

Oppsummering av 23 høringsuttalelser til utkastet til **Klima- og miljøstrategi** - Strategi for omstilling av Kristiansand til et bærekraftig lavutslippssamfunn, med administrasjonens kommentarer og **henvisning til tiltak i Handlingsplan.**

Dok.nr. Avsender	Fullstendige innspill til strategien	Administrasjonens kommentar - hvordan innspillet er vurdert og ivaretatt i strategien	Status ift. tiltak i HP
Offentlige myndigheter og organisasjoner mm			
12 GCE NODE	GCE NODE synes strategien er godt gjennomarbeidet og dekker mange viktige områder. Men den underkommunerer jo totalt det viktigste området. Det er naturligvis CCS på Returkraft . Uten implementering av CCS her, så kan jo Kristiansand ikke nå sine mål. Det er derfor helt nødvendig å ta med i strategien at Kristiansand kommune skal arbeide aktivt gjennom sitt indirekte eierskap i Returkraft for å implementere CCS på Returkraft. Dette arbeidet må starte raskt for å kunne nå oppstart innen 2030. Uten at dette punktet er med og nærmest overtydelig kommunisert som det viktigste punktet i strategien, så framstår hele strategien som svak.	Innspill om CCS på Returkraft er inkludert på overordnet nivå i Klima- og miljøstrategien under satsingsområdet Grønn omstilling i næringslivet, men vi ser behovet for presisering av kommunes rolle som eier og medeier av sentrale bedrifter for omstilling. Følgende strategi under satsingsområdet Klimaledelse er derfor tatt med: Bruke aktivt eierstyring som virkemiddel for omstilling. Dette tiltaket vil også bli pekt på i handlingsplanen.	Tiltak som omhandler karbonfangst og Returkraft er beskrevet i handlingsplanen <i>G2.7.1 Utvikle løsninger for karbonfangst og -utnyttelse, G2.7.2 Investeringsbeslutning for karbonfangst og -lagring og K1.9.1. Videreutvikle samhandling og eierstyring</i> Det er iverksatt et prosjekt for å avklare mulig karbonfangst og lagring.
14 NVE	NVE har ingen merknader.		
15 Bane NOR	Bane NOR er positive til at kommunen vil satse på utslippsfri transport, inkludert godsoverføring fra vei til bane. Vi vil samtidig be om at kommunen vurderer mulighetene som ligger i godsoverføring mellom bane og sjø , jfr. nylig vedtatt reguleringsplan for E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen.	Mulighetene for godsoverføring mellom bane og sjø er et viktig tiltak. Dette er ivaretatt i strategi og handlingsplan. Også del av Langemyr-prosjektet samt Jylland Korridor-prosjektet, arbeider for å fremheve dette tiltaket. Forslaget er vurdert og trenger ikke spesifikk referanse i strategien, som skal være generell.	I handlingsplanen er det tatt inn flere tiltak under «Grønn mobilitet» som støtter dette målet under strategiene ML1.5 <i>Tilrettelegge for overgang til utslippsfrie kjøretøy</i> og ML2.1 <i>Kristiansand havn - tilrettelegge for transport- og logistikk-løsninger som reduserer klimagassutslipp.</i>
19 Agder Fylkeskommune	Grønn mobilitet og logistikk Strategien peker på «fornybare» og «utslippsfritt» drivstoff uten å peke ut spesielle satsinger som biogass, biodiesel, ammoniakk, hydrogen og elektrisk. Vi savner konkrete opphavskilder for «fornybare» og «utslippsfrie» drivstoff, og etterspør spesielle satsinger i Kristiansand kommune.	De spesifikke løsningene om overgangen til et lavutslippssamfunn som nevnes i innspillet, er tema for handlingsplanen. Den overordnede strategien åpner for disse tiltakene.	ML2.3 <i>Innen 2030 skal havnedriften av Kristiansand havn være basert på utslippsfrie løsninger. ML2.3.2 Etablering av mobil fyllestasjon for hydrogen på havneområdet for hydrogendrevne maskiner/lastebiler. ML2.4.2 Eksisterende og fremtidige havnearealplaner innarbeides og rulleres med tilstrekkelig arealer for å kunne tilby fremtidens ulike etterspurte energibærere.</i>

	<p>Bærekraftig steds- og eiendomsutvikling I likhet med punktet over mangler informasjon om hvilke utslippsfrie og fornybare drivstoff som skal benyttes med ordlyden «På vei mot utslippsfrie løsninger skal det benyttes bærekraftige fornybare drivstoff.», og vi etterspør spesifikke satsingsområder. I tillegg forslår Agder fylkeskommune et punkt om solenergi på kommunale bygg og stimulans til innbyggere, for eksempel redusert byggesaksgebyr etc.</p>	Innspillet fra Agder fylkeskommune som omhandler utslippsfri og fornybart drivstoff samt solenergisatsing medfører ikke endringer i strategien. Konkrete satsninger mot utslippsfri- og fornybar energibruk skal vurderes i handlingsplan.	Ivaretatt i tiltakene B3.4.1, 2 og 3 og generelt gjennom ambisiøse miljøkrav i tiltak B3.1.3 og B3.1.4
	<p>Grønn omstilling i næringslivet Vi ser det hensiktsmessig å spesifisere med tiltak til målsetninger for grønn omstilling i næringslivet. I tillegg burde Kristiansand kommune tilrettelegge for og samarbeide med bedrifter om deltakelse i relevante nettverk/partnerskap (for eksempel Klimapartnere) for klimagassreduksjon. Partnerskap er svært viktig om vi skal oppnå målene i Regionplan Agder 2030 om å redusere klimagassutslippene.</p>	Innspillet til satsingsområdet Grønn omstilling i næringslivet medfører ingen endring i strategien, men tas med som innspill til arbeidet med konkrete tiltak i handlingsplanen.	Tiltak til målsetninger for grønn omstilling i næringslivet og samarbeid med næringslivet for klimagassreduksjon er nevnt i G1.2.2 <i>Samarbeid med næringsliv</i> , G2.2.1 <i>Reguleringer, innkjøpsmakt og incentiver</i> , G2.5.1 <i>Bølgen bærekraftsenter som samarbeidsplattform</i> , G2.5.2. <i>Agder symbiose</i>
	<p>Forbruk og avfall Agder Fylkeskommune stiller spørsmål ved ordlyden «Etablere og videreutvikle en regional samarbeidsplattform for å styrke det sirkulære arbeidet for å finne nye løsninger og bruksområder for avfallsfraksjoner». Vi ønsker å minne om det eksisterende samarbeidsplattformen Agder symbiose.</p>	Til innspillet under satsingsområdet Forbruk og avfall, ønsker vi å presisere at Agder symbiose er en eksisterende samarbeidsplattform som blir ivaretatt gjennom denne strategien.	Innspillet vedrørende Agder Symbiose er tatt inn som tiltak i F1.3 i handlingsplanen
	<p>Klimaledelse Agder fylkeskommune har forslag til tilleggspunkt: «Kommunen er en pådriver for at bedrifter tar ansvar for sine klimagassutslipp, og Kristiansand kommune stiller krav om klimaregnskap i offentlige anskaffelser i særlig miljøbelastende sektorer.</p>	Innspill til satsingsområdet Klimaledelse, er vurdert å være inkludert under satsingsområdet Grønn omstilling i næringslivet. Blir vurdert mer konkret i handlingsplan eller anskaffelsesstrategien.	Tiltak om å stille krav om klimaregnskap er inkludert i G2.1.1 <i>Krav i anskaffelser</i> og K1.7.1 <i>Anskaffelsesstrategier</i>
21 Mattilsynet	Kristiansand er en kommune med kystnære sjøarealer, som er relevante for utnyttelse av matressurser basert på akvakulturvirksomhet og høsting av ulike naturlige marine bestander . Det vil derfor være vesentlig at også disse område forvaltes i tråd med klima- og miljøstrategien. Utover henvisning til at kommunen skal ha et høyt fokus på marin forsøpling under hovedsatsningsområdet 5. Forbruk og avfall, har vi vanskelig for å se at strategien speiler Kristiansands status, rolle og ansvar som kystkommune.	Innspillet medfører en endring i strategien, gjennom at satsingsområde arealbruk og naturmangfold tydeligere får fram ivaretagelse av også marine økosystemer. Når det gjelder akvakultur og høsting av naturlige marine bestander, så er temaet utredet i arbeidet med kommuneplanens arealdel. Kristiansandsskjærgården er vurdert som mindre egnet enn andre områder langs kysten for tradisjonell akvakultur. Derfor legger ikke kommuneplanens arealdel opp til en omfattende næringsutvikling basert på marine ressurser, slik mattilsynet foreslår. Hensynet til eksisterende fiskerinæring, naturvern, friluftsliv, naturopplevelser og turistnæring prioriteres.	Sjøarealer er tatt med i delmål A2 og i tiltakene A2.1.2 <i>Karbonlagring</i> og A2.2.1 <i>Kunnskapsgrunnlaget</i> . Også tiltakene A2.1.1 <i>Naturrestaurering</i> , A2.2.1 <i>Økosystemtjenester</i> og A2.2.4 <i>Nye verktøy i arealplanlegging skal ivareta de marine økosystemene på en god måte</i> .

