

REFERAT |KRS| Formannskapet (2015-2019) d. 29-08-2018

Møtedato Onsdag d. 29. august 2018 kl. 09:00

Møtested Formannskapssalen

Innholdsfortegnelse

Program for møtet.....	3
Høring - Bompengepakke for Kristiansandsregionen.....	5
Kommuneplan for Lillesand 2018-2030 - høring.....	10

Sak 98/18: Program for møtet



MØTEINNKALLING TIL FORMANNSKAPET

Dato: 29.08.2018 kl. 09.00
Sted: Formannskapssalen

Innkalling gjelder bare medlemmer. Varamedlemmer møter etter særskilt innkalling.

Forfall meldes snarest til Anne Lise H. Aabø tlf. 98 28 79 38 eller
epost alh@kristiansand-bystyre.no

PROGRAM FOR MØTET:

Kl. 09.00 – 10.30 **Dialogmøte om:**
Regionplan Agder 2030
Klimaveikart Agder
Levekårssatsing Agder

Deltakere:
Fellesnemnda Agder fylkeskommune: Gro Bråten
Prosjektleder Agder fylkeskommune Tine Sundtoft
Prosjektleder Regionplan Agder 2030 Manuel Birnbrich

SAKSKART			Side
98/18	201800013	Program for møtet	
98/18	201806903-3	<u>Formannskapssak:</u> Høring - Bompengepakke for Kristiansandsregionen By- og miljøutvalgets innst. 16.08.18	
99/18	201708466-4	<u>Formannskapssak:</u> Kommuneplan for Lillesand 2018-2030 – høring Rådmannens innst. 26.07.18	

Harald Furre
Ordfører
(sign.)

Sak 99/18: Høring - Bompengepakke for Kristiansandsregionen

Vedlegg

Vedtak BYUTVIK, 16082018, Sak 139/18, Høring - Bompengepakke for Kristiansandsregionen

2018.06.08 Høringsbrev - bompengefinansiering av Byvekstavtalen

15_06071-43 16_130369-7Bompengepakke for Kristiansandsregionen. Rettelse...

Vedlegg 1 - Forhandlingsutvalgets vedtak

Vedlegg 3 - Statens Vegvesen - oversendelsesbrev

Vedlegg 2 - Statens Vegvesen - Faglig grunnlag for bompengepakke

Vedtak BYSTYR, 23112016, Sak 165/16, Prinsippvedtak om bompengefinansiering i Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen

Vedtak BYSTYR, 23112016, Sak 165/16, Prinsippvedtak om bompengefinansiering i Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen



Dato 29. juni 2018
Saksnr.: 201806903-3
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Saksgang
By- og miljøutvalget 2015 - 2019
Formannskapet

Møtedato
16.08.2018
29.08.2018

Høring - Bompengepakke for Kristiansandsregionen

Sammendrag

Vest-Agder fylkeskommune har sendt faglig grunnlag for ny bompengepakke for Kristiansandsregionen på høring til berørte kommuner. Høringsfrist er 05.09.2018.

Høringen gjelder forslag til prioritering av tiltak som skal finansieres av Bompengepakken, plassering av innkrevingspunkter, takster og forslag til vedtak, jf. vedlagte høringsbrev fra Vest-Agder fylkeskommune og faglig grunnlag fra Statens vegvesen. Det gjøres spesielt oppmerksom på at vedtaks punkt 3 utgår i sin helhet, jf. vedlagt brev av 14.06.2018 fra Statens vegvesen. Etter høring vil Vest-Agder fylkeskommune behandle høringsuttalelsene og sammen med Kristiansand kommune utforme forslag til endelig vedtak som fremmes for sluttbehandling i Vest-Agder fylkesting og Kristiansand bystyre.

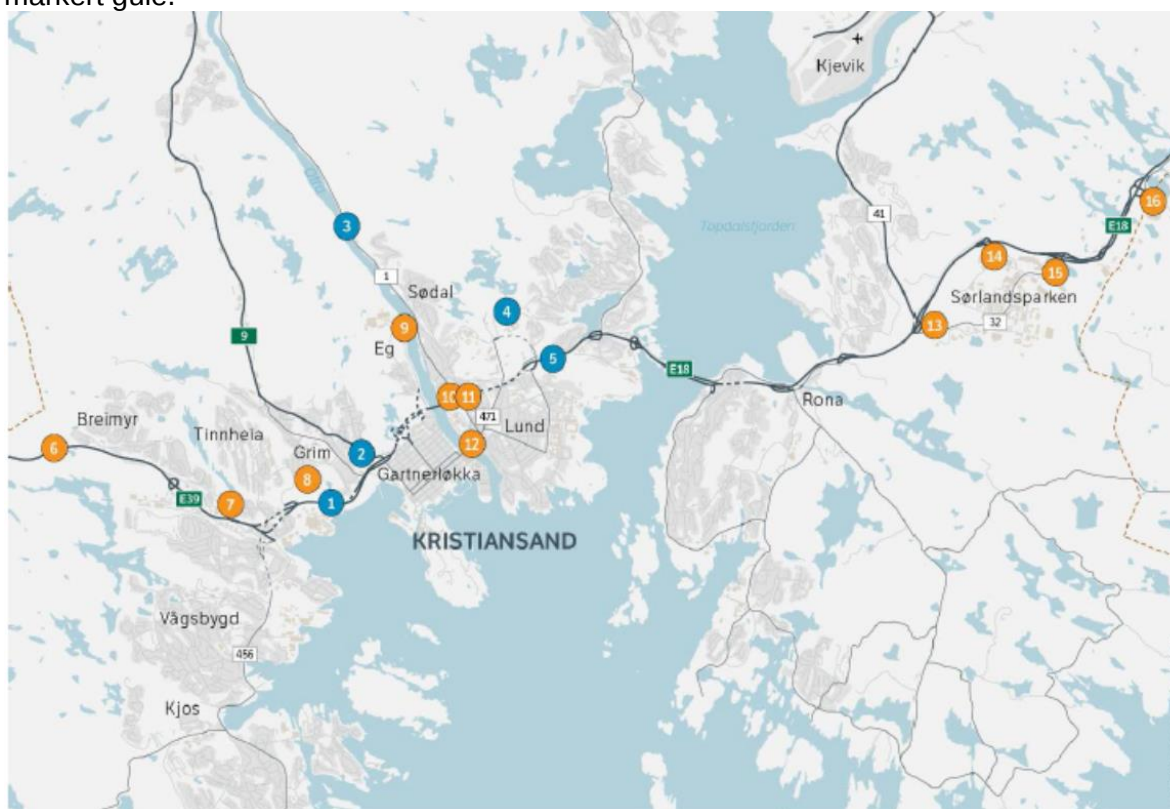
Bompengepakken er en del av finansieringsgrunnlaget for Byvekstavtale for Kristiansandsregionen. Forhandlingene med staten om en byvekstavtale er ikke startet. Forhandlingene antas å starte så snart staten er ferdig med å reforhandle byvekstavtalene med de fire største byområdene. Det forventes at disse er ferdige tidlig høsten 2018. Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune har ment at det mest optimale er at forhandlinger om Byvekstavtale og utforming av ny bompengereordning foregår parallelt for å få en best mulig koordinering av finansiering, prioritering av tiltak og måloppnåelse. Samtidig har regionen viktige tiltak finansiert i NTP, særlig Gartnerløkka-Kolsdalen, som det er ønskelig å sikre fremdriften for. Siden forhandlingene med staten om byvekstavtale har trukket ut i tid har administrasjonen i kommunene og fylkeskommunen og forhandlingsutvalget ment at det er nødvendig å få vedtatt en bompengepakke. Denne vil gå inn i grunnlaget for de kommende forhandlingene om byvekstavtale. Bompengepakken er utformet med tanke på nødvendig fleksibilitet i tiltaksporteføljen for å kunne tilpasses forhandlingsresultatet.

Forslag til bompengereinnkreving, takster og plassering av innkrevingspunkter, er utformet i tråd med prinsippvedtaket som ble behandlet høsten 2016 (sak 165/16). Det er gjort følgende endringer sammenlignet med prinsippvedtak for plassering av innkrevingspunkter:

- Innkrevingspunkt Kjosbukta er fjernet.
- Innkrevingspunkt Gamle Flekkerøyvei (nederst i Tinnheiabakken) er erstattet med et innkrevingspunkt på Tinnheiveien (forbindelsen mellom E39 og Tinnheiabakken) og ett innkrevingspunkt mellom Egevannet og Rundkjøring E39.
- Mulig innkrevingspunkt på ny Egsbro dersom broa åpnes for ordinær trafikk.

- Innkrevingspunktet på Oddernesbroa er delt i to, ett punkt på selve broa og ett punkt på påkjøringsrampen. Dette er gjort kun av teknisk/praktiske hensyn og har ingen betydning for trafikantene sammenlignet med plasseringen i prinsippvedtaket.

Illustrasjonen viser plassering av alle innkrevingspunktene, dagens er markert blå, nye er markert gule.



Det foreslås følgende takstsystem:

2018-kr			
Takstgruppe	Miljøkategori	I rush	Utenom rush
Takstgruppe 1 (lette kjøretøy)	Nullutslippskjøretøy	Kr 0	Kr 0
	Ladbare hybrider	Kr 16	Kr 11
	Andre (bensin, diesel, gass mv.)	Kr 32	Kr 21
Takstgruppe 2 (tunge kjøretøy)	Nullutslippskjøretøy	Kr 0	Kr 0
	Euro 6	Kr 63	Kr 42
	Pre-Euro 6 (eldre utslippsteknologi)	Kr 78	Kr 52

Ordningen med gratis passering innenfor en time videreføres og maksimalt antall betalte passeringer per måned settes til 60. Videre foreslås det at når andelen nullutslippskjøretøy overstiger 15 prosent kan det vurderes å innføre betaling også for disse, men med en øvre grense på 50% av takst for konvensjonelle kjøretøy. Hva taksten vil bli for nullutslippskjøretøy besluttet på det tidspunktet. Dagens ordning med tidsdifferensierte takster videreføres.

For lette kjøretøy differensieres takstene mellom nullutslippskjøretøy, ladbare hybridkjøretøy og konvensjonelle kjøretøy. Årsaken til at det ikke er differensiert mellom bensin- og dieselkjøretøy er dels at målingene av lokalluftkvalitet i Kristiansand ikke gir grunnlag for en differensiering og dels at det skjer stadig endringer knyttet til motorteknologi og utslipp og en differensiert takst kan raskt vise seg å være utformet på et foreldet faktagrunnlag. Det er dessuten ønskelig med et enkelt og forutsigbart takstsystem. Rådmannen påpeker at grunnlaget for lavere takst for ladbare hybridkjøretøy kan diskuteres. Både fordi det er

vanskelig å kontrollere for i hvilken grad kjøretøyene faktisk utnytter muligheten for elektrisk framdrift og fordi disse trafikantene har like stor nytte av tiltakene og fordi ladbare hybridkjøretøy bidrar til like mye kjø og vegslitasje som konvensjonelle kjøretøy. Tilsvarende kan det også argumenteres for at nullutslippskjøretøy burde betale, men med en mindre rabatt begrunnet i lavere lokale utslipp.

For tunge kjøretøy er det betydelig forskjell i lokale avgassutslipp mellom kjøretøy med Euro 6 teknologi og eldre teknologier. En differensiering mellom disse kjøretøyene er derfor godt faglig begrunnet. Når det gjelder fritaket for tunge nullutslippskjøretøy kan det fremføres tilsvarende argumentasjon mot dette som for nullutslipps lette kjøretøy. Forskjellen mellom tunge og lette nullutslippskjøretøy er at det er ingen avgiftsinsentiver ved kjøp av tunge nullutslippskjøretøy. Markedet for tunge nullutslippskjøretøy er dessuten kommet mye kortere enn for lette og et takstfritak for tunge nullutslippskjøretøy kan være positivt for at lokaletransportører ønsker å anskaffe slike kjøretøy. Bruk av tunge nullutslippskjøretøy vil være positivt for lokal luftkvalitet og ikke minst støy.

Regulering av takstene over tid vil gjøres ut fra en gjennomsnittstakst for hhv. lette og tunge kjøretøy. Gjennomsnittstaksten er beregnet betaling per kjøretøypassering når rabatter, timesregel og fritak er tatt hensyn til. Takstene for de ulike kjøretøygruppene vil justeres slik at den beregnede gjennomsnittstaksten opprettholdes korrigeret for prisstigning.

I det faglige grunnlaget som vil utgjøre grunnlaget for Samferdselsdepartementets bompengeproposisjon er det foreslått følgende prioritering av tiltak:

Tiltak og investeringer		SUM
E39 Gartnerløkka-Kolsdalen	2 960	2 960
Større Kollektivtiltak og Kombinerte vei- og kollektivtiltak		
(tiltak med kostnad over 200 mill. kr)		
Ny Havnegate	340	
E18/fv.401 Rona	340	
Ny bru Eq-Sødal (Eqsbrua)	370	
Rundingen (vei og koll.)	210	1 260
Diverse programområdetiltak og drift av kollektivtransport	3 780	3 780
SUM		8 000

Dels for å opprettholde handlingsrom i forhandlingene om byvekstavtale og dels fordi den faktiske prioriteringen av tiltak skal være gjenstand for porteføljestyring er en stor del av tiltakene lagt til en samlepost. Kun de aller viktigste tiltakene er nevnt spesielt. Tiltaken som vil bli finansiert av bompenger vil i utgangspunktet prioriteres blant den store porteføljen som er spilt in til samferdselsdepartementet for byvekstavtale. I tillegg kan nye behov oppstå og det må da gjøres en konkret vurdering mot tiltak som allerede er i porteføljen.

Den overordnede innretningen på byvekstavtale slik Vest-Agder fylkeskommune og kommunene i Kristiansandsregionen er vist i tabellen under. Bompengepakken utgjør 8 000 mill. kr av den samlede porteføljen.

Tiltakskategori	Mill. kr
Veiprosjekter og kombinerte vei- og kollektivtiltak	4 700
Kollektivtiltak	3 100
Sykkeltiltak	1 300
Gangetiltak	600
Drift av kollektivtransport (inkludert ordinært fylkeskommunalt bidrag)	5 300
Etablering av bomstasjoner. Planlegging	200
SUM	Cirka 15 000

Rådmannen anser forslaget til ny bompengereordning for Kristiansandsregionen å være i tråd med prinsippvedtaket fra 2016. Videre har det vært en bred politisk forankring blant flertallet

av partiene i bystyret av innkrevingspunktene plassering og prinsippene for takstsystemet. Rådmannen anbefaler derfor at formannskapet støtter høringsforslaget til ny bompengordning for Kristiansandsregionen slik dette fremkommer i høringsbrevet fra Vest-Agder fylkeskommune.

Forslag til vedtak

[Formannskapet støtter høringsforslaget til ny bompengordning for Kristiansandsregionen slik dette framkommer i høringsbrevet fra Vest-Agder fylkeskommune](#)

Ragnar Evensen
Rådmann

Terje Lilletvedt
Teknisk direktør

Vedlegg:

Høringsbrev fra Vest-Agder fylkeskommune (Byvekstavtale for Kristiansandsregionen)

Oversendelses brev fra Statens Vegvesen.

Brev av 14.06.2018 fra Statens vegvesen med rettelse

Faglig grunnlag fra Statens vegvesen

Forhandlingsutvalgets vedtak

Prinsippvedtak om ny bompengordning i Kristiansandsregionen.

Sak 100/18: Kommuneplan for Lillesand 2018-2030 - høring



Dato 26. juli 2018
Saksnr.: 201708466-4
Saksbehandler Grete Sjøholt

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
29.08.2018

Kommuneplan for Lillesand 2018-2030 - høring

Sammendrag

Lillesand kommune har sendt på høring forslag til ny kommuneplan for Lillesand 2018-2030 med utsatt høringsfrist til 31.8.2018.

Uttalelsen forholder seg til det som berører Kristiansand direkte, aktuelle samarbeidsområder eller der det som kan være av felles regional interesse.

Lillesand har i hovedsak hatt fokus på samfunnsdelen. Målsettingen har vært et enkelt tilgjengelig styringsdokument, av overordnet karakter, som skal gi føringer for hele kommunens virksomhet. Rådmannen legger til grunn at det i denne revisjonen kun er foretatt en enkel revisjon av arealdelen der det ikke er åpnet for nye utbyggingsområder og nye boenheter. Hovedformålet har vært å forenkle saksbehandlingen og redusere ressursbruk samt bidra til klimavennlig utvikling.

De sju kommunene i Kristiansandsregionen har lang tradisjon på å samarbeide. Rådmannen mener at kommuneplanen for Lillesand er et godt grunnlag for videre samarbeid og utvikling av Kristiansandsregionen.

Kommunene i Kristiansandsregionen samarbeider for å kunne inngå en byvekstavtale med staten. Den store boligarealreserven i Kristiansandregionen herunder i Kristiansand og Lillesand kommunes arealdel, gir imidlertid utfordringer for reduksjon av personbiltrafikken og effekten av tiltak for gående syklende og kollektivtrafikken. Lillesand kommune har ikke hatt fokus på å endre arealdelen vesentlig ved denne revisjonen, men viser til at en ved neste revisjon må vurdere å ta ut utbyggingsområder som ikke bygger opp omkring lavutslippsamfunnet. Rådmannen vil anbefale at målsettingen om nullvekst for personbiltrafikken kommer tydeligere frem i overordnet arealstrategi i samfunnsdelen.

Forslag til vedtak

1. **Kommuneplanen samfunnsdel for Lillesand gir et godt bilde over kommunens ambisjoner for utvikling fram mot 2030. Prioriteringene sammenfaller godt med Kristiansands samfunnsdel og dette vil gi et godt grunnlag for samarbeid og utvikling av Kristiansandsregionen.**

2. Kommunene i Kristiansandsregionen samarbeider for å kunne inngå en byvekstavtale med staten. Areal- og parkeringspolitikken, med lokalisering av boliger og arbeidsplasser nær opp til knutepunkt og områder med god busstilgang, er viktig for å oppnå den overordnede målsettingen om nullvekst for personbiltrafikken i regionen. Dette bør komme tydeligere frem som føring for arealpolitikken.
3. Formannskapet viser for øvrig til vurderingene i saken.

Ragnar Evensen
rådmann

Terje Lilletvedt
Teknisk direktør

Vedlegg:

Dokumentene i saken er tilgjengelige på Lillesand kommunes sine hjemmesider:
http://lillesand.kommune.no/Kunngjoringer_og_horinger/Kommuneplan-for-Lillesand-kommune-2018-20301/

Bakgrunn for saken

Lillesand kommune har sendt på høring forslag til ny kommuneplan for Lillesand 2018-2030, med utsatt høringsfrist til 31. august 2018.

Lillesand har i hovedsak hatt fokus på samfunnsdelen. Målsettingen har vært et enkelt tilgjengelig styringsdokument av overordnet karakter som skal gi føringer for hele kommunens virksomhet. Arealdelen har gjennomgått en mindre revisjon med hovedformål å forenkle saksbehandlingen og redusere ressursbruk samt bidra til klimavennlig utvikling.

Samfunnsdelen med overordnet arealstrategi

Vision: Unik, trygg og skapende

Satsingsområder

Samfunnsdelen har tre hovedsatsingsområder som hver har 3-4 hovedmålsettinger:

• Identitet og bærekraftig utvikling

Lillesands tydelige identitet er det historiske bysentrum, kysten, Blindleia, uthavnene og omkringliggende heier. Vi er attraktiv, fremoverlent og næringsvennlig, og er en aktiv og viktig aktør i en større bo- og arbeidsregion. Vi vil videreutvikle Lillesand bysentrum og ta vare på kommunens unike kvaliteter. Vi sikrer nødvendig kompetanse og tar vår del av klimaansvaret innenfor bærekraftige økonomiske rammer.

Mål:

- Lillesand har en tydelig identitet med unike kvaliteter
- Lillesand kommune er en attraktiv arena for næringsutvikling med grønn og bærekraftig næringsvirksomhet
- Lillesand er grønn kommune som er pådriver for klimatilpassing og omstilling til lavutslippsamfunnet

• Livsmestring og tilhørighet

Lillesand skal være en kommune hvor innbyggerne opplever livsmestring, trygghet og felleskap. Et inkluderende samfunn hvor alle føler tilhørighet, føler seg nyttig og opplever mening er viktig for trivsel, livskvalitet og helse for hver enkelt. Vi skal være en kommune med gode oppvekstvilkår, som er et godt sted å bo for alle og med inkluderende møteplasser uansett interesse og alder. Dette samfunnet skaper vi i felleskap med innbyggerne, frivillige organisasjoner og næringslivet.

Mål:

- Alle innbyggere opplever livsmestring, opplever seg nyttig og har innflytelse på eget liv
- Alle innbyggere har mulighet til å bidra og delta i felleskapet
- Lillesand er en god kommune å vokse opp i
- Innbyggerne har kompetanse som samsvarer med fremtidens behov

• Organisasjon for fremtiden

Lillesand er til for innbyggerne. Vårt samfunnsoppdrag er å levere gode tjenester og å sikre god samfunnsutvikling. Innbyggernes forventninger til kommunens tjenesteleveranser vil trolig øke mer enn kommunens inntekter. For å løse fremtidens utfordringer og sikre godt omdømme må vi ha en organisasjon som er innovativ, opptatt av forbedring og ha kompetente medarbeidere. Verdien åpenhet, respekt og humor er styrende for de ansattes arbeid.

Mål:

- Lillesand kommunes politikere og medarbeidere har innbyggernes behov i fokus
- Lillesand kommune er en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver med tydelig ledelse og godt kvalifiserte medarbeidere
- Lillesand kommune har fremtidsrettede tjenester av høy kvalitet
- Lillesand kommune benytter ressursene smart og bærekraftig

Overordnede prinsipper og strategier for arealplanlegging i Lillesand kommune

1. Hovedtyngden av boligveksten skal skje i eller nær eksisterende tettstedstruktur. Utbygging skal styrke eksisterende utbyggingsstruktur og underbygge teknisk og sosial infrastruktur. Spredt utbygging må ikke lokaliseres der dette kan vanskeliggjøre løsning av fremtidige behov
2. Delta i regionalt samarbeid for å fremme trafikkikkerhet og øke andelen reiser som gjøres med kollektive transportmidler, med sykkel og ved gange. Herunder jobbe aktivt for en sammenhengende gang- og sykkelvei gjennom hele kommunen
3. Under planlegging av nye byggeområder skal fremkommelighet, lav fart, trafikkikkerhet og universell utforming vektlegges
4. Sikre en differensiert boligstruktur som møter befolkningas behov i dag og i fremtiden. I den kommende planperioden skal ca.70% av ny bebyggelse være konsentrert bebyggelse
5. Sikre tilfredsstillende vannforsyning for innbyggerne
6. Sikre attraktive arealer for næringsutvikling både i sentrumsområder og langs E18
7. Bevare historiske sentra samtidig som det tilrettelegges for vekst
8. Verne om landbruksressursene og ikke nedbygge fulldyrka mark
9. Ta hensyn til klimautfordringene
10. Sikre allmenn ferdsel, ikke minst i sjønære områder
11. Ta hensyn til eksisterende bomiljø ved fortetting ved blant annet krav om 3D-fremstillinger og bedre visualiseringer av konsekvenser
12. Bruke mulighetene i plan- og bygningslovens prioriteringer og forenklinger

Lokalisering av boligbygging

For å ivareta de overordnede strategiene videreføres følgende prioriterte rekkefølge for utbygging:

1. Fortette i og rundt Lillesand sentrum
2. Fortette langs aksene rv.420 fra Sangereid i vest til kaldvassdraget i øst. Aksen defineres som 500m på hver side av rv.420
3. Utbygging i Dyvig

Arealdelen

Plankartet er oppdatert slik at arealformålene samsvarer med vedtatte planer. Det er ikke åpnet for nye utbyggingsområder og det åpnes ikke for nye boenheter.

En rekke boliger innenfor LNFR (landbruk-, natur, friluftformål, samt reindrift) blir endret til underkategori LNFR-spredt bolig. Her følger også et regelsett i bestemmelser som beskriver hvilke tiltak som kan utføres uten søknad om dispensasjon.

I tillegg innføres regler om teknisk infrastruktur for lading av el-kjøretøy som vil stille krav til parkeringsanlegg i nye planer.

Samlet sett ligger det inne ca. 2000 dekar fremtidige næringsarealer. De viktigste er Kjerlingland (avkjøring til Lillesand vest), Sørlandsparken øst, Storemyr industriområde og Gaupemyr næringsområde (avkjøring til Lillesand øst).

I dokumentet fremkommer det at kommuneplanen inneholder samlet sett en svært stor reserve av arealer avsatt til boligformål. Teoretisk dekker dette kommunens behov langt utover planperioden, og at kommunen ved neste revisjon bør vurdere å ta ut avsatte boligområder fra kommuneplanen som ikke bygger oppunder lavutslippsamfunnet.

Vurdering

Rådmannen legger i sin vurdering til grunn at det ved denne revisjonen kun er foretatt en enkel revisjon av arealdelen der det ikke er åpnet for nye utbyggingsområder og nye boenheter.

Forslaget til ny kommuneplan for Lillesand er et kortfattet og lett tilgjengelig dokument som viser god sammenheng mellom utfordringer og hvordan kommunen ønsker å satse. Tidligere format på kommuneplanens samfunnsdel er endret fra et dokument på 76 sider til et dokument på 15 sider.

En rekke av satsingene sammenfaller med Kristiansands kommuneplan. Bl.a. identitet, livsmestring og tilhørighet for alle, en attraktiv arena for næringsutvikling med grønn og bærekraftig næringsvirksomhet, klimatilpassing og omstilling til lavutslippsamfunnet. Sett i lys av de demografiske utfordringene vi står framfor er det vesentlig at kommunene lykkes med å fremme livsmestring og deltakelse i samfunnet for alle i alle livsfaser. At en stadig større del av befolkningen blir eldre vil også få konsekvenser for fremtidig arealplanlegging.

De sju kommunene i Kristiansandsregionen har lang tradisjon på å samarbeide. Dette samarbeidet videreføres blant annet gjennom Region Kristiansand og Business Region Kristiansand. Kommunene i regionen har i fellesskap utarbeidet og vedtatt klimaplan for Knutepunkt Sørlandet (2009) og Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen (2014). Kommunene samarbeider også tett med utarbeiding av regional plan for Kristiansandsregionen (2011) og samarbeidet om byvekstavtale for Kristiansandsregionen.

Nullvekst i personbiltrafikken i de store byregionene er nasjonal målsetting og virkemiddel for å ivareta Norges forpliktelser om reduksjon av klimagassutslipp, fastsatt i Parisavtalen.

Kommunene i Kristiansandsregionen samarbeider for å kunne inngå en byvekstavtale med staten. Areal- og parkeringspolitikken, med kompakt utbygging og lokalisering av boliger og arbeidsplasser med mange ansatte nær opp til knutepunkt og områder med god busstilgang, er viktig for å oppnå redusert personbiltrafikk er et sentralt element i avtalen.

Kristiansandsregionen er ett felles bolig og arbeidsmarked. En stor del av arbeidstakerne i Lillesand pendler ut av kommunen. 4.kvartal 2017 pendlet 28 % av de sysselsatte i Lillesand mellom 15 og 74 år til Kristiansand samtidig kommer 15,3 % av arbeidstakerne i Lillesand fra Kristiansand. Lokalisering av boliger og arbeidsplasser nær busstopp med god frekvens om morgenen og ettermiddagen legger til rette for at flere kan ta buss til og fra arbeid.

Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen har som visjon at Kristiansandsregionen er Norges beste region å bo og arbeide i og at næringsutvikling i Kristiansandsregionen bidrar til vekst og verdiskaping i hele landsdelen. Overordnet mål er at Kristiansandsregionen skal ha høy vekst sammenlignet med øvrige storbyregioner. Det er et mål at det i regionen til enhver tid skal være tilgjengelige næringsarealer som imøtekommer næringslivets behov. Næringsutvikling langs kollektivaksene inngår som viktig prioritering for den regionale næringsarealpolitikken. Det anbefales derfor at hovedtyngden av nye boliger og næringsområder med mange ansatte lokaliseres i og nær kommunesenteret og knutepunkter

Kommuneplanen for Lillesand ivaretar den strategiske næringsplanen for regionen gjennom ambisjoner om økt tilrettelegging for næringsutvikling i senterområdene og knutepunkt. Felles strategiske satsinger er ivaretatt gjennom bl.a. å legge til rette for Lillesand som en attraktiv arena for næringsutvikling med grønn og bærekraftig næringsvirksomhet og gjennom å sikre at innbyggerne har kompetanse som samsvarer med fremtidens behov.

I denne sammenheng fremstår det noe uklart hva som i Lillesands arealstrategi menes med at en skal sikre attraktive arealer for næringsutvikling langs E18. Rådmannen mener at en her må vise til i knutepunkt i tilknytning til E18.

Lillesand sin kommuneplan fokuserer på å utvikle en tydelig identitet med unike kvaliteter. Det er en styrke for samarbeidet i Kristiansandsregionen at de ulike kommunene er bevisst på å utvikle egen identitet og på hvordan kommunene i regionen kommuniserer og profilerer seg både internt og utad.

Kommunene i regionen har i dag en betydelig bolig- og næringsarealreserve. Dette gjelder også Lillesand og i Kristiansand. Ikke alle områdene er lokalisert i tråd med prinsippene for kompakt byutvikling. Dette skaper utfordringer i arbeidet med byvekstavgift og målsettingen om 0-vekst i personbiltrafikken. Det er vanskelig å sikre god effekt av tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikken busstilbud, med en boligarealreserve som åpner for utbygging over alt samtidig.

Kristiansands har en nylig vedtatt samfunnsdel der en har spisset overordnet arealstrategi for å utvikle en mer kompakt by ved sjøen. En revisjon av arealdelen som skulle følge dette opp er utsatt til 2019 fordi en har ønsket å vurdere planrevisjonsbehovet i en felles planstrategi for nye Kristiansand. Konsekvensene knyttet til å utvikle lavutslippsamfunnet og av ny byvekstavgift vil være viktig premiss for dette arbeidet.

Det er positivt at Lillesand ved neste revisjon av arealdelen vil vurdere å ta ut utbyggingsområder som ikke bygger opp omkring lavutslippsamfunnet. En føring om nullvekst for personbiltrafikken bør likevel kunne legges tydeligere inn i planforslagets overordnede arealstrategi. Dette vil også samsvare godt med samfunnsdelens mål om å gjøre Lillesand til en grønn kommune som er pådriver for klimatilpassing og omstilling til lavutslippsamfunnet, og vil kunne gi en tydelig retning fram til ny revisjon av arealdelen.

I tillegg vil det å utvikle en parkeringspolitikk med bestemmelser om maksimum antall parkeringsplasser for sentrale deler av kommunen stimulere til at flere innbyggere velger alternativ til privatbilen i hverdagen.

Ved fremtidig revisjon av både Lillesand kommunes arealdel og nye Kristiansands arealdel er det viktig å få til et godt samarbeid omkring felles arealutfordringer og fremtidig utvikling av områdene omkring Sørlandsparken øst og vest. Dette arbeidet forventes å bli enklere gjennom at de to fylkeskommunene er slått sammen til ett regionalt nivå fra 1.1.2020.