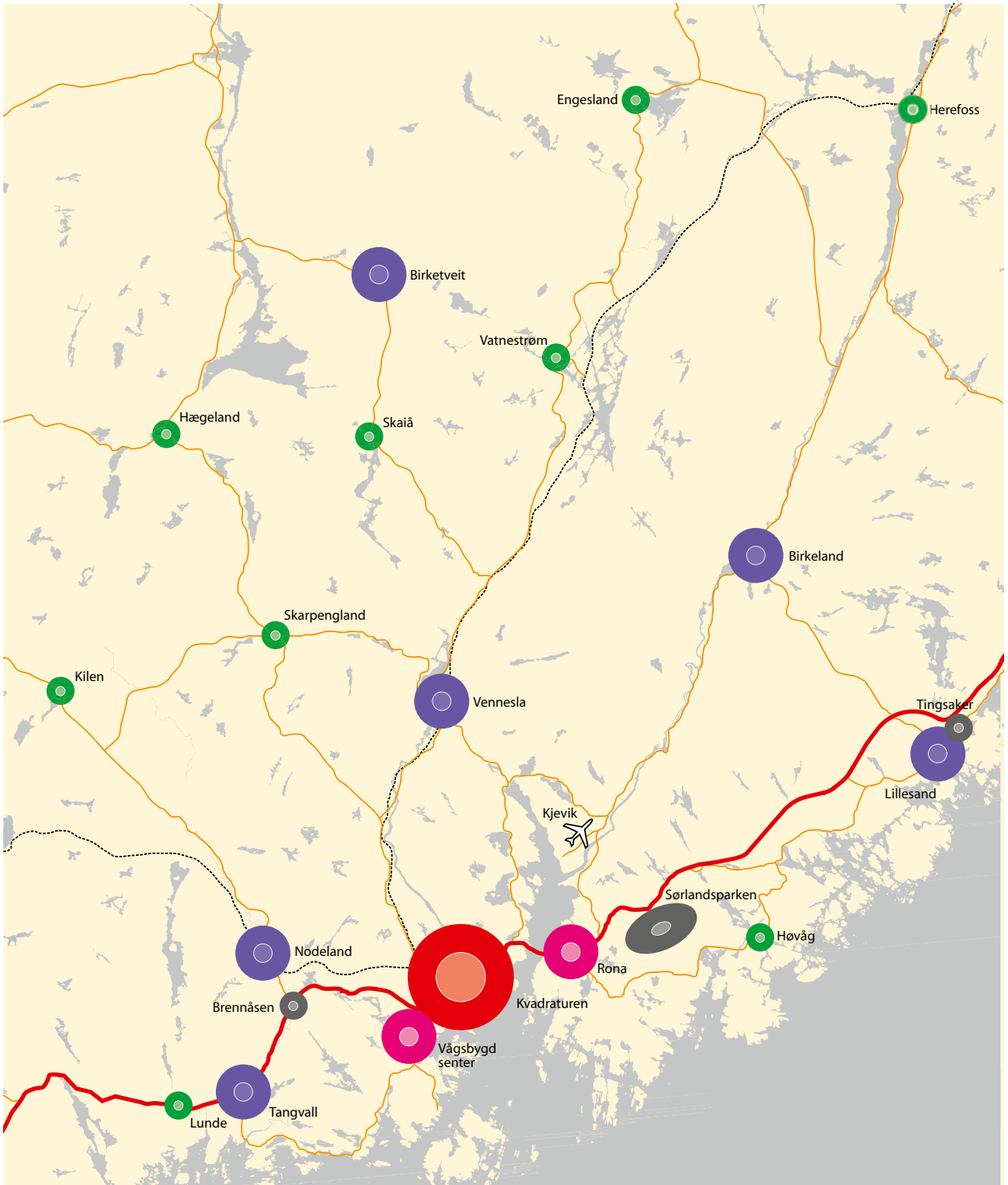
Tingsaker er riktig plassert i forhold til det regionale kollektivtrafikksystemet. Området er egnet for handel med plasskrevende varer som ikke passer inn i byer og tettsteder.

Brennåsen

Senteret er riktig plassert i forhold til det regionale kollektivtrafikksystemet og analyser viser at økt næringsaktivitet i området vil demme opp for kjøring mot Sørlandsparken og

1. Utredning – Lokalisering av IKEA, Rambøll 2008

2. Se blant annet Petter Næss (1996) og Newman og Kenworthy (1989)2 Se pkt 8.3



Senterstrukturen i Kristiansandsregionen Illustrasjon: Helene Thorstensen



Foto: Therese Skauge

Kristiansand. Analysene viser imidlertid også at økt detaljhandel på Brennåsen vil kunne svekke Tangvall og Nodeland kommunesentre.

Bydelssentrene Vågsbygd og Rona.

Begge sentrene ligger i tilknytning til befolkningstunge bydeler i Kristiansand. Sterke bydelssentre er en forutsetning for å redusere behovet for bilkjøring. Vågsbygd senter er i dag 15.000 m². Rona senter er ennå ikke etablert. Det legges opp til at disse sentrene skal dimensjoneres i forhold til bydelenes behov.

Planen foreslår følgende strategi for første planperiode fram mot 2020:

- I samarbeid mellom Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune gjennomføres en byanalyse for Kvadraturen med sikte på å styrke senteret og komme frem til tiltak som kan bedre Kvadraturens konkurransesituasjon som landsdelssenter. Samarbeidet forankres i Kvadraturplanen.
- Tilsvarende analyser gjennomføres for de øvrige kommunesentrene, og eventuelt mindre sentre om kommunene ser behov for det.

Før oppstart av 2. planperiode 2020 – 2050 vurderes behov for nye kjøpesenterarealer både øst og vest for Kristiansand sentrum.



Markensgate i Kristiansand.

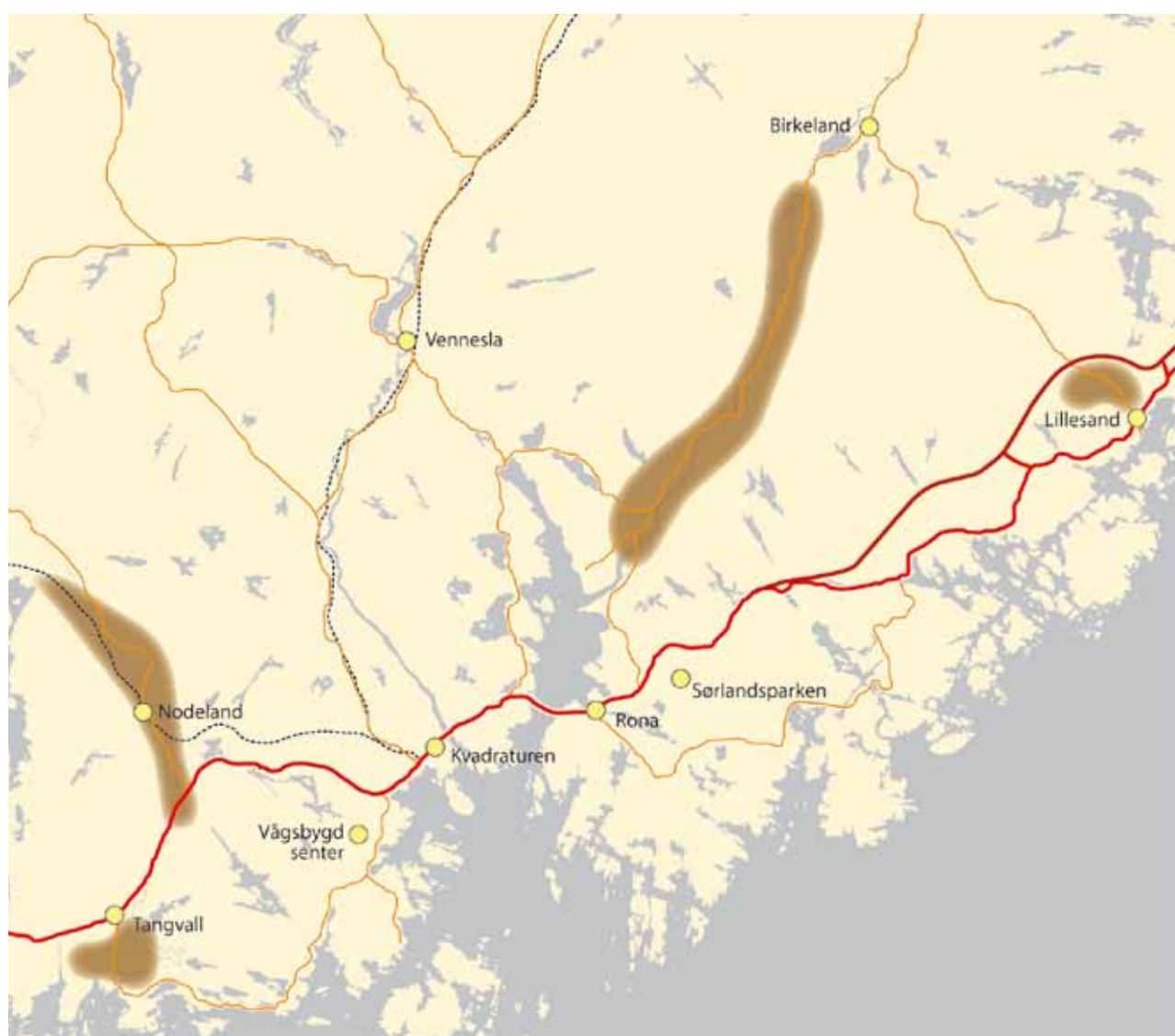
8.9 Grønnstruktur

Grønnstrukturen er en overordnet struktur i regionen, på lik linje med veier og bebyggelse. 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. Det er et mål at flest mulig av regionens innbyggere skal ha tilgang til et stort sammenhengende grøntareal uten å måtte bruke bil. Sammenhengende grøntområder på tvers av kommunegrensene søkes bevart med grønne korridorer inn mellom bebygde områder. De grønne korridorene skal i størst mulig grad strekke seg fra hav til hei.



Prinsippskissen for regional grønnstruktur er ikke fullstendig og viser kun de sørlige områdene i regionen.
Illustrasjon: Helene Thorstensen

Foto: Anders Martinsen



Regionens større sammenhengende jordbruksområder. Illustrasjon: Helene Thorstensen



8.10 Jordbruksarealer

Vern av dyrket mark er en av de viktigste interessene i arealforvaltningen. Alle jordbruksarealer søkes i utgangspunktet bevart. Temakart som viser alle prioriterte jordbruksarealer kan lastes ned fra www.areasprosjektet.no. For de største sammenhengende jordbruksarealene på Tangvall, langs Songdalsvassdraget, langs Tovdalsvassdraget og ved Møglestu anbefales det at kommunene oppretter hensynssoner med egne retningslinjer for hvordan jordbruket skal ivaretas.

8.11 Strandsonen

Strandsonen er en ressurs for regionens innbyggere og skal være tilgjengelig for alle. Ubebygde områder i 100 metersbeltet og langs vassdragene Otra, Tovdalsvassdraget, Søgneelva, Grimevassdraget og Anavassdraget søkes bevart som viktige natur-, kulturmiljø og friluftsområder. Kystkommunene skal legge til rette for økt tilgjengelighet for allmennheten gjennom oppkjøp av strategiske arealer, opparbeiding av kyststier og etablering av småbåthavner. Det er imidlertid viktig at tilrettelegging ikke går på bekostning av naturmiljøet, friluftliv og biologisk mangfold.

8.12 Næringsarealer

For å være en attraktiv region for næringslivet, må det sikres nok næringsarealer på rett plass. Det er særlig viktig at eksisterende virksomheter med stor regional betydning sikres utvidelsesmuligheter og gode rammevilkår. Nye næringsarealer bør i hovedsak lokaliseres langs overordnet veinett og i størst mulig grad være tilgjengelige med kollektivtransport. I

Kristiansand sentrum bør det tilrettelegges for landsdelsdekkende funksjoner innen kultur, service og tjenester.

Spesielt om de enkelte kategorier gjelder:

Plasskrevende og transportrelatert næring lokaliseres i tilknytning til stam- og riksvei. Store kontorvirksomheter lokaliseres i kommunesentre og langs kollektivtrafikkens stamnett fra Hannevika til Rona. Kjevik bør styrkes ved utvidelse av rullebanen og ny veitilknytning. Det tilrettelegges for at virksomheter som har behov for å ligge nær flyplassen, lokaliseres på Kjevik, eller på strekningen mellom Kjevik og E18. Dalane må styrkes som intermodalt knutepunkt mellom vei og jernbane. Kristiansand havn må styrkes som intermodalt knutepunkt mellom sjø, jernbane og vei. Næringsarealer med kaitilknytning bør ikke omdisponeres til andre formål. Støleheia bør videreutvikles som et regionalt næringsområde for virksomheter som miljømessig ikke passer inn nær boligområder.

8.13 Boligarealer

For å møte en utvikling hvor en stadig større del av befolkningen er over 67 år, bør det satses på utbygging av leiligheter i tilknytning til eksisterende sentre med god tilgang til offentlig service og tjenester. Boligbygging forøvrig bør i hovedsak finne sted innen 1 km avstand fra disse sentra eller i aksene som beskrevet under punkt 8.1. Se for øvrig nærmere omtale av den enkelte kommune i kapittel 9.

Tangvall i Søgne kommune
Foto: Anders Martinsen



9 Strategi for den enkelte kommune

9.1 Søgne kommune

Søgne har 10.500 innbyggere og ligger 15 km vest for Kristiansand. Kommunesenteret Tangvall er plassert på regionens viktigste jordbruksareal, Tangvallsletta, like ved E39. Kommunesenteret er kompakt og en rekke leilighetsbygg med forretning i første etasje er reist de senere årene. Tangvallveien fungerer som en klar byggegrense mot jordbruksarealene i syd, og i nord avgrenses kommunesenteret av E39. For å unngå konflikt med jordbruk, ligger boligområdene i Søgne spredt på fjellknattene sør og vest for Tangvall. Den spredte utbyggingen gjør det til en utfordring å tilrettelegge for god kollektivtransport. Søgne har viktige næringsområder på Lohnelier og Høllen vest.

En balansert utvikling av Kristiansandsregionen tilsier at Søgne bør ta høyde for å vokse med 5.000 innbyggere innen 2050. I henhold til gjeldende kommuneplan har Søgne arealreserver til å kunne vokse med omtrent 1.600 innbyggere (ekskl. Kjellandsheia). Det er med andre ord behov for å finne utbyggingsarealer til 3.400 innbyggere.

For å gi grunnlag for lokal service og et godt tjenestetilbud, anbefales det at Tangvall bygges ytterligere ut med boliger, handel og næring i øst-vestlig retning, fremdeles med Tangvallveien som en klar byggegrense mot jordbruksarealene i sør. For boligområdene i Søgne anbefales det å bygge opp om to akser som har potensial til å få et godt busstilbud. Disse aksene er Tangvall-Høllen-Årosskogen-Stokkelandskogen-Langenes og Tangvall-Lunde-Kjellandsheia. Den førstnevnte har allerede i dag et relativt godt befolkningsgrunnlag, mens

den sistnevnte vil være avhengig av en betydelig utbygging på Kjellandsheia før den kan være operativ. Vedderheia, som ligger nord for Lunde, vil selv med en utvidelse mot nord, ikke få stor nok befolkning til å kunne gi grunnlag for et godt kollektivtilbud.

Vest for Kristiansand er det overskudd på boliger og underskudd på arbeidsplasser. For å redusere pendlebehovet bør det legges til rette for utbygging av næringsarealer i området. Det foreslås derfor at Lohnelier utvides betydelig. Kontorarbeidsplasser i Søgne bør imidlertid konsentreres til Tangvall/Linnegrøvan hvor det er mulig å gi et godt kollektivtilbud. I første fase av planen frem til 2020 anbefales det å satse på en utvikling av Tangvall og Linnegrøvan som senterområde. Tilrettelegging for utbygging av næringsarealer på Toftelandslier bør vurderes i perioden etter 2020.

9.2 Songdalen kommune

Songdalen kommune har ca. 5.800 innbyggere og ligger 10 km vest for Kristiansand. Kommunesenteret Nodeland er plassert 3 km nord-vest for E39. Kommunesenteret er omgitt av jordbruksarealer og ligger delvis innenfor flomsonen for Songdalselva. Regiontoget mellom Kristiansand og Stavanger går gjennom kommunen og stopper på Nodeland stasjon. I de senere år har det vært noe utbygging av leilighetsbygg på Nodeland, da særlig konsentrert rundt stasjonen, men det foreligger vedtatte planer om bygging av over 200 leiligheter til. Det er lite handel og næringsaktivitet på Nodeland.



Nodeland i Songdalen

For å spare jordbruksarealer i dalføret ble det på 1980-tallet bygget ut et stort boligområde på Nodelandsheia 2 km nordøst for Nodeland. Nodelandsheia er i dag kommunens største boligområde, og har skole, barnehage og areal avsatt til framtidig butikk. På jordbruksarealene i veikrysset ved E39, på Brennåsen, er det et kjøpesenter, Brennåsen senter. Her ligger dessuten Rosseland skole og boligområdene Kolekniben og Volleberg. Det siste store boligområdet i Songdalen er Hortemo som ligger i dalføret 1 km nordvest for Nodeland.

Mjåvann næringsområde, beliggende helt på grensen mot Kristiansand, er kommunens største næringsareal og spiller en viktig rolle regionalt. Det er vedtatt planer om en kraftig utvidelse av Mjåvann. I tillegg finnes et mindre næringsareal på Spjotneset nær Nodeland sentrum.

En balansert utvikling av Kristiansandsregionen tilsier at Songdalen kommune bør ta høyde for å vokse med 2.800 innbyggere innen 2050. I henhold til kommunens boligbyggeprogram har Songdalen i gjeldende kommuneplan arealreserver til å kunne vokse med omtrent 1.600 innbyggere. Med høyere areal-utnyttelse i dagens og i planlagte boligområder vil arealreservene være større.

For å gi grunnlag for lokal service og et godt tjenestetilbud anbefales det at kommunesenteret Nodeland styrkes ytterligere med utbygging av leiligheter, service og handel. Det anbefales å utvide sentrum mot sørøst selv om det vil utgjøre en konflikt med

jordbruks- og flomsonehensyn. For de flomutsatte arealene må imidlertid terrenget heves i samsvar med NVE sine krav.

For å kunne gi Songdalens innbyggere et best mulig busstilbud anbefales det nybygging og fortetting i tilknytning til eksisterende akse Brennåsen-Nodeland-Nodelandsheia, men på en slik måte at man unngår konflikt med viktige landbrukshensyn. Det anbefales at kommunen styrker Nodelandsheia fremfor å åpne opp helt nye områder for småhusbebyggelse. For å gi rom for en slik utvikling anbefales det at Nodelandsheia utvides i sørvestlig retning.

Det anbefales at Brennåsen utvikles som et kollektivknutepunkt med gode byttemuligheter mellom busser som skal til Songdalen, Søgne og Kristiansand. Virksomheter som genererer mye persontransport, fks. kontor bør lokaliseres til Nodeland eller Brennåsen/Rosseland hvor det er mulig å gi et godt kollektivtilbud. Dette er ikke mulig på Mjåvann næringsområde.

Nordre deler av kommunen bør styrkes gjennom utvikling av bygdesenteret Kilen.

I første fase av planen frem til 2020 anbefales det en ytterligere utvidelse av Mjåvann industriområde utover de allerede vedtatte planer. Brennåsen Rosseland videreutvikles som et kollektivknutepunkt hvor det tillates økt handelsvirksomhet.

Vennesla sentrum, med Hunsøya i forgrunnen..
Foto: Anders Martinsen



9.3 Vennesla kommune

Vennesla kommune har 13.000 innbyggere og ligger 18 km nord for Kristiansand. Vennesla tettsted strekker seg langs Otra fra Kristiansands grense og nordover til Grovane. Bebyggelsen ligger stort sett i dalføret, men strekker seg noen steder opp på heiene. Det har vist seg svært utfordrende å gi boligfeltene på heiene et tilfredsstillende kollektivtilbud, og bilandelen er høy. De få gjenværende ubebygde arealene i dalføret er stort sett jordbruksarealer. Regiontoget mellom Kristiansand og Oslo passerer Vennesla med stopp på Vigeland, ca 1 km sør for sentrum. I de senere år har kommunen med stor suksess satset aktivt på utvikling av sentrum med egen gågate og en rekke leilighetsbygg.

I tillegg til Vennesla tettsted er det også en del bebyggelse på Homstean, Skarpengland og Hægeland, som alle er små bygdesentre ved riksvei 9.

En balansert utvikling av Kristiansandsregionen tilsier at Vennesla kommune bør ta høyde for å vokse med 6.200 innbyggere innen 2050. I henhold til kommunens boligbyggeprogram har Vennesla i gjeldende kommuneplan arealreserver til å kunne vokse med omtrent 2.900 innbyggere.

Mulighetsstudien av lokaltog til Vennesla konkluderte med at det ved en kollektivandel på 7,5% må bo omtrent 15.000 innbyggere³ innen gangavstand fra aktuelle stoppesteder for å gi grunnlag for lokaltog med 2 avganger i timen. I dag bor omtrent 3.000 personer innen 500 meter, og omtrent 9.000 innen 1 km fra potensielle stasjoner. Dersom Vennesla kommune lokaliserer

alle sine forventede 6.200 nye innbyggere ved stasjonene vil innføringen av et lokaltogtilbud være i grenseland for lønnsomhet om ca 40 år. I overskuelig fremtid bør derfor buss være den foretrukne løsningen for Vennesla.

Det anbefales at kommunen konsentrerer mesteparten av ny boligbygging i områdene rundt Vennesla sentrum. I områdene Moseid og Hunsøya legges det opp til en høy arealutnyttelse. I tillegg legges det til rette for småhusbebyggelse i området Venneslaheia. Dette området er relativt sentrumsnært samtidig som det knytter sammen eksisterende boligområder som kan gi grunnlag for god kollektivtrafikk. Denne strategien vil styrke en allerede positiv sentrumsutvikling i kommunen. Det er viktig at det etableres en rask og effektiv kollektivforbindelse mot Kristiansand. Vennesla kommune er av den klare oppfatning at denne bør legges på østsiden av Otra.

Et annet område som er vurdert er Kvarsteinheia. Dette området legges ikke inn i planen nå, men bør vurderes for boligbygging lengre ut i perioden fram mot 2050.

Det anbefales å legge til rette for kontorvirksomheter i Vennesla sentrum, på Hunsøya og i aksene mot Kristiansand. Plasskrevende næringsvirksomhet som av miljømessige årsaker ikke bør ligge nær boligområder, og som ikke generer mye persontransport, anbefales lagt til Støleheia.

For øvrig anbefales det at også andre deler av kommunen styrkes ved at det legges til rette for en god utvikling i tilknytning til bygdesentrene Homsteane, Skarpengland og Hægeland

³ Studien konkluderte med 10.000 innbyggere ved en kollektivandel på 10% som tilsvarer Akershus. Kollektivandelen i dag er 3% i Vennesla og 7,5% i Kristiansand. Dersom vi forutsetter at kollektivandelen i Vennesla øker til 7,5% ved lokaltog blir grenseverdien 15.000 innbyggere.



Birkeland
Foto: Anders Martinsen

9.4 Iveland kommune

Iveland kommune er med sine 1.300 innbyggere regionens minste kommune i folketall, selv om arealet er omtrent like stort som Kristiansand kommune. Kommunesenteret Birketveit ligger 43 km nord for Kristiansand og 25 km nord for Vennesla ved fylkesvei 403 mellom Vennesla og riksvei 9 til Evje. Iveland er en typisk bokommune hvor mellom 60 til 70 prosent av de i arbeidsstyrken pendler ut av kommunen for å arbeide. De største private sysselsetterne er Voss Production AS, Moelven, Limtre AS. Resterende er sysselsatt innenfor det offentlig og mindre privat næring. Størstedelen av Iveland kommune er skogsareal. Mindre lokalsamfunn finnes på Birketveit, Skaiå og Vatnestrøm. På Birketveit satses det stort på stedsutvikling. En balansert utvikling av Kristiansandsregionen tilsier at Iveland kommune bør ta høyde for å vokse med 600 innbyggere innen 2050. I henhold til gjeldene kommuneplan er det regulert for omtrent 380 nye boliger. Det anbefales at kommunen lokaliserer nye utbyggingsfelt i tilknytning til tettstedene Birketveit, Skaiå og Vatnestrøm.

9.5 Birkenes kommune

Birkenes kommune har 4.500 innbyggere og ligger 32 km nord-øst for Kristiansand og 14 km nordvest for Lillesand. Omtrent halvparten av kommunens innbyggere bor i kommunesenteret Birkeland, som ligger ved Flaksvann hvor riksvei 41 fra Kristiansand og riksvei 402 fra Lillesand møtes. Bebyggelsen i kommunen er forøvrig spredt, men med mindre bygdesamfunn på Herefoss og Engesland nord i kommunen.

En balansert utvikling av Kristiansandsregionen tilsier at Birkenes kommune bør ta høyde for å vokse med 1.800 innbyggere innen 2050. I henhold til kjente planer er det på gang prosjekter som kan gi rom for omtrent 1.000 nye innbyggere. En stor del av dette er knyttet til feltutbyggingen på Natveitåsen like sørøst for Birkeland. Det anbefales at Birkenes kommune tar høyde for at den forventede befolkningsveksten skal kunne skje i tilknytning til kommunesenteret Birkeland. Helt sentralt på Birkeland bør potensialet for fortetting utnyttes. Det anbefales etablert leilighetsbygg i 3-4 etasjer med forretning eller tjenesteteyting i første etasje. En slik utbyggingsstrategi vil være med å styrke Birkeland sentrum, og vil gjøre Birkenes mer attraktiv som bostedskommune. Det bør også tilrettelegges for utbygging i tilknytning til bygdesentrene Engesland og Herefoss. Utbyggingspotensialet i aksene langs riksveiene som fører til Kristiansand og Lillesand er vurdert.

Aksen mot Kristiansand følger riksvei 41 langs Tovdalselva. Den regionale jordbrukskartleggingen viser at hele strekningen fra Mollestad til Kjevik er et av regionens desidert viktigste sammenhengende jordbruksområder. Dalføret er også registrert som et viktig kulturlandskap, og vassdraget ble nylig vernet. Selv om det i aksene er mulig å finne arealer hvor man ikke direkte bygger ned jordbruksjord, vil en utbygging av små boligfelt i denne aksene gradvis være med å øke presset på jordbruksarealene, og det vil påvirke landskapet og kravene til infrastruktur. For å ta vare på det sammenhengende jordbruks- og kulturlandskapet langs Tovdalselva bør man unngå å legge til rette for nye boligfelt i denne aksene. Unntaket er arealene nord for gamle Mollestad bro som ligger nærmest Birkeland sentrum.

I aksene mot Lillesand er det arealene nærmest Birkeland som



har en topografi som egner seg best til boligbygging. Med ny E18 mellom Grimstad og Kristiansand, er den raskeste veien til Kristiansand via Lillesand. Eventuell utbygging som ikke får plass på Birkeland, som f.eks næringsarealer, bør lokaliseres i denne aksen.

9.6 Lillesand kommune

Lillesand kommune har 9.000 innbyggere og ligger ved E18, 30 km øst for Kristiansand. Lillesand by er største tettsted i kommunen, og mesteparten av kommunens innbyggere bor her. Lillesand sentrum har et særpreget sentrumsmiljø med stort innslag av karakteristiske hvite sørlandshus. Kommunen ønsker fortetting i sentrum, men mulighetene er begrenset grunnet den bevaringsverdige trehusbebyggelsen. Nær 2.000 av kommunens innbyggere bor i Høvåg som grenser mot Kristiansand.

En balansert utvikling av Kristiansandsregionen tilsier at Lillesand bør ta høyde for å vokse med 4.500 innbyggere innen 2050. Dagens kommuneplan gir rom for omtrent 900 nye innbyggere.

På E18 mellom Kristiansand og Lillesand er det på strekningen Dyreparken-Kjerlingland ingen avkjørsler. Motorveien fungerer som hovedstamme for regional kollektivtransport mellom Kristiansand og Arendal, og av hensyn til passasjerenes reisetid er det på de fleste avganger kun avstikkere til Grimstad, Lillesand og Sørlandssenteret. I Lillesand er

arealene mellom sentrum og Kjerlingland sentrale i forhold til det regionale kollektivtilbudet.

Analyser av utbyggingspotensialet langs Rv420 (gamle E18) mellom Kjerlingland og Dyreparken viser at terrenget er svært kupert med tversgående daler. Det er mulig å bygge små husklynger i dalsøkkene langs Rv420, men utbyggingsmønsteret vil i så fall bli fragmentert og sosial infrastruktur og lokal service vil være problematisk. Rundt Vestre Vallesverd er det egnede arealer til noe mer boligbygging, men arealene er langt i fra store nok til å gi grunnlag for lokal service, butikker og god kollektivtransport. Mulighetene for å etablere en stor bydel med 10.000 innbyggere i heiene mellom Vallesverd og Isefjær er vurdert og forkastet. Nærmere omtale finnes i *Konsekvensutredning del 2*.

Det anbefales primært at Lillesand styrker sitt kommunesentrum, og legger til rette for bruk av kollektivtransport ved å planlegge utbygging langs Rv420 mellom Tingsaker og Kjerlingland, og innen 2 km radius fra sentrum.

Det er hovedsakelig to områder nær Lillesand sentrum som har potensial til å utgjøre nye bydeler og det er Fløreneshalvøya og Sangereid området. Av disse to områdene er Sangereid best egnet med tanke på lave infrastrukturkostnader, muligheter for god regional kollektivbetjening, og mindre konflikter med friluftsliv, biologisk mangfold og kulturlandskap. Mulige ulemper ved Sangereid kontra Flørenes er forekomster av sure bergarter, kvikkleire og noe konflikt med jordbruk. Begge områder har svært gode bokvaliteter. Flørenes har attraktiv beliggenhet



Lillesand . Foto: Anders Martinsen

ved sjøen, mens områdene på Sangereid er omgitt av flotte friluftsområder bare er en kort spasertur fra Blindleia.

For Høvågs del anbefales det ikke utbygging av særlig omfang. Dette skyldes at boligområder her i hovedsak vil være bilbasert, og at området har svak infrastruktur. Samtidig er konfliktpotensialet knyttet til biologi, friluftsliv og kulturlandskap stort. I den grad det åpnes for videre boligbebyggelse i Høvåg, bør dette i hovedsak være i og nær sentrum.

Lillesand har store næringsarealer på Gaupemyr, Storemyr, Tingsaker, Kjerlingland og Sørlandsparken øst. I denne planen foreslås ytterligere utvidelser på Kjerlingland og Sørlandsparken øst.

9.7 Kristiansand kommune

Kristiansand kommune har med sine 80.000 innbyggere 2/3 av regionens befolkning og spiller en viktig rolle som region- og landsdelsenter. Det er viktig at kommunen setter av rom til etablering og videreutvikling av virksomheter av regional og/eller landsdelsdekkende karakter.

Ettersom Kvadraturen er regionens mest tilgjengelige område med bil, buss og tog bør landsdelsdekkende, eller regionale funksjoner primært lokaliseres i Kvadraturen og dens nære randsoner. Det anbefales derfor at Kristiansand kommune i sin revisjon av Kvadraturplanen legger til rette for nyetableringer og videreutvikling innen handel, kultur, opplevelser, overnatting,

kontor og boliger. For å sikre god tilgjengelighet og et pulserende sentrum anbefales det at større virksomheter med mange ansatte, og/eller mye besøk, lokaliseres her. For å ta vare på byens sjel og attraktivitet forutsettes det at verneinteressen i Kvadraturen ivaretas på en god måte.

Offentlige virksomheter av landsdelsdekkende eller regional karakter, eller andre større virksomheter som av plassmessige årsaker ikke lar seg innpasse i Kvadraturen eller dens nære randsoner, bør primært lokaliseres langs kollektivtrafikkens stamnett fra Hannevika til Sørlandsparken. Virksomhetene vil da få høy tilgjengelighet med buss fra bortimot samtlige av Kristiansands bydeler og store deler av regionen forøvrig. Et eksempel på en slik landsdelsdekkende virksomhet er Universitetet i Agder, som er lokalisert ved bussmetroens stamlinje.

Plasskrevende handel som har et landsdelsdekkende nedslagsfelt, som ikke lar seg innpasse i Kvadraturen bør plasseres i Sørlandsparken, inklusive Sørlandsparken Øst.

Foruten at Kristiansand spiller en viktig rolle som senter for handel og tjenester er kommunen også vertskap for landsdelens hovedflyplass Kjevik. Kjevik flyplass må styrkes ved at det etableres ny og bedre veiforbindelse fra E18, samt at det settes av nok arealer til utvidelse av terminalbygg, parkeringsfasiliteter, og evt. flyplasshotell.

Kristiansand havn har nasjonal havnestatus, og er svært viktig for virksomheter som driver med import og eksport. Ved å flytte aktiviteten til Kongsgård-Vige økes kapasiteten og tilknytningen

“Det anbefales at Kvadraturen styrkes ved at det legges til rette for videreutvikling innen handel, kultur, opplevelser, overnatting, kontor og boliger.”



til stamveinetten bedres. Containervirksomheten er planlagt flyttet til KMV tomta og sikres dermed omlastingsmulighet til jernbanen. Flytting av havna medfører for øvrig at attraktive arealer i Vestre havn frigjøres til byutvikling. Disse arealene er en viktig ressurs for regionens fremtidige utvikling. Regionens godsterminal for jernbane ligger på Dalane-Langemyr, og det er viktig at denne sikres utviklingsmuligheter.

En balansert utvikling av Kristiansandsregionen tilsier at Kristiansand bør ta høyde for å vokse med 32.000 innbyggere innen 2050. I henhold til kommunens utbyggingsprogram gir gjeldende kommuneplan rom for 28.000 nye innbyggere. Nye bydeler på Justneshalvøya, på Benestad, Krodden og Lauvåsen er da inkludert. Det samme er en rekke fortetningsprosjekter. Ut over dette er det behov for nye utbyggingsarealer til omtrent 4.000 nye innbyggere. For å gi markedsgrunnlag for lokale tjenester og kollektivtransport bør det kun planlegges en ny bydel i planperioden i tillegg til dem som allerede er under planlegging.

Det er ønskelig å bedre boligbalansen mellom østsiden og vestsiden i Kristiansand. En rekke alternative boligområder på østsiden av Kristiansand er vurdert. Av disse anbefales Hamrevann beliggende mellom Sørlandsparken og Tveit, som det neste store satsingsområdet. Hamrevann kommer best ut med tanke på CO₂ utslipp og mulighet for kollektivbetjening. Området ligger solrikt til og har flotte naturkvaliteter. Utbygging av området kan sannsynligvis bidra til raskere realisering av ny vei til Kjevik. Før videre planarbeid iverksettes forutsettes det at ny veitrasé fra E18 til Kjevik er avklart, grønnstrukturen i og rundt Hamrevann er avklart, ny reservedrikkevannskilde er avklart samt behovet for offentlig infrastruktur. For å styrke

Kjevik bør det også åpnes opp for næringsetableringer langs ny vei til Kjevik. Dersom deler av området benyttes til næring bør noe av Kristiansands boligbehov kunne løses ved mindre utvidelser av boligområdene i Randesund.

Mulighetene for å etablere en bussring på bro over Ålefjærfjorden er også vurdert. Analysene viser at en slik bussrute på grunn av det kupert terrenget, ikke vil kunne betjene de aktuelle utbyggingsområdene på en god måte. Videre vil en utbygging av boliger og arbeidsplasser rundt Ålefjærfjorden gi høyere klimautslipp fra transport enn en tilsvarende satsing i øst-vest akse. Uten å ta i bruk arealene rundt Ålefjærfjorden kan regionen tilrettelegge for stabil vekst i rundt 40 år. Broa med tilførselsveier er kostnadsberegnet til 0,5 mrd, og i tillegg må man påregne betydelige utbedringer på strekningen Justvik-Volle vannet. En utbygging rundt Ålefjærfjorden gir dårlig måloppnåelse i forhold til klima og effektiv bystruktur. Med hensyn til inngåtte forpliktelser innen miljø og klima samt store infrastrukturbehov i de overordnede transportaksene anbefales ikke en utbygging rundt Ålefjærfjorden. Dersom det skulle vise seg at forutsetningene med hensyn til miljø, klima og kostnader skulle endres i fremtiden kan spørsmålet komme opp på ny ved revisjon av planen.



Kristiansand. Foto: Anders Martinsen.

10 Planforslag

Plankart (se nest siste side)

10.1 Retningslinjer

1. RETNINGSLINJER FOR FORVALTNING AV IKKE FORNYBARE RESSURSER

1.1 Sammenhengende arealer

Verdifulle friluftsliv-, landbruks-, natur- og kulturminneområder skal bevares mest mulig sammenhengende.

1.2 Regional grøntstruktur

Hensynssoner for friluftsliv (jfr. plankartet side 50) skal legges til grunn for den videre planlegging i den enkelte kommune.

1.3 Markagrense

I kommuneplanene skal det trekkes en langsiktig grense mellom utbyggingsområder og friluftsområdene Rossevannmarka, Torridalsmarka, Bymarka i Kristiansand, Skråstadheia og Kvåsemarka. Eksakte grenser defineres i den enkelte kommuneplan.

1.4 Hensynssoner for regionens viktigste jordbruksområder

Det tillates ikke ny utbygging innenfor hensynssone for landbruk.

Øvrige jordbruksarealer skal søkes bevart (jfr. temakart for landbruk). Ved planer om utbygging på disse arealene, skal det dokumenteres at alternative utbyggingsmuligheter og fortetting er vurdert.

1.5 Langsiktige grenser mot jordbruk

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

1.6 Bygeområder

Bygeområder i denne planen er omtrentlige og må konkretiseres i den enkelte kommuneplan. Unntaket er mot regionens viktigste jordbruksarealer hvor grensene er eksakte. jfr. pkt 1.5.

1.7 Strandsone

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

1.8 Vann og vassdrag

100-metersbeltet langs vann og vassdrag skal søkes bevart som et viktig natur-, landskaps- og friluftsområde. Kommunen skal i kommuneplan fastsette en byggegrense på 50 – 100 meter langs vann og vassdrag.

1.9 Naturmangfold

Ved videre detaljplanlegging må forholdet til biologisk mangfold og naturtyper undersøkes og tas hensyn til.



Foto: Anders Martinsen

2. RETNINGSLINJER FOR AREALUTNYTTELSE

Retningslinjene for arealutnyttelse gjelder ikke nord for Birke-land, Grovane, Skarpengland og Hortemo. Med tetthet menes gjennomsnittlig antall boenheter per dekar i et utbyggingsområde når interne veier og lekeplasser ligger innenfor dette arealet, mens skoler, friområder og andre fellesfunksjoner ligger utenfor.

2.1 Effektiv bystruktur

Potensialet for fortetting og nybygging innenfor allerede utbygde by- og tettstedområder skal utnyttes særlig når dette styrker bruk av kollektivtransport og gir en samfunnsøkonomisk god utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

2.2 Minstekrav til tetthet i byggeområdene

Som en felles minstenorm for tetthet ved feltutbygging skal det være 1,5 boenheter per dekar. Kommunene må i sitt planarbeid dokumentere at minimumskravet til arealutnyttelse overholdes.

2.3 Minstekrav til tetthet i sentrumsområder og langs kollektivtransportens regionale stamnett

I sentrumsområder og innen 500 meter fra kollektivtransportens regionale stamnett, fra Vågsbygd til Rona, skal følgende normer legges til grunn:

4 boenheter/daa (eller TU=150 for næring)

6 boenheter/daa (eller TU=200 for næring) ved beslag av jordbruksjord.

2.4 Nye utbyggingsområder

For nye utbyggingsområder som er vist i denne plan skal det utarbeides helhetlige kommunedelplaner eller reguleringsplaner som tar med hele utbyggingsområdet. Disse planene skal stadfeste trasèer for kollektivtransporten, og gjennomsnittlig arealutnyttelse i planområdet.

3. RETNINGSLINJER FOR NÆRINGSAREALER

3.1 Arbeidsplasser

Arbeidsplassintensive virksomheter og virksomheter med omfattende publikumsservice skal som hovedregel lokaliseres i sentre eller langs kollektivtrafikkens regionale stamnett (jfr. fig. s. 23)

3.2 Plasskrevende og transportrelaterte virksomheter

Plasskrevende og transportrelaterte virksomheter skal som hovedregel lokaliseres i tilknytning til stam- og riksvei. Virksomheter som benytter tog/skip/fly, bør lokaliseres i nærheten av trafikknutepunktene for den aktuelle infrastrukturen.

3.3 Sjørettet næringsvirksomhet

Næringsarealer med sjøtilknytning skal som hovedregel ikke omdisponeres til andre formål.



4. REGIONAL PLANBESTEMMELSE FOR HANDELSE-TABLERING OG SENTERSTRUKTUR

Hensikten med planbestemmelsen er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlig transportvalg, dvs. unngå en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil. Det langsiktige målet er å oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettsteds-utvikling og begrense klimagassutslippene. (Formålet er hentet fra forskrift om Rikspolitisk Bestemmelse om kjøpesentre). Bestemmelsen har en varighet på inntil 10 år. Det er også et mål å sikre at Kristiansandsregionens befolkning har tilgang til et bredt spekter av varer og tjenester.

4.1 Forbud mot etablering av handelsvirksomhet utenfor byer og tettsteder (jfr. pbl. § 8-5)

Det tillates ikke etablert eller utvidet handelsvirksomhet¹ med et samlet bruksareal på mer enn 3.000 m², utenfor sentre definert i denne plan (jfr. pkt. 4.4-4.5)

4.3 Forbud mot lokalisering av tjenesteyting utenfor byer og tettsteder

Det tillates ikke etablert eller utvidet offentlige tjenesteyting med høy besøksfrekvens, slik som NAV-tjenester, tinghus, skattekontor osv. utenfor kommunesentre, bydelssentre, lokalsentre og bygdesentre. (jfr. pkt 4.4-4.5).

Det tillates ikke lokalisert kino utenfor kommunesentre og

bydelssentre. (jfr. pkt 4.4-4.5).

Unntatt fra denne bestemmelsen er sykehus og utrykningsetater.

4.4 Senterstruktur

Senterstrukturen i Kristiansandsregionen er som følger:

Sentre for detaljhandel og tjenesteyting:

Landsdelsentre: Kvadraturen med randsone.

Kommunesentre: Tangvall, Nodeland, Vennesla, Birketveit, Birkeland og Lillesand

Bydelssentre: Vågsbygd, og Rona

Lokalsentre: Flekkerøy, Voie, Hellemyr, Tinnheia, Justvik, Søm, Hånes, Hamresanden, Lund, Grim og Vikeland.

Bygdesentre: Lunde, Kilen, Hægeland, Skarpengland, Skaiå, Vatnestrøm, Engesland, Herefoss og Høvåg.

Sentre for handel:

Regional handelspark: Sørlandsparken (inkl. Sørlandsparken øst)

Andre sentre: Brennåsen og Tingsaker

4.5 Avgrensing av sentre

Sentre skal gis en avgrensing (senterone) i kommuneplanen som samsvarer med kart og intensjoner i regional plan.

4.6 Regionsentre

I Kvadraturen med randsone skal det legges til rette for viktige publikumsintensive fellesfunksjoner for landsdelen med høy besøksfrekvens. Viktige publikumsintensive fellesfunksjoner for landsdelen, som av plassmessige eller andre årsaker

¹ Se pkt 4.13 for definisjon.

ikke kan lokaliseres i Kvadraturen med randsone, skal sekundært søkes innpasset langs kollektivtrafikkens stamnett mellom Hannevika og Sørlandsparken. I Kvadraturen med randsone legges det ikke begrensninger på etablering og/ eller utvidelse av handelsvirksomhet.

4.7 Kommunesentre

Kommunesentre skal ha plass til et bredt spekter av handel, kultur, offentlig og privat service. Viktig publikumsservice som bare gis på ett sted i kommunen skal legges til kommunesenteret. Når sentrumssone er avgrenset i kommuneplanen legges det ikke begrensninger på etablering og/eller utvidelse av handelsvirksomhet innenfor denne.

4.8 Bydelssentre

Viktige funksjoner på bydelsnivå skal lokaliseres i bydelssentrene Rona og Vågsbygd. Disse skal kunne inneholde detaljhandel og offentlig tjenestetilbud som er dimensjonert for å dekke bydelens behov. Inntil 20.000 m² detaljhandel kan etableres uten dokumentasjon i henhold til pkt 4.12.

4.9 Lokalsentre og bygdesentre

Viktige funksjoner for lokalmiljøet skal lokaliseres i lokalsentre eller bygdesentre. Disse skal kunne inneholde detaljhandel og tjenestetilbud som er dimensjonert for å dekke lokalmiljøets eller bygdas behov. Inntil 3.000 m² detaljhandel kan etableres uten dokumentasjon i henhold til pkt 4.12.

4.10 Regional handelspark

Sørlandsparken er regional handelspark beliggende delvis i Vest-Agder og delvis i Aust-Agder. Handelsparken foreslås utviklet innenfor eksisterende arealgrenser.

For den delen som ligger i Vest-Agder (Sørlandsparken vest) tillates ikke etablert eller utvidet areal til detaljhandel utover det volum som er hjemlet i gjeldende reguleringsplaner per 01.01.2011.

For den delen som ligger i Aust-Agder (Sørlandsparken Øst) vil Aust-Agders regionale plan for senterutvikling og handel sette eventuelle arealbestemmelser for etablering av handelsvirksomhet.

Før det kan gis byggetillatelse for handelsetableringer skal det foreligge reguleringsplan for hele Sørlandsparken Øst som angir soner for handel, veinett, trasé med hinderfri fremføring av kollektivtransporten, overordnet gang- og sykkelveinett, samt inneholde maksimalkrav til parkering.

4.11 Andre sentre

Rosseland/Brennåsen

Det tillates maksimalt etablert eller utvidet handelsvirksomhet på Rosseland/Brennåsen som samlet har et bruksareal på 15.000 m² BRA. For at denne bestemmelsen skal tre i kraft må det foreligge kommunedelplan for området som angir rekkefølgekrav knyttet til infrastruktur for kollektivtrafikken.



Foto: Are Kristiansen

Tingsaker

Bestemmelser knyttet til etableringer fastsettes i Aust-Agders regionale plan for senterutvikling og handel.

4.12 Krav til dokumentasjon

Ved dimensjonering av områder for handel utover de arealgrensene som er satt i regional planbestemmelse skal konsekvensene for eksisterende sentre belyses med basis i reisemotstand, reisevillighet og sentrenes attraksjonskraft. Det skal også utarbeides en trafikkanalyse som belyser trafikale konsekvenser av nye handelsetableringer. Utredningene skal gjennomføres som del av kommuneplan/kommunedelplan.

4.13 Definisjoner

Med handelsvirksomhet forstås detaljhandel i bygningsmessige enheter og bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som en enhet, samt utsalg som krever kunde- og medlemskort for å få adgang. Dagligvareforretninger er å oppfatte som handelsvirksomhet i denne sammenheng. Det samme er varehus som omsetter en eller flere varegrupper. Som handelsvirksomhet regnes også handelsvirksomhet lokalisert i flere enheter innenfor et område som for eksempel en handelspark.

4.14 Unntak

Bestemmelsene i denne plan har ikke tilbakevirkende kraft i tilfeller hvor det allerede foreligger byggetillatelse for handel.

5. RETNINGSLINJER FOR TRANSPORTSYSTEMET

5.1 Kollektivtransport

a) I kommuneplanens arealdel skal kollektivtransportens regionale stamnett kartfestes. (jfr. figur side 23)

b) Veiholder skal sikre høyest mulig fremføringshastighet i kollektivtrafikkens regionale stamnett ved egne traseer (bussgater og kollektivfelt), aktive prioriteringstiltak og lignende. Så langt det er mulig skal det søkes å unngå rundkjøringer i kollektivtrafikkens regionale stamnett. Øvrige arealtiltak ved kollektivtrafikkens regionale stamnett skal ikke redusere fremføringshastigheten for kollektivtrafikken.

c) I tilknytning til knutepunkter på kollektivtrafikkens regionale stamnett skal det etableres innfartsparkering for bil og sykkel.

d) I nye utbyggingsområder skal kommunedelplaner og reguleringsplaner vise traseer for kollektivtransport.

e) I nye utbyggingsområder skal det tilstrebes å legge til rette for at kollektivtilbud er på plass når første bygning tas i bruk.

5.2 Sykkel

Det skal etableres et sammenhengende regionalt sykkelvegnett, hvor det særlig legges vekt på sykkeltilgjengeligheten i landsdels-, bydels- og kommunesentra og i en avstand på 3 km fra disse. Det skal etableres gode parkeringsmuligheter for sykkel i alle sentra.



Foto: Bjørne Jortveit

5.3 Veinett

a) Persontransporten internt i regionen skal primært løses ved effektivisering av eksisterende veinett, prioritering av kollektivtrafikk, forbedring av kollektivtilbudet og gang- og sykkelveinett – og sekundært ved flere kjørefelt for bil og nye veiforbindelser.

b) Det overordnede hovedveinettet, dvs. E18, E39, Rv 9, Rv41 (E18-Kjevik), Rv402 (Lillesand-Birkeland), Rv405 (Mosby-Vennesla) og Rv 456 (Vågsbygdveien), skal videreutvikles og sikre gode tilknytninger til terminaler for havn, jernbane og flyplass.

c) En effektivisering av eksisterende veinett er ikke tilstrekkelig til at regionen skal få et godt nok veinett. Planen legger derfor opp til en utvidelse av dagens E-39 Kvadraturen – Tangvall til 4 felt snarest mulig og ellers økt sikkerhet og fremkommelighet på det øvrige veinett i regionen. På lengre sikt, i planperioden etter 2020 må det bygges ny E-18/E-39 utenom Kristiansand.

5.4 Bompenger

Med dagens bevilgninger til transportsystemet er det ikke mulig å få til ønsket utvikling uten bruk av bompenger i tillegg til bevilgninger på dagens nivå over offentlige budsjetter fra stat, fylkeskommune og kommune. Den helhet som regionplanen legger opp til krever at utbygging av veisystemet, drift av en bedre kollektivtrafikk og tilrettelegging for økt gang og sykkeltransport, må sees i sammenheng.

Dagens bompenggeopplegg i Kristiansand har et årlig inntekts-potensiale på cirka 250 mill.kr. Regionplanen må følges opp med en egen sak knyttet til bruk av bompenger i gjennomføringen

av planen, fortrinnsvis som del av konseptvalgutredningen for E-18/E-39 gjennom regionen.

6. RETNINGSLINJER FOR ENERGI I BYGG

6.1 Fjernvarme og nærvarme

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

6.2 Energiforsyning basert på fornybar energi

I kommuneplaner og reguleringsplaner som omfatter nye byggeområder, bør det alltid inngå en utredning om hvorvidt det ligger til rette for satsing på fornybare energiformer som for eksempel fjernvarme, jordvarme, bioenergi og solenergi.

6.3 Energieffektivisering i bygg

I nye utbyggingsområder skal kommunene vurdere å stille krav om lavenergi- eller passivhus.

7. RETNINGSLINJER FOR UNIVERSELL UTFORMING

7.1 Universell utforming i all planlegging.

Det skal stilles krav til universell utforming i all planlegging. Ved ny boligbygging skal minimum 70 % av alle boenheter ha universell utforming.



10.2 Handlingsprogram for gjennomføring

- Den regionale planen skal legges til grunn for kommunenes planlegging og for statlige og regionale myndigheters virksomheter.

- Kristiansand og Lillesand kommuner skal i felleskap utarbeide en kommunedelplan for Sørlandsparken, Dyreparken og Sørlandsparken øst, samt felles parkeringsvedtekter for Sørlandsparken og Sørlandsparken Øst.

- Kristiansand kommune, Vest-Agder fylkeskommune, Statens vegvesen og Agder kollektivtrafikk skal gå sammen om et "superbuss" prosjekt for å videreutvikle eksisterende bussmetro i Kristiansand. Målet med prosjektet er å heve standarden til et nivå som tilsvarer bybane på strekningen Vågsbygd-Sørlandsparken.

- Vest-Agder fylkeskommune og Aust-Agder fylkeskommune skal gå sammen om et prosjekt for å utvikle gode regionale helhetsløsninger for busstilbudet.

- Kommunene og fylkeskommunene skal rapportere en gang per valgperiode på hvordan planen følges opp.

- Arealplan for Kristiansandsregionen skal minst revideres hvert 8. år. ATP-utvalget er styringsgruppe for revisjonsarbeidet.

- Statens vegvesen skal gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Kristiansandsregionen innen

2011. KVUen skal danne det faglige grunnlaget for Stortingets behandling av samferdselspakke 2. Arealplan for Kristiansandsregionen er en viktig del av det faglige grunnlaget for utredningen.

10.3 Konsekvenser

Konsekvenser av planforslaget er:

Utbygging i konflikt med friluftsområder: 13.000 dekar

Utbygging i konflikt med jordbruk: 700 dekar

Utbygging i konflikt med kulturlandskap: 700 dekar

Reduserte klimautslipp fra ny utbygging med nærmere 70% per ny innbygger sammenliknet med alternative utbyggingsstrategier.

Se forøvrig egen konsekvensvurdering del 1 og del 2.

10.4 Risiko og sårbarhetsanalyse

Foreslåtte utbyggingsområder (bortsett fra på Nodeland) er utenfor NVE's avgrensning for 200-årsflom. På Nodeland foreslås det utbygging innenfor denne sonen, men med heving av terrenget slik at flom unngås. For å unngå rasfare er det heller ikke foreslått utbygging hvor helningsgraden er større enn 18 %. I tråd med plan- og bygningslovens bestemmelser må det også gjennomføres egne risiko- og sårbarhetsanalyser ved utarbeidelse av den enkelte kommuneplan, kommunedelplan og reguleringsplan.



11 Nasjonale føringer

Arealprosjektet i Kristiansandsregionen er et strategisk tiltak som skal legge føringer for en bærekraftig arealforvaltning i regionen. Det er derfor viktig at den felles arealplan som utarbeides i arealprosjektet, utformes innenfor rammen av nasjonale og regionale arealpolitiske føringer. Nedenfor er det gitt en oversikt over noen nasjonale føringer som har hatt stor betydning for planarbeidet.

Rikspolitisk retningslinje for samordnet areal- og transportplanlegging (20. august 1993)

Målet er utvikling av arealbruk og transportsystemer som fremmer effektiv ressursutnyttelse med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Et bærekraftig perspektiv skal legges til grunn i planleggingen. Gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene skal vektlegges. Innenfor gangavstand fra stasjoner og knutepunkter på hovedårene for kollektivtrafikknettet kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern, forutsatt høy utbyggingstetthet.

Jordloven (5. desember 1995)

Lovens formål er å legge til rette for at arealressursene i landet blir brukt på den måten som er mest tjenelig for samfunnet og for dem som har sitt yrke i landbruket. Loven innebærer at dyrket jord ikke skal brukes til formål som ikke tar sikte på jordbruksproduksjon. Dyrkbar jord må heller ikke omdisponeres slik at den ikke blir egnet til jordbruksproduksjon i fremtiden.

Departementet kan ved særlige tilfeller gi mulighet til dispensasjon, dersom man etter en samlet vurdering finner at jordbruksinteressene bør vike. Ved avgjørelse skal det tas hen-

syn til godkjente planer etter plan- og bygningsloven, drifts- eller miljømessige ulemper for landbruket i området, kulturlandskapet og det samfunnsnyttige formålet en omdisponering vil bidra til.

Forbud mot tiltak mv. langs sjø og vassdrag - Plan- og bygningslovens § 1-8

Bestemmelsen innebærer at det i utgangspunktet ikke skal skje bygging i 100-metersbeltet langs sjø og vassdrag. I disse områdene skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Kommunene må i byggeområdene i kommuneplanene fastsette byggegrense om ikke 100meters forbudet i ny plan og bygningslov skal gjelde generelt.

Rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre (1. juli 2008)

Formålet med bestemmelsen er å legge til rette for en sterkere regional samordning av politikken for etablering og utvidelse av større kjøpesentre. Hensikten er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg, dvs. unngå en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil. Det langsiktige målet er å oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling og begrense klimagassutslippene.

Bestemmelsen innebærer at kjøpesentre kan bare etableres eller utvides i samsvar med godkjente fylkesplaner eller fylkesdelplaner med retningslinjer for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner.



12. Referanser





- Konsekvensanalyse del 1 – akser og sentre, arealprosjektet 2010
- Konsekvensanalyse del 2 – delområder, arealprosjektet 2010
- Planprogram for Arealplan for Kristiansandregionen, 2007
- Diskusjonsnotat for Arealplan for Kristiansandregionen, 2008
- Forprosjekt – bro over Ålefjærfjorden, Kristiansand kommune 2009
- Fagnotat næringsarealer i Kristiansandsregionen– Rambøll 2007
- Tilleggsutredning næringsarealer i Kristiansandsregionen –Rambøll 2009
- Mulighetsstudie lokaltog i Kristiansandsregionen, Railconsult 2009
- Sulfidholdige bergarter i Kristiansandsregionen, Agder naturmuseum 2009
- Biologisk mangfold – Innspill til Kristiansand kommuneplan, Agder naturmuseum 2009
- Transportanalyse for Kristiansandsregionen, ViaNova Plan og Trafikk AS, 2010
- Senterstruktur i Aust-Agder (inkl. Kristiansandsregionen), Asplan Viak, 2009
- Tilleggsutredning Brennåsen (Asplan Viak, 2009)
- Fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av handel og tjenester i Vest-Agder - 2003
- Fylkesdelplan for tettstedsutvikling og kjøpesenteretablering i Aust-Agder - 2000
- Klimaplan for Knutepunkt Sørlandet - 2009
- Strategisk næringsplan for Knutepunkt Sørlandet - 2006
- Analyse - Bydelsenter på Rona - Asplan Viak 2010

Rapporter og temakart fra planarbeidet kan lastes ned fra www.arealprosjektet.no

Planinformasjon

-  Bygdesentre
-  Kommune og bydelscenter
-  Havn
-  Lufthavn
-  Planens begrensning
-  Hensynsonegrense
-  Stamnett for kollektivtransport
-  Arealformålgrense



Fremtidige utbyggingsområder

-  Bolig
-  Bolig / næring
-  Næring
-  Senterområde

Arealbruk i gjeldene planer

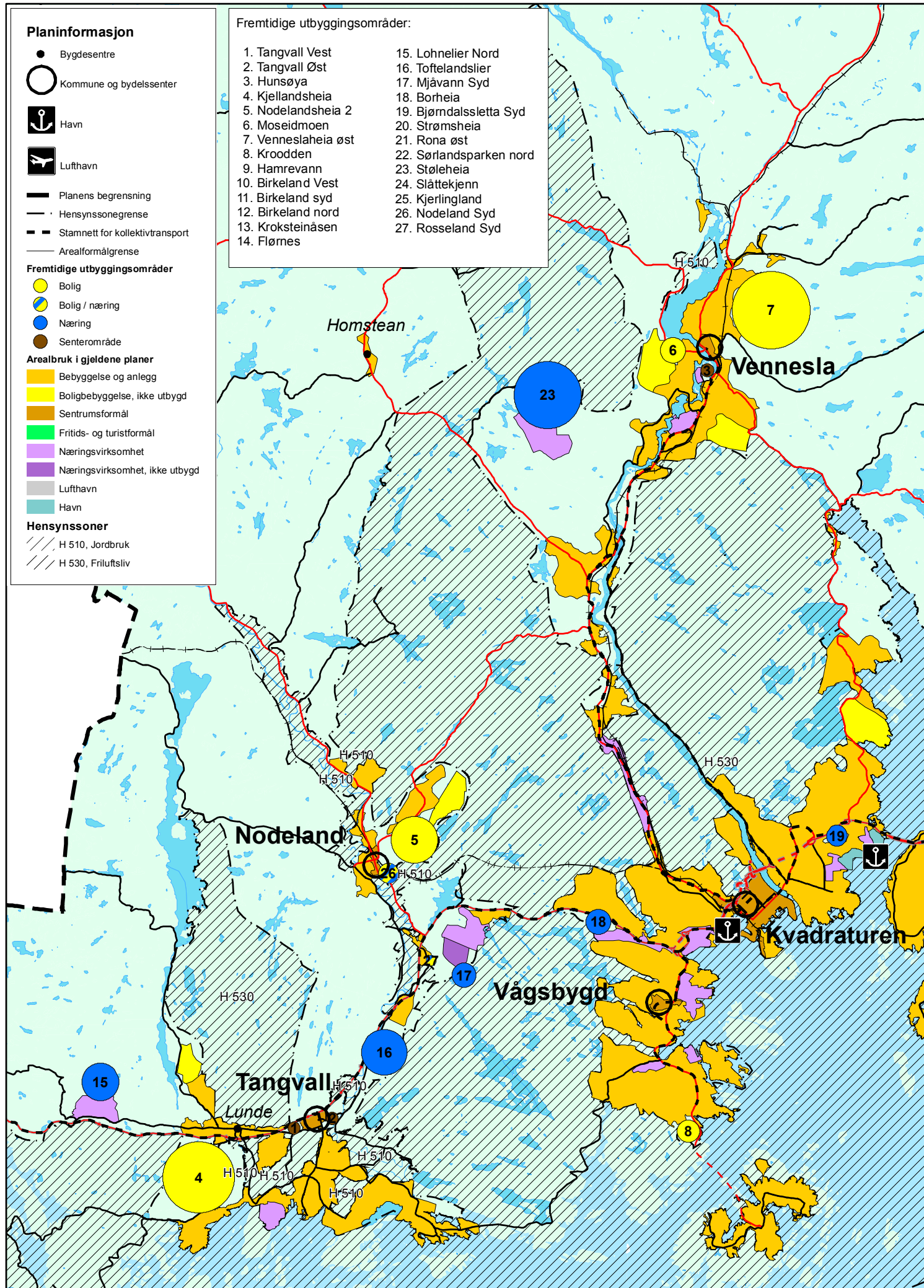
-  Bebyggelse og anlegg
-  Boligbebyggelse, ikke utbygd
-  Sentrumsformål
-  Fritids- og turistformål
-  Næringsvirksomhet
-  Næringsvirksomhet, ikke utbygd
-  Lufthavn
-  Havn

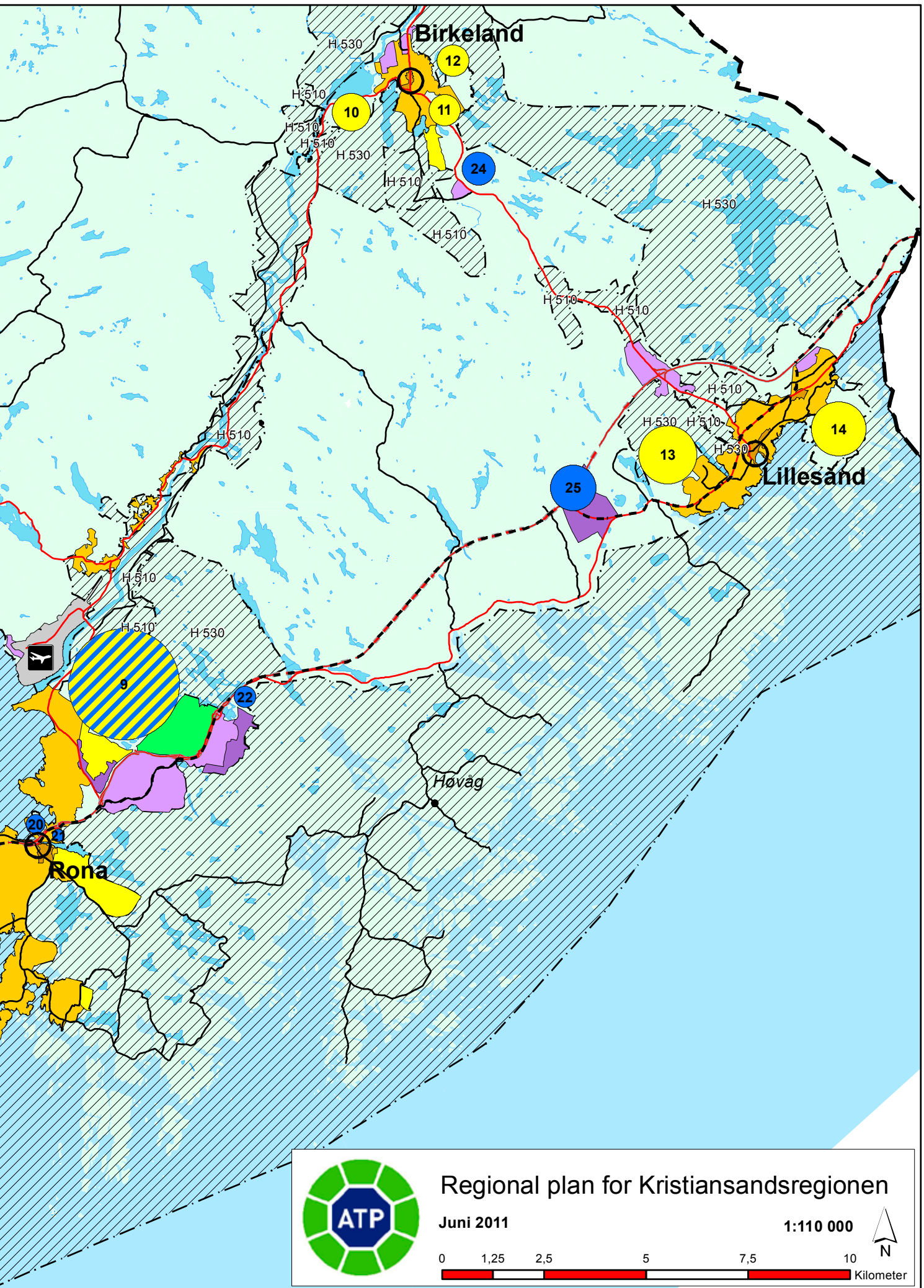
Hensynssoner

-  H 510, Jordbruk
-  H 530, Friluftsliv

Fremtidige utbyggingsområder:

- | | |
|---------------------|-------------------------|
| 1. Tangvall Vest | 15. Lohnelier Nord |
| 2. Tangvall Øst | 16. Tofelandslier |
| 3. Hunsøya | 17. Mjåvann Syd |
| 4. Kjellandsheia | 18. Borheia |
| 5. Nodelandsheia 2 | 19. Bjørndalssletta Syd |
| 6. Moseidmoen | 20. Strømsheia |
| 7. Venneslaheia øst | 21. Rona øst |
| 8. Kroodden | 22. Sørlandsparken nord |
| 9. Hamrevann | 23. Støleheia |
| 10. Birkeland Vest | 24. Slåttekjenn |
| 11. Birkeland syd | 25. Kjerlingland |
| 12. Birkeland nord | 26. Nodeland Syd |
| 13. Kroksteinåsen | 27. Rosseland Syd |
| 14. Flømes | |





Planinformasjon

- Bygdesentre
- Kommune og bydelssenter
- ⚓ Havn
- ✈ Lufthavn
- - - Stamnett for kollektivtransport
- ▬ Planens begrensning
- Arealformålgrense
- · - Hensynssonegrense

Fremtidige utbyggingsområder

- Bolig
- Bolig / næring
- Næring
- Senterområde

Arealbruk i gjeldende planer

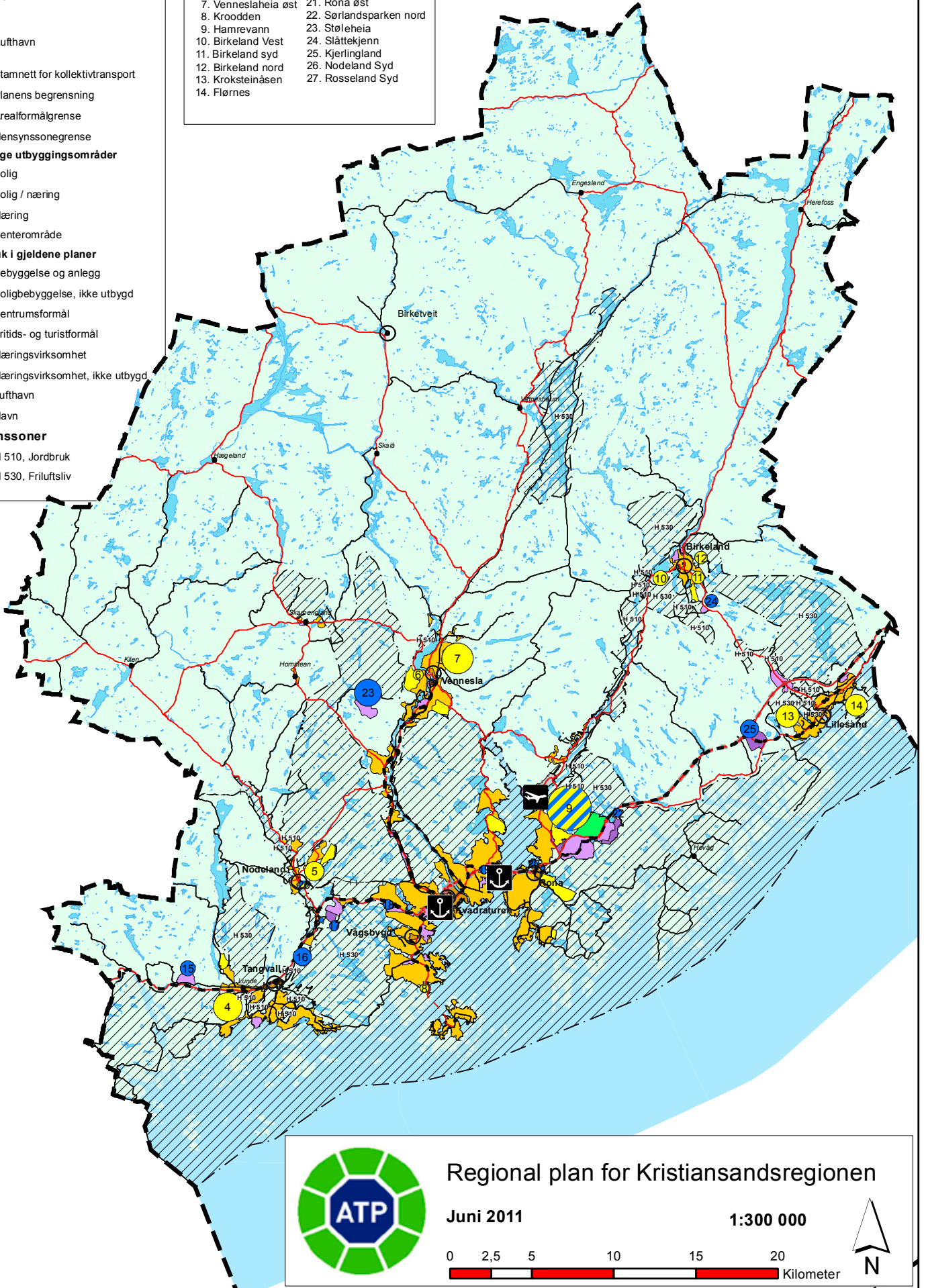
- Bebyggelse og anlegg
- Boligbebyggelse, ikke utbygd
- Sentrumsformål
- Fritids- og turistformål
- Næringsvirksomhet
- Næringsvirksomhet, ikke utbygd
- Lufthavn
- Havn

Hensynssoner

- ▨ H 510, Jordbruk
- ▨ H 530, Friluftsliv

Fremtidige utbyggingsområder:

- | | |
|---------------------|-------------------------|
| 1. Tangvall Vest | 15. Lohneier Nord |
| 2. Tangvall Øst | 16. Toftelandslier |
| 3. Hunsøya | 17. Mjåvann Syd |
| 4. Kjellandsheia | 18. Børheia |
| 5. Nodelandsheia 2 | 19. Bjørndalssletta Syd |
| 6. Moseidmoen | 20. Strømsheia |
| 7. Venneslaheia øst | 21. Rona øst |
| 8. Kroodden | 22. Sørlandsparken nord |
| 9. Hamrevann | 23. Støleheia |
| 10. Birkeland Vest | 24. Slåttekjenn |
| 11. Birkeland syd | 25. Kjerlingland |
| 12. Birkeland nord | 26. Nodeland Syd |
| 13. Kroksteinåsen | 27. Rosseland Syd |
| 14. Flørnes | |



Regional plan for Kristiansandsregionen

Juni 2011

1:300 000

0 2,5 5 10 15 20
Kilometer





Sentrumsnær utbygging på Nodeland i Songdalen kommune. Foto: Are Kristiansen



www.arealprosjektet.no