	<p>Drikkevann er vårt viktigste næringsmiddel. Viktige forutsetninger for å oppnå god leveringssikkerhet for drikkevann er bl.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forvaltning av drikkevannskilder og nedbørfelt som beskytter mot forurensning. • Renovering av foreldet ledningsnett for å redusere lekkasje <p>Etablerte løsninger for alternativ drikkevannsforsyning ved svikt i ordinær vannforsyning. Leveringssikkerhet for nok og trygt drikkevann til enhver tid, er en avgjørende forutsetning for folkehelsen, samfunnssikkerheten og bærekraftig kommuneutvikling. Etter vårt skjønn bør kommunens oppfølging av en så viktig og sentral ressurs vies tydelig oppmerksomhet i strategien. Mattilsynet forslår derfor at det i videre arbeid med strategien vurderes om disse temaene i større grad bør og kan innarbeides i beskrivelsen av de ulike hovedsatsingsområdene. Etter vår vurdering vil det tydeliggjøre en overordnet og gjennomgående forankring av andre relevante kommunale strategier og handlingsplaner, som eksempelvis Hovedplan for vannforsyning.</p>	<p>Innspillet om å sikre drikkevann er vurdert å ikke være relevant for Klima- og miljøstrategien. Hensyn til drikkevann vil bli ivaretatt gjennom Hovedplan for vannforsyning og beredskapsplan. Nedbørsfeltene for drikkevannsforsyning er ivaretatt i forslag til kommuneplanens arealdel. Klima- og miljøstrategien har hovedfokus på å redusere klimagassutslipp</p>	
<p>31 Statsforvalteren i Agder</p>	<p>Innspill fra Statsforvalteren i Agder Kristiansand kommunes strategi for omstilling av Kristiansand til et bærekraftig lavutslippssamfunn er etter vår vurdering en svært god og gjennomarbeidet strategi. Strategien er ambisiøs og konkret, har gjennomtenkte satsingsområder og kommunen har gjort et forbilledlig arbeid med å kvantifisere effekt av ulike tiltak. På denne måten kommer omfanget og kompleksiteten av omstillingen som en kommune som Kristiansand må igjennom, tydelig frem.</p> <p>Konkretiseringen og kvantifiseringen er svært viktig for å kunne sette i verk rett tiltak til rett tid. Dette gjør det mulig å følge opp utviklingen år for år, og treffe de vedtak som viser seg nødvendige for å oppnå den ønskede effekten. Av strategien fremgår at det er de «radikale» tiltakene som gjør vei i vellinga. Som strategien tydelig understreker, må det allerede nå jobbes med løsningene og tiltakene som skal utløse de større utslippsreduksjonene i siste halvdel av 2020-tallet. Uten de radikale tiltakene, forblir utslippsmålene uoppnåelige.</p>	<p>Strategien skal sette retning. Konkrete tiltak følges opp i handlingsplanen. Problemstillingen som reises om implementering av tiltak er komplisert. Hvordan skal kommuner påvirke samfunnet til reduserte utslipp? Kristiansand kommune har fått utarbeidet en egen rapport for institusjonalisering av klimaarbeid, og kommunen har deltatt aktivt i storbyforskning for utarbeidelse av klimabudsjett. Kommunen jobber aktivt for å etablere gode systemer for styring av klimaarbeidet slik som utvikling av klimabudsjettet, klimaregnskap og Miljøfyrtårn.</p> <p>Kommunen har en rekke tiltak som er rettet mot samfunnet, slik som Miljøuka, arbeid med marin forsøpling, matsvinn og sirkulærøkonomi. Det er utarbeidet en egen rapport fra Cicero, som viser hovedutfordringene for Kristiansands klimagassutslipp.</p>	
	<p>Selv om Kristiansand kommunes klimamål overoppfyller de nasjonale klimamålene, er vi som nasjon avhengige av de som går foran; de som viser vei mot lavutslippssamfunnet vi har forpliktet oss til å være innen 2050. Dette bør komme tydelig frem i kommunens klimakommunikasjon, særlig overfor beslutningstagere.</p>	<p>Innspill til kommunens klimakommunikasjon medfører ingen endring i strategien, men tas med videre i arbeidet med handlingsplanen.</p>	<p>Innspill til kommunens klimakommunikasjon er ivaretatt i tiltaket K1.5.1 <i>Opplæringstilbud</i>, K2.2.2 <i>Kompetanseheving</i> og K2.2.3. <i>Informere om klimamål</i></p>

	<p>Strategien peker også på viktigheten av å arbeide tverrfaglig; å engasjere alle deler av organisasjonen og samfunnet. Vi oppfatter at Kristiansand har en god rigg for dette, og tenker helhet i sitt klima- og bærekraftsarbeid. Riksrevisjonen påpekte i sin evaluering av den nasjonale oppfølgingen av bærekraftsmålene i 2020 at manglende tverrfaglighet og avklaring av målkonflikter på overordnet nivå, er hovedutfordringer i Norges oppfølging av bærekraftsmålene.</p>		
	<p>Sviktende forankring i hele bredden av en organisasjons ledergruppe er fremdeles utfordringer vi må jobbe med, også på kommunalt nivå. Klimaledelse, slik Kristiansand har innført, er en god tilnærming til å håndtere disse utfordringene. Hvilke erfaringer Kristiansand har gjort seg med klimaledelse og hvor godt klima- og miljøstrategien er forankret i alle deler av kommunen, får vi gjerne mer informasjon om.</p>		
	<p>Av de få forslagene til forbedring av strategien fra oss, kunne vi ønske at klimabudsjettets rolle i implementeringen av planen kom enda tydeligere frem. Vi forstår kommunens klimabudsjett som arenaen for å sikre gjennomføring av tiltakene, og med koblingen mot økonomibudsjettet; også der den avgjørende faktoren finansiering av tiltakene blir avgjort.</p>		
	<p>Strategiens kapittel 7 gir et meget godt rammeverk for oppfølgingen, men behandler ikke frister for implementering av ulike tiltak, og kan oppfattes som å skyve dette til fremtidige prosesser. Dermed kan det være en fare for at en strategi som er veldig god i teorien, ikke er tilstrekkelig forpliktende for å nå det svært ambisiøse målet om 80 % kutt i de direkte klimagassutslippene.</p>		
	<p>Av forordet fremgår at prioritering av prosjekter og tiltak for å følge opp strategien, vil skje gjennom kommunens ordinære plan- og budsjettprosesser. Den iboende usikkerheten i dette bør reduseres så mye som mulig. Vi vil i den forbindelse vise til «Klimaveikart Agder» som ble lansert i 2018. En av styrkene var konkretiseringen av tiltak med tidsfrister. Vi legger imidlertid til grunn at kommunen har ivaretatt denne koblingen, men mener det er så vidt viktig, at vi foreslår en tydeliggjøring.</p>		

	<p>Arealstrategiene i kommuneplanens samfunnsdel har noen elementer av målkonflikter mot Klima- og miljøstrategiens satsingsområder, f.eks. mot «arealbruk og biologisk mangfold» og «bærekraftig steds- og eiendomsutvikling». Arealstrategiens åpning for etablering av «storhandel/salg av kapitalvarer i Lohnelier», samt punkt 13 om spredt boligbygging i LNF-områder som en del av kommunens arealstrategi, er etter vår vurdering i konflikt med en økonomisk-, sosialt- og miljømessig bærekraftig utvikling. Begge deler vil føre til økt byspredning, et høyere arealforbruk per innbygger og mer biltrafikk. Disse målkonfliktene bør avklares på strategisk nivå, og her er koblingen mellom ny arealdel av kommuneplanen og klima- og miljøstrategien viktig.</p> <p>Vi forventer at det i forslaget til ny arealdel av kommuneplanen, fremgår hvordan arealbruken vil bidra til å nå kommunens ambisiøse mål i klima- og miljøstrategien, med gode redegjørelser for de enkelte valg, særlig dersom valgene vil kunne virke negativt på kommunens klima-, miljø-, og bærekraftsmål.</p>	<p>Statsforvalterens innspill om målkonflikter mellom arealstrategiene i kommuneplanens samfunnsdel, kommende arealdel og Klima- og miljøstrategien tas til orientering, og avklares under sluttbehandling av kommuneplanens arealdel.</p>	
	<p>Avslutningsvis vil vi peke på viktigheten av å også implementere tiltak som reduserer de indirekte utslippene. Undersøkelser viser at dersom vi skal bli bærekraftige, må vi også forholde oss til våre indirekte utslipp, da det er disse som utgjør størsteparten av klimagassutslippene som bl.a. genereres av norske selskaper. Dette handler i stor grad om innkjøp og sirkularitet, noe kommunen har inkludert på en god måte i strategien. Vi ønsker lykke til med viktig strategisk arbeid og ser frem til videre samarbeid på klima-, miljø- og bærekraftsområdet!</p>		
<p>24 UiA</p>	<p>Universitetet i Agder (UiA) vil takke for muligheten til å gi innspill på ny klima- og miljøstrategi for Kristiansand kommune. Vi anerkjenner arbeidet som er gjort med strategien og støtter innholdet i forslaget. UiA har ingen konkrete innspill utover dette. Vi ser frem til et godt samarbeid for å omstille Kristiansand kommune til et lavutslippssamfunn i fremtiden.</p>		

Næringsorganisasjoner og bedrifter			
32 Avfall Sør	Avfall Sør er tilrettelegger av renovasjonstjenestene i Kristiansand kommune. Med våre tjenester bidrar vi til alle de tre hovedmålene som skisseres (hentet fra kortversjonen);		
	Kristiansand skal være et sosialt rettferdig lavutslippssamfunn med 80 % lavere direkte klimagassutslipp i 2030 enn i 2015 Avfall Sør bidrar til sosial rettferdighet gjennom å holde renovasjonsgebyrene nede, og legge til rette slik at de som kaster mye betaler mer. Direkte utslipp reduseres ved overgang til nullutslippskjøretøy og elektrisk utstyr.		
	Kommunen og innbyggerne skal klare mer med mindre ressurser Avfall Sør legger stadig til rette for økt ombruk og materialgjenvinning.		
	Vi skal ta vare på naturen og sikre naturmangfoldet og kulturlandskapet Avfall Sør tar vare på naturen gjennom å utnytte matavfall til kompost/ jordprodukter, samt miljøoppfølging av anlegg og gamle deponier. Vi mener kommunen har valgt gode satsingsområder. Tiltakene er formulert slik at det er kommunen som er den aktive part, samtidig som det pekes på at alle må bidra på sin måte for at målene skal nås. Og at vi som selskap har ansvar for å konkretisere tiltak/prosjekter og sikre at de gjennomføres. Helt avgjørende vil det være å få innbyggerne med på laget. Den utfordringen møter også Avfall Sør når vi jobber for økt materialgjenvinning og at innbyggerne skal ta i bruk sorteringsløsningene i enda større grad. Dette er det mest krevende vi gjør, og ser gjerne på muligheter for samarbeid med kommunen innen kommunikasjon og innbyggerinvolvering.		
	Vi styrer mot EU-målet som er på 60% materialgjenvinning i 2030. Vi ser ikke hvordan vi skal klare et enda høyere mål; 65% som foreslått. Vi har allerede nasjonale forskriftsfestede krav, som sannsynligvis vil kreve store investeringer å nå, fra 2028. Det må være forståelse for at et slikt skjerpet mål vil koste i form av økt gebyr.		
	For målsettingen om halvering av mengden restavfall bør det konkretiseres et basisår (2015, som for klimagassutslipp?). På side 56 i fullversjon står det i bildetekst at «70 prosent av innholdet kan material-gjenvinnes og bør utsorteres.» Det mener vi er misvisende. Som forklart i teksten i selve bildet, er det ikke alt dette som kan material gjenvinnes eller bør sorteres ut. Vi anbefaler å kommunisere at «over halvparten kunne vært sortert ut og materialgjenvunnet».	I strategien er det satt mål om 65% materialgjenvinning for hele samfunnet. Målet om 60% gjelder for husholdningsavfall og liknende. Vi skal favne bredere enn bare innbyggerne, og ønsker derfor å sette høyere mål.	

	<p>Tilsvarende på siden før bør 50% benyttes, og det bør stå material gjenvinnes, ikke bare «gjenvinnes» da det begrepet inkluderer energigjenvinning. Figuren er basert på sorteringsundersøkelser, som Avfall Sør gjennomfører hvert 2. år. Der undersøker vi feilsortering i de ulike dunkene, og sammensetningen av det som kastes i restavfallet. Dette gjør vi igjen høsten 2022, så det er mulig å få oppdatert figuren på s 56 (det er også en oppdatert versjon i vår årsrapport for 2020, som viser andre tall enn figuren i strategien som er fra 2018).</p>	<p>På bakgrunn av innspillet er teksten til strategi og figur 13 rettet til. "Over 50 % kunne i dette tilfellet vært sortert ut og materialgjenvunnet". Det er også lagt inn oppdaterte tall i figur 13.</p>	
	<p>Reduksjon av matsvinn er virkelig en vinn-vinn satsing som bidrar til betydelig utslippsreduksjoner, samtidig som det er solidarisk og økonomisk gunstig både for forbrukere og med tanke på avfallshåndtering. I 2018 sorterte vi for første gang matsvinn som egen kategori, både fra restavfall og bioavfall, i våre sorteringsundersøkelser. Dette er krevende, men gir viktig kunnskap for oppfølging av matsvinn-målene, så vi går gjerne i dialog med kommunen for å se på om dette skal gjentas framover.</p>		
	<p>Avfall Sør utarbeider årlig klimagassregnskap som synliggjør den positive effekten avfallshåndtering har på klimagassutslipp, ved at man unngår unødvendig bruk av nye råvarer. Avfall Sør ønsker å benytte denne kunnskapen blant annet i arbeidet med miljøvennlige anskaffelser. Vi ønsker å se på nytten/mulighetene av klimabudsjettering, og lærer gjerne av arbeidet Kristiansand kommune har gjort. Vi kan trekke fram det gode samarbeidet vi har hatt med Klimasats-prosjekter, som vi håper kan fortsette. For oss har det gitt et godt bidrag til finansiering, og dermed redusert risikoen, ved konkrete tiltak. Det har også fungert som en forpliktelse som har gjort at vi har klart å prioritere tiltakene.</p>		
<p>33 Business Region Kristiansand</p>	<p>I innledningen på side 52 står det at:</p> <ul style="list-style-type: none"> «Regionen har en voksende blågrønn næring». Hva legger dere i «blågrønn næring» og hva er det som vokser der? «Det er spesielt viktig å støtte opp under små og mellomstore bedrifter, da mange av fremtidens smarte og grønne teknologier og løsninger utvikles av dem.» Det er ganske bastant og bør kanskje nyanseres? De store forurenserne i Kristiansand er representert ved store selskap og må i stor grad løses der. Et forslag fra oss er å ta ut ordet spesielt av setningen. <p>Under «Slik gjør vi det» står det:</p> <ul style="list-style-type: none"> «Motivere næringslivet og styrke gründerskap gjennom bruk av insentiver og innovasjon». Hva ligger i dette? Det er jo ikke mange insentiver kommunen har? 	<p>Innspillene fra Business Region Kristiansand ivaretas i strategien ved at det er gjort følgende endringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fjerne setningen i innledningen: Regionen har tradisjonelt hatt overskudd på fornybar energi og en voksende blågrønn næring. Ordet «spesielt» i innledningen tas bort. <p>Siste punkt om kommunens insentiver medfører ingen endringer i strategien, men tas med som innspill til arbeidet med handlingsplanen.</p>	<p>Tiltak i handlingsplan for å motivere næringslivet og gründerskap er ivarettatt i handlingsplanen</p> <p>G1.1.3 <i>Støtteordning for sertifisering,</i> G2.1.4 <i>Innovasjoner,</i> G2.2.1 <i>Reguleringer, innkjøpsmakt og insentiver,</i> G2.2.2 <i>Samarbeidsarena,</i> G2.3.1 <i>Innovasjonsdag og</i> G2.3.2 <i>Bærekraftige forretningsmodeller</i></p>

<p>22 Sørlandsparken Næringsforening</p>	<p>Opptaket av klimagasser i skog og annen vegetasjon øker mot 2030 og naturmangfoldet tas vare på. Sørlandsparken ønsker, i sin helhet, å være en bidragsyter til å styrke posisjon som senterområde, ikke bare i sitt nærområde, men som et helhetlig tilbud til alle i Agder. Pr i dag bruker de fleste på Øst-siden av Kristiansand Sørlandsparken som sitt nær- og handelssenter. Vi ser derfor at Sørlandsparken/ Sørlandssenteret bør få utvikle seg i takt med den øvrige samfunnsutviklingen i henhold til eksisterende tjenesteytende virksomheter.</p>	<p>Innspillet om økt tjenesteyting og mer handels- og kontoretablering i Sørlandsparken medfører ikke endringer i Klima- og miljøstrategien. Spørsmålet avklares i arbeidet med kommuneplanens arealdel. Eventuelle nye føringer følges opp i reguleringsplan. Overordnede prinsipper for klimavennlig arealplanlegging blir ivaretatt av Klima- og miljøstrategien, og er i henhold til den overordnede arealstrategien vedtatt av bystyret som en del av kommuneplanens samfunnsdel.</p>	
	<p>Eksempler på slike er helsepleie, bespisning og treningsentre. I forhold til den virksomhet som allerede er etablert, og som har potensial for videre utvikling i de ledige senterlokalene, er det formålstjenlig at nye funksjoner også omfatter annen offentlig og privat tjenesteyting. En oppdatert og mer fleksibel reguleringsplan bør også gjelde for Sørlandssenteret. Det er av avgjørende betydning for Sørlandssenteret at dagens Klima- og miljøstrategi Kristiansand kommune funksjonsbegrensninger oppheves slik at senteret kan utnytte allerede eksisterende arealressurser og gi kunder og ansatte et fullverdig tjenestetilbud. En slik ressursutnyttelse sikrer bærekraftig utvikling og mer miljøvennlige løsninger.</p>		
	<p>Det finnes allerede i dag en del tjenesteytende tilbud i Sørlandsparken, men etter den sist vedtatte reguleringsplan er det kun tillatt med tjenesteyting innen visse arealgrenser. For å skape en bedre arena for omstilling vil vi at disse arealbegrensningene faller bort. Sørlandsparken Næringsforening mener det er plass til alle. Det er fullt mulig å utvikle Sørlandsparken med fokus på bærekraft, samtidig som man ivaretar bærekraft perspektivet med fokus på utvikling av by- og tettsteder.</p>		
	<p>Mat og jordbruk I Kristiansand har alle god kompetanse om bærekraftig kosthold og matproduksjon. I Kristiansand er det god matberedskap og marked for lokal, bærekraftig mat. Kristiansand har redusert sitt matsvinn pr. innbygger med 50 %. Det er nødvendig å få plass forutsigbare og rettferdige rammer som gjør det mulig å utvikle seg i takt med samfunnsutviklingen og planlegge for fremtiden. Eksempelvis tilbudet om bespisning må kunne følge en naturlig utvikling uten å ha en fastlagt øvre arealgrense. Begrensinger er ikke utvikling og hindrer nyteknikning.</p>	<p>Innspill som angår arealgrenser for tilbud og bespisning er vurdert å ikke være relevant for Klima- og miljøstrategien. Temaet avklares i reguleringsplan og overordnede rammer for utvikling av Sørlandsparken.</p>	

	<p>Grønn mobilitet og logistikk I Kristiansand er transport i det vesentlige utslippsfri i 2030 Kristiansand havn videreutvikles til å bli en moderne og internasjonalt ledende havn for omstilling til utslippsfrie løsninger I Kristiansand reduseres transportbehovet ved innovative og kortreiste alternativer. Sørlandsparken Næringsforening ønsker dialog med fylket og kommune vedrørende flere alternativ som vil være med på å redusere bilbruk, samt å bidra til at alle, også de som ikke disponerer bil, har tilgang til tilbudet i Sørlandsparken. Det er behov for å øke busstilbudet. Dette gjelder spesielt for arbeidere som starter tidlig om morgnen, og dem som slutter sent på kvelden.</p>	<p>En overordnet arealstrategi fra kommuneplanens samfunnsdel om å redusere transportbehovet gjennom samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging med vekt på mobilitet til fots, sykkel og kollektivtransport har vært førende for hele arbeidet med kommuneplanens arealdel og Klima- og miljøstrategien. Innspillet om behov for økt busstilbud blir vurdert i arbeidet med handlingsplan. Gjennomføring av tiltak i handlingsplanen legger opp til tett dialog med aktørene i samfunnet.</p>	<p>ML1.1 I Kristiansand arbeider vi aktivt for at gange, sykling og bruk av kollektivtransport skal være et naturlig førstevalg. ML1.2 I Kristiansand legges det til rette for etablering av løsninger for delingsmobilitet for å redusere behovet for private transportmidler. ML3.1.1 Oppfølging av vedtatt reglement for klimavennlig transport for arbeidsreiser. Se ML1.1.1 - ML1.1.8 og ML1.2.2 i handlingsplan.</p>
	<p>Bærekraftig steds- og eiendomsutvikling I Kristiansand har vi en klimavennlig stedsutvikling, og helhetlige prosjekter med kvalitet. Prosjekter har fokus på å fremme et sosialt rettferdig lavutslippssamfunn. I Kristiansand gjennomføres bærekraftige utviklingsprosjekter og innovative prosesser. I Kristiansand er klimagassutslippene fra bygg og anlegg så lave som mulig. Vi har en sirkulær økonomi for materialer, og har redusert behovet for bygningsmasse. Kristiansand kommune er en forbilde-kommune for bærekraftig steds- og eiendomsutvikling, og en pådriver for klimaomstilling i bransjen.</p>		
	<p>Forbruk og avfall I Kristiansand har vi en bærekraftig sirkulærøkonomi som innebærer at «verdikjeder» erstattes av «verdikretsløp» og uønskede stoffer er tatt ut av kretsløpet. I Kristiansand har vi smart plastbruk og høyt fokus på marin forøpling. Mengde av produsert restavfall i Kristiansand er halvert i 2030 på grunn av betydelig redusert forbruk og økt materialgjenvinningsgrad minst 65 % innen 2030. I Sørlandsparken er vi allerede godt i gang med å legge til rette for at avfall fra privat og næring i størst mulig grad skal kunne gjenvinnes. Avfallsstasjonene er topp moderne og er rigget for å kunne utvikle seg i takt med at nye grønne løsninger/teknologi blir tilgjengelig. Sørlandsparken Næringsforening mener det er et åpenbart dårlig miljøhensyn at er det kun Avfall Sør sine kunder som kan bruke anlegget, altså innbyggere i Kristiansand og Vennesla.</p>		<p>Innspillet går ut på muligheter til å blande avfall fra private og næringsliv. Vi anbefaler næringslivet om å gå i dialog med Avfall Sør for å undersøke mulige alternative løsninger. Vi vurderer innspillet til å ikke være relevant for handlingsplanen.</p>

	<p>Grønn omstilling i næringslivet og Klimaledelse</p> <p>I Kristiansand samarbeider offentlig og privat sektor om en kunnskapsbasert bærekraftig omstilling. I Kristiansand er bærekraft en konkurransekraft. Kommunen er en nøkkelaktør i omstillingsarbeidet, og har tydelig klimaledelse. Kristiansand kommune stimulerer innbyggere og næringsliv til klimavennlig atferd gjennom informasjon, dialog og samarbeid. Strategien skal følges opp av en konkret handlingsplan etter at den er vedtatt politisk høsten 2022. Sørlandsparken Næringsforening ønsker her å være en delaktig samarbeidspartner i prosessen. Vi ønsker delta på møter, samt komme med innspill når tiden er inne for dette. Sørlandsparken Næringsforening vil gjerne være representert i en arbeidsgruppe/referansegruppe hvis dette opprettes.</p>	Innspill til satsingsområdene Grønn omstilling av næringslivet og Klimaledelse om å delta i arbeidet med handlingsplanen medfører ikke endring i strategien, men tas med videre til arbeidet med handlingsplanen.	Innspill om å delta i arbeid med handlingsplanen skal bli ivarettatt med offentlige høringsrunde om handlingsplanen.
34 Næringsforeningen i Kristiansand	Vi viser til utsendte klima- og miljøstrategi med tittelen "omstilling til et bærekraftig lavutslippssamfunn". Næringslivet er en sentral del av målsettingen, der kutt i klimagasser vil være et sentralt rammevilkår for forretningsdrift i årene som kommer. Det vil også gi nye forretningsmuligheter der kommunen kan spille en sentral rolle. Selv om det er kutt i klimagasser som er hovedmål for planen, så ser vi at den sosiale bærekraften også omtales, og vi vil derfor referere til dette i enkelte av kommentarene.		
	Helt innledningsvis så er en forutsetning for både klimakutt og nye grønne, verdikjeder at produksjonen av strøm øker og at strømmettet i regionen bygges kraftig ut. Hvis Agder Energi skal møte alle ønskene om bedre infrastruktur for strøm, så må selskapet de neste fire år bygge ut like mye som de har gjort foregående 100 år. Bare innføring av flere elektriske busser er komplisert, fordi strømkapasiteten i Kristiansand er så å si brukt opp. Planen bør i større grad adressere denne utfordringen og peke tydelig på et aktørkart for å finne en løsning.		
	Videre viser utfordringen at vi vil trenge flere energibærere enn strøm, skal vi klare å nå målene om nullutslipp. Energiformer som hydrogen vil etter alt å dømme bli sentrale. Ved siden av havvind satses det friskt på hydrogen i vårt næringsliv, både produksjon og blant annet utslippsfrie skip. Forutsetningen for klima- og miljøstrategien er et bystyrevedtak som sier kutt av klimautslipp på 80 prosent innen 2030. Vi mener administrasjonen bør returnere dette til politikerne og legge seg på de nasjonale målsettingene. Disse blir vanskelige nok på den korte tiden vi har frem til 2030.	Klima- og miljøstrategien tar ikke stilling til konkrete løsninger, men peker retning. Fremtidens løsninger er under utvikling, og trolig vil et marked påvirke konkrete valg. Bærekraftig energibruk, som inkluderer alternative energiformer, blir fremhevet i strategien. Konkrete tiltak vurderes i handlingsplan.	ML2.3.2 Etablering av mobil fyllestasjon for hydrogen på havneområdet for hydrogendrevne maskiner/lastebiler. ML2.4.2 Eksisterende og fremtidige havnearealplaner innarbeides og rulleres med tilstrekkelig arealer for å kunne tilby fremtidens Å utvikle nye og bærekraftige løsninger inkludert energibruk er bl.a. ivarettatt i tiltakene G2.1.4 Utvikle miljø- og klimavennlige teknologier, produkter og løsninger, G2.2.1 Samarbeide med næringslivet og G2.2.2 Skape en samarbeidsarena.

	<p>Skal planen ha tilslutning og nødvendig troverdighet, må den signalisere mål som det er mulig å oppnå. Hvis ikke vil den miste tilslutning fordi den fremstår som urealistisk og virkelighetsfjern. Vi er enige i at målsettingen på 80 prosent er bra, men tallene taler mot realismen: bare industriens utslipp er nesten 20 prosent. Så kommer sjøfart og avfallsforbrenning med ytterligere 20 prosent. Legg til dieseldrevne redskaper som for eksempel gravemaskiner, så nærmer vi oss 60 prosent av alle utslippene. Næringslivet er ambisiøst på dette feltet, men vi savner en tydeliggjøring og klar plan for helt grunnleggende premisser for at vi kommer dit:</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> • Sikre nok næringsarealer med tilstrekkelig kraft • Produsere mer kraft. <p>Vi kan ikke vente på havvind. Vindkraft på land på land sammen med andre tiltak som solkraft og store enøk-prosjekter, vil være forutsetning.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sikre distribusjon av andre energibærere. <p>Strøm kan ikke løse alt, særlig innen transport.</p>		
	<p>Sett i lys av dette, fremstår betydningen av kommunens arealpolitikk som overdreven, både gitt antall boliger som bygges hvert år og at privatbilen står for 13 prosent av utslippene. Fra 2024 skal for eksempel VW kun selge el-biler, ett år før Norges målsetting. I de påfølgende kommentarene viser vi til formuleringer fra kortversjonen av planen. Vi har valgt å fokusere på denne, da dette er den operative delen. Til tross for dette, synes vi punktene under "slik gjør vi det" ofte er altfor lite konkrete. Disse bør tydeliggjøres med innhold og konkrete samarbeidspartnere.</p>	<p>Kommuneplanens samfunnsdel er førende for kommuneplanens arealdel og Klima- og miljøstrategien. Samfunnsdelen har to overordnede arealstrategier; 1) Redusere transportbehovet gjennom samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og 2) Prioritere fortetting og transformasjon i og nær senterområdene.</p> <p>Kommunens overordnede planbestemmelser om sentrumsområder, handel og lokalisering av virksomheter skal bidra til god utvikling av næringsområdene og senterområder med flere funksjoner. Innspillet medfører ikke endringer i Klima- og miljøstrategien, men vurderes i videre arbeid med handlingsplanen.</p>	<p>Redusert transportbehov, fortetting og transformasjon blir ivaretatt under delmål A2 i tiltakene A1.1.1 – A1.4.1</p>
	<p>Areal og biologisk mangfold</p> <p>Dette feltet er nok det som har hatt brattest læringskurve i samfunnet, og næringslivet inkludert. Norge har sett ovenfra mye natur å ta av, mens beregningene for urørt natur viser at det er lite igjen for Norge som helhet. Dette påvirker blant annet artsmangfoldet. Kristiansand må selvsagt ta sin del av ansvaret, men vi vil advare mot at Kristiansand går alene og fører en langt mer restriktiv politikk enn nabokommunene. Det vil bare føre til svakere konkurransekraft og langt dyrere boliger. Noen perspektiver til dette:</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> • Samlet arealbruk i kommuneplanene for Agder, viser at over 50 prosent skal gå til fritidsboliger. Dette viser beregninger Agder fylkeskommune har gjort i forbindelse med #vårtagder. Det er i hytteområder de virkelig store konfliktene mot artsmangfold utslipper seg, noe som vil forsterkes i årene som kommer. Behovet for en samlet politikk i Agder er dermed viktigere enn hva Kristiansand gjør alene. Vi har behov for at Agder samlet prioriterer industri og attraktive boliger fremfor fritidsboliger. 		
	<ul style="list-style-type: none"> • Med de industrielle etableringene vi står foran i årene som kommer, vil Kristiansand trekke til seg mange etableringer, både bedrifter og innbyggere. De vil etterspørre et mangfold av boliger. Hvis Kristiansand vedtar føringer for kompakt byutvikling som i det vesentligste utelukker andre alternativer, så vil kommunen i praksis eksportere etableringer til nabokommuner, der boligtyper de etterspør er tilgjengelige. Kompakt utvikling av sentrum og bydeler, tilsier transformering og fortetting. Erfaringer fra de siste år viser at det er et stort marked for slike boliger, uten at kommunen ber folk bo der. Men slike prosjekter har en byggekostnad som ekskluderer svært mange fra å etablere seg. Målsetting om fortetting kan derfor fort stå mot et ønske om en sosial profil der et mangfold av grupper etablerer seg sentrumsnært. 		
	<p>I et land som Norge, der det å eie egen bolig i realiteten er foretrukket ønske både skattemessig og sosialt, må kommunen vurdere virkemidler som åpner boligområdene sentralt for flere innbyggere. Stikkord vil være leie til eie og del-lån, der aktører som KNAS og Boligbyggelaget tar en del av risikoen. Når slike konsepter er etablerte, kan man også se på i hvilken grad de private skal ta samme risiko, eller om dette kan ordnes i et samspill med for eksempel boligbyggelaget. Vi har sett over tid at kommunen konsekvent overser målkonflikten i ønsket om kompakt utvikling og det etablerte målet i Norge om at alle eier egen bolig. Da nytter det ikke å se til andre land som har andre tradisjoner.</p>		
	<p>Kommunen har selv ikke bygget opp under målet om kompakte by og bydeler i sine politiske prioriteringer. Hvis man ser på skolesentre og barnehager, så ligger de mest attraktive tilbudene stort sett et stykke fra sentrum. Jo nærmere Kvadraturen, desto dårligere standard. Bare dette viser en betydelig avstand fra målene i en plan – Klima- og miljøstrategien – til faktiske prioriteringer. Det er heller ikke tegn til at for eksempel oppvekst får tilført ressurser til å styrke de bynære tilbudene, slik at disse fremstår attraktive. Slike prioriteringer må henge sammen, ellers vil målkonflikter føre til at man ikke oppnår ønsket effekt.</p>	<p>I strategien står det <i>“fokus på å fremme et sosialt rettferdig lavutslippssamfunn”</i>, som blir fulgt opp i satsninger i handlingsplan.</p>	<p>For innspill som går på kommunen som planmyndighet vises det til A1.1.3 <i>Miljømessig kvalitet i plansaker</i> A1.2.1 <i>Utbygging av kommunal infrastruktur og tjenester</i> og A1.4.1 <i>Rekkefølgekrav i reguleringsplaner</i></p>

	<p>Mat og jordbruk Vi har få kommentarer til punktene, men bemerker at matproduksjon i fremtiden like gjerne kan skje i et industriområde som på en åker. Matproduksjon vil bli en av næringene som står foran de mest disruptive trendene i årene som kommer. Både for å sikre nok mat til stadig flere mennesker på planeten og for å bedre klimaavtrykket i matproduksjonen.</p>	<p>Kristiansand kommune skal bli ledende på urbant landbruk, her vil vertikal dyrking trolig bli et alternativ. Dette vil også bidra til økt matsikkerhet og matberedskap. Inntil videre vurderer vi ikke kunstig fremstilling av mat som et aktuelt tiltak. Vi har allerede klima- og omstillingsfond som kan benyttes til søknader til prosjekter som nevnes her.</p>	
	<p>Videre vil globale trender føre til et økt press om sikre matsikkerheten i hvert land. Denne er svak i Norge, og vår region bør kunne ta sin del av ansvaret. Alternative proteiner (plantebasert eller kunstig dyrket) er blant de trendene man ser tydelig internasjonalt, der etablerte aktører kjemper med nye initiativ om markedsandeler.</p>		
	<p>For den tyske giganten Rügenwalder Mühle har allerede alternativt protein blitt større enn tradisjonelt slakteri. Erfaring fra digitalisering blant annet i media, viser at endringene først kommer langsomt (innledende fase er normalt latterliggjøring), før de endrer grunnlaget for etablerte forretningsmodeller. Vi savner også en strategi knyttet vertikalt jordbruk og mulig gjenbruk av næringsarealer.</p>		
	<p>Kommunen bør opprette et innovasjonsfond for ny måte å produsere mat, som kan stimulere til nye satsinger hos eksisterende aktører og til nye etableringer. Vi har et godt klima og tilgang på kraft, vann (og kanskje CO2), samt nærhet til eksportmarked, som tilsier at Sørlandet kan ligge i tet på innovative måter å produsere mat.</p>		
	<p><u>Lenker: https://www.the-scientist.com/bio-business/cultured-meat-advances-toward-the-market-69616</u> Slik lager de biff av CO2 – og resten av ukas tech-nyheter - DigitalNorway Rügenwalder Mühle verkauft erstmals mehr Vegetarisches als Fleisch (merkur.de)</p>		
	<p>Grønn mobilitet og logistikk Utslippsfri transport er kun mulig hvis man lykkes med en solid utbygging av kraftnettet og vellykket satsing på andre utslippsfrie energibærere, som hydrogen og ammoniakk. Det er for eksempel ikke strøm nok til å elektrifisere alle bussene i Kristiansand, selv om teknologien blir mer og mer klar for dette. Kommunen bør sette seg et forpliktende mål at for eksempel alle busser er nullutslipp innen 2030 og at kommunen skal ta en aktiv rolle for at dette blir mulig. Den bør også si at all, intern godstrafikk på vei er nullutslipp innen dette tidspunktet.</p>	<p>Forpliktende og mer spesifikke mål innen mobilitet og logistikk vil være aktuelle tema for handlingsplanen.</p>	<p>ML1.4.1 <i>Bidra til at det ved ny avtale for kollektivtransport skal sikres en størst mulig andel utslippsfrie kjøretøy.</i> ML1.4.2 <i>Ved rammeavtaler for bruk av drosje, kjøp av varer og tjenester o.l., stiller kommunen krav om utslippsfrie kjøretøy.</i> ML1.5.2 <i>Vurdere konsekvensene av å innføre null- eller lavutslippssoner for all transport i sentrale områder.</i></p>

	Private aktører som ASKO har allerede mer ambisiøse mål enn dette. Punktet om å legge til rette for infrastruktur og utslippsfrie energikilder, bør derfor være mer konkret. Dette kapitlet bør også si noe om mulighetene og hvilken posisjon Kjevik lufthavn kan få innenfor grønn luftfart. Innen 2030 er nullutslippsteknologier kommet langt her og gir nye forretningsmuligheter og mulige fortrinn.	Denne strategien dekker elektrifiseringen allerede. Som aktør, kan kommunen tilrettelegge, men ikke sette spesifikke mål for private aktører. Det er positivt at private aktører har mer ambisiøse mål. Ordlyd i strategien utelukker ikke at andre aktører bidrar til bærekraftig klimaomstilling.	
	Bærekraftig steds- og eiendomsutvikling Kommentarer gitt under areal, vil være gyldige også her. Vi er enige i at man må ta utgangspunkt i dagens ståsteder til hhv Kvadraturen, bydelssentre og lokalsentre. Disse er svært ulike, og for å skape en attraktiv region må man satse på og styrke eksisterende kvaliteter. Ved utvikling av flere av stedene, havner man dessuten fort i en mållkonflikt. For eksempel Tangvall er omgitt av fjell, verna vassdrag og dyrka mark av høy kvalitet, mens Rona ligger en kort kjøretur fra en av Norges største handleparker.	Innspillet knyttet til bærekraftig steds og eiendomsutvikling peker på flere forhold. Kommunen har en egen folkehelsestrategi, og flere av de øvrige momentet blir vurdert i arbeidet med arealplanlegging.	
	Skal man lykkes med en god stedsutvikling, er det en forutsetning å involvere ulike interessenter inkludert næringsliv. I punktet "slik gjør vi det", bør dette komme med. Slik det står nå, kan i prinsippet kommunen foreta vurderingene på egen hånd. Det vil vi sterkt advare mot.		
	Eiendomsbransjen har vist evne til å både fornye seg, ta klimaansvar og bygge slik at man forebygger ensomhet og fremmer folkehelsen. Vi mener dette er punkter som godt kunne vært tydeligere i planen. I årene som kommer, forsterket av ønskene om kompakte sentrum, vil eiendomsprisene gå opp og behovet for gode urbane møteplasser øke. Dette gir også nye krav til utbyggerne. For mye av utviklingen har skjedd gjennom rekkefølgekrav.		
	For å fremme innovasjon, klimavennlige løsninger og utbygginger som fremmer det gode liv på gateplan, bør kommunen vurdere bruk av gulrøtter fremfor pisk. Eksempler på gulrøtter er at klimavennlige løsninger får lavere gebyrer og lov til å bygge høyere. Eksempler på klimavennlige løsninger er utslippsfrie byggeplasser, materialbruk og løsninger som sikrer gjenbruk av byggematerialer og/eller gjenbraker eksisterende bygg. I dette avsnittet bør kommunen også se nærmere på hvordan den kan bruke sitt eget næringssselskap, som med sin størrelse og offentlige eierskap kan utsette seg for mer risiko og være et godt verktøy for å fremme innovative løsninger.	Innspillet om å innføre insentiver for klimavennlige løsninger medfører ikke endringer i strategien, konkrete satsninger skal vurderes i handlingsplan.	Ivaretatt i tiltakene B2.1.2, B2.1.3 og B3.1.1.
	Hva byggematerialer angår, så må vi understreke betydningen som samspill med bransjen har. Det som er et miljøvennlig materiale i et prosjekt, trenger ikke å være det i et annet. Også her kan kommunen ta en rolle i å bygge opp under nye, lokale produkter. Det er bra for lokalt næringsliv, samtidig som lang frakt i seg selv gjør miljøvennlige løsninger til klimafiendtlige.	Innspillet om å ta en rolle i å bygge opp under nye lokale produkter medfører ikke endringer i strategien, konkrete satsninger skal vurderes i handlingsplan.	Ivaretatt i tiltakene B3.1.1 - B3.1.4 og B4.1.1

	<p>Grønn omstilling av næringslivet</p> <p>Samarbeid er stikkord for å lykkes med dette. Noen ganger må næringslivet utfordres, men like ofte er det for eksempel offentlige innkjøpsordninger som stopper gode initiativ. Responsen vi får fra medlemmer som ønsker å ta miljøansvar, er at innsatsen de legger for dagen ikke belønnes fra det offentlige, der pris – tross alle gode ord – svært ofte er det som avgjør. Kommunen må derfor gjøre mer enn å bruke sin rolle aktivt – planen må gi kommunen fullmakt til å vektlegge klimavennlige løsninger i den grad at ikke det billigste tilbudet automatisk får oppdraget.</p>	<p>Innspillet til satsingsområdet Grønn omstilling i næringslivet om å vektlegge klimavennlige løsninger i anskaffelser er vurdert å være ivaretatt i strategien på overordnet nivå. Innspillet vil bli tatt med videre i arbeidet med handlingsplanen for mer konkrete tiltak.</p>	<p>Innspillet om å vektlegge klimavennlige løsninger i anskaffelser er ivaretatt i handlingsplanen G2.1.1 <i>Krav i anskaffelser</i> til G2.1.4 <i>Innovative produkter</i> og K1.7.1 <i>Anskaffelsesstrategier</i></p>
	<p>Kommunen skaper ikke motivasjon hos næringslivet, før de ser at det lønner seg å gjøre en ekstra innsats. I punkt to står det at man skal definere indikatorer med mer for å nå mål om bærekraftig omstilling. Her er dialog med næringslivet avgjørende. Skal kommunen lykkes med dette punktet, bør ansvaret plasseres et konkret sted i kommunen. Et naturlig sted vil være Business Region Kristiansand.</p>	<p>Når det gjelder punkt to om å definere indikatorer med mer, tas innspillet med videre i arbeidet med handlingsplanen.</p> <p>Arbeidet med og innholdet i strategien peker i stor grad på at kommunen har en viktig rolle som omstillingsaktør. Vi oppfatter innspillet er ivaretatt, og medfører ingen endringer i strategien. Konkrete satsninger som ivaretar innkjøpsprosessen, blir vurdert i handlingsplan og dekkes av intern strategi for bygg og anlegg.</p>	<p>Innspillet om å definere indikatorer er ivaretatt i handlingsplanen G1.2.1 <i>Indikatorer</i></p>
	<p>Forbruk og avfall</p> <p>Bygg og anlegg står for rundt 15 prosent av klimautslippene i Norge (kilde: EBA). Kommunen bør ha en aktiv dialog med bransjen for å fremme gjenbruk og bærekraftige løsninger. Gjenbruk kan være alt fra byggematerialer, til deler av bygninger som kan gjenbrukes. Byggebransjen selv har veiledere og tips til klimatiltak som ofte går lenger enn det kommunene legger opp til, slik som denne. Lenke: Strakstiltak for Entreprenører (eba.no)</p>	<p>Innspillet om å velge aktiv dialog med bransjen for gjenbruk og bærekraftige løsninger følger av strategien og medfører ingen endringer. Konkrete satsninger skal vurderes i handlingsplan. Temaet følges også opp i den interne strategien for bygg og anlegg.</p>	<p>Innspillet er ivaretatt i handlingsplanen B2.1.1, B3.2.2, B4.2.1</p>
<p>29 Kvadraturen Gårdeierforening og Kvadraturforeningen.</p>	<p>Kvadraturen Gårdeierforening og Kvadraturforeningen representerer 40 gårdeiere og 250 virksomheter innen handel, servering, opplevelser, tjenesteyting og service i sentrum. Kvadraturen er landsdelens største sentrum for handel, servering og opplevelse. Kvadraturen er også regionens viktigste knutepunkt for transport og offentlig kommunikasjon.</p>		
	<p>I 2018 ble Kristiansand kåret til årets mest attraktive by. Juryen uttalte i sin begrunnelse for tildelingen av Statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling at «byen har gjennomført et markant skifte i sin bypolitikk. Gjennom målrettet politisk og faglig arbeid har landsdelshovedstaden tatt ansvar for å skape en kompakt by med god tilknytning til sjøen». Juryleder Erling Dokk Holm uttalte videre at «Kristiansand har jobbet planmessig og godt de siste årene med å skape en attraktiv by. Det er tatt et oppgjør med en gammeldags og lite bærekraftig byutvikling».</p>		

	Urbanitet og bostedsattraktivitet henger sammen. Innen 2050 vil 70 % av verdens befolkning bo i byer. Byen må vokse uten at det går på bekostning av klima, miljø og trivsel. En kompakt by er løsningen: satsning på en kompakt by er bedre for både miljømessig og samfunnsøkonomisk enn en strategi som tilrettelegger for byspredning.		
	Vi oppfatter at forslag til ny klima- og miljøstrategi for Kristiansand kommune på en god måte beskriver de utfordringer vi står overfor. Vi mener det er spesielt viktig å følge opp på en tydelighet rundt arealbruk, hvor fortetting og transformasjon i og nær senterområder prioriteres.	Å prioritere fortetting og transformasjon i og nær senterområder støtter opp om samfunnsdelens overordnede arealstrategi. Innspillet om tydelighet rundt arealbruk tas med i videre arbeid med handlingsplan.	Fortetting og transformasjon er ivarettatt i delmål A2 under tiltakene A1.1.1 og A1.4.2.
	Vi har følgende innspill til øvrige punkter i forslaget:		
	Mat og jordbruk Her mener vi at man må tydeliggjøre tiltak som gjelder kompetanseheving i det private næringslivet (servering, hotell, restaurant), herunder også opplæringsprogram VGS og etter- og videreutdanning for næringslivet.	Innspillet om tydeliggjøring av tiltak som gjelder kompetanseheving i det private næringslivet medfører ikke endringer i strategien, men innspillet følges opp i handlingsplan.	Innspillet om opplæringsprogram og kompetanseheving i næringslivet er tatt med i M1.3.1 <i>Spre kompetanse</i> .
	Grønn mobilitet og logistikk Vi mener det er riktig å ha en ambisjon om å redusere utslipp knyttet til transport. Samtidig må vi sikre dette ikke går på bekostning av tilgjengeligheten til bysentrum, eller at det iverksettes tiltak som i praksis bidrar til mer bilbasert aktivitet mellom bydeler eller på tvers av bysentrum. En større handlevaneundersøkelse gjennomført av Kvadraturforeningen i samarbeid med Norfakta i mai 2022 viser at parkering er en svært viktig faktor for folk når de velger handested. Nå som elektriske biler utgjør en stadig større del av den private bilparken, er det viktig at man finner gode løsninger og tiltak som gjør at sentrum også er et reelt alternativ for de som er avhengig av egen transport. Dette må sees på i sammenheng med en fortsatt opptrapping av tilbud på kollektivtilbud, gang- og sykkelveier til/fra og i sentrum.	Strategien peker i retning av et fremtidig utslippsfritt samfunn. Arbeid med handlingsplan vil være å vurdere aktuelle tiltak for å komme dit. I arbeid med å finne gode løsninger, vil det alltid måtte gjøres interesseavveininger.	ML1.1 I Kristiansand arbeider vi aktivt for at gange, sykling og bruk av kollektivtransport skal være et naturlig førstevalg. ML1.2 I Kristiansand legges det til rette for etablering av løsninger for delingsmobilitet for å redusere behovet for private transportmidler. ML1.1.5 Holde en høy standard på drift og vedlikehold av sykkel- og gangveinettet. ML1.1.6 Etablere, drifte og vedlikeholde sikker og god sykkelparkering i hele kommunen tilpasset ulike sykler.
	Bærekraftig steds- og eiendomsutvikling Det er positivt at kommunen tar en fremoverlent rolle mht bærekraftig steds- og eiendomsutvikling, og at man ønsker å være en forbildekommune. Her mener vi at man bør i tillegg til klima/miljø i tydeligere grad inkludere sosial og økonomisk bærekraft som del av målsetting og tiltak.	Den sosiale og den økonomiske dimensjonen i bærekraftsarbeidet er viktig. Klima- og miljøstrategien tar i det vesentlige for seg økologisk bærekraft, som vil være en helt sentral forutsetning for sosial- og økonomisk bærekraft. I dette ligger at alle bærekraftsmålene er grunnlaget for kommunens overordnede samfunns- og arealplanlegging.	

	<p>Grønn omstilling i næringslivet</p> <p>I forbindelse med tiltak for å tilrettelegge for samarbeid små og mellomstore bedrifter om miljøsertifisering, gjør vi oppmerksom på at det for mange mindre bedrifter kan være svært krevende å prioritere og gjennomføre en standard miljøsertifisering. Tid, prosess og kostnad sett mot oppnådd utkomme gjør at dette er utfordrende. Som et ledd i samarbeid med næringslivet i omstilling til sirkulær økonomi er det viktig at man opprettholder og videreutvikler ordninger for næringslivet til kompetanseheving og bærekraftig omstilling. Vi viser forøvrig til GCE NODEs uttalelse for viktigheten av implementering av CCS på Returkraft, og at kommunen arbeider aktivt gjennom sitt indirekte eierskap i selskapet med å implementere CCS på Returkraft.</p>	<p>Innspill til satsingsområdet Grønn omstilling i næringslivet om miljøsertifisering og kompetanseheving og bærekraftig omstilling er vurdert å være ivarettatt på overordnet nivå i strategien. Det vil bli tatt med videre som innspill til arbeidet med handlingsplanen. Innspill om CCS på Returkraft er inkludert på overordnet nivå i strategien under satsingsområdet Grønn omstilling i næringslivet, og kommunen arbeider allerede aktivt sammen med Returkraft om å avklare mulighetene for å etablere CCS.</p>	<p>Innspillet om miljøsertifisering og kompetanseheving er ivarettatt i handlingsplanen</p> <p>G1.1.1 Bærekraftig reisemål G1.1.2 Miljøfyrtårnsertifisering G1.2.3 Støtteordning for sertifisering, G1.3.1 Dele kunnskap G1.3.2 Arena for kunnskapsdeling K1.8.2 Klima- og miljøledelse og K2.2.2 Kompetanseheving</p> <p>Innspill angående CCS er ivarettatt i handlingsplanen G2.7.1 <i>Utvikle løsninger for karbonfangst og -utnyttelse</i>, G2.7.2 <i>Investeringsbeslutning for karbonfangst og -lagring</i>.</p>
<p>30 Repstad Eiendom</p>	<p>En stor del av fokuset i strategien er rettet mot reduksjon av personbiltrafikk. Det synes å ha prioritet nr 1 og arealbruk er derfor et stort satsningsområde. Det skal prioriteres fortetning og transformasjon i og nær senterområder for å redusere transportbehov. Det var overraskende at personbiltrafikken kun utgjør 13% av utslippene, mens utslipp fra industri og bedrifter står for ca 70% av de samlede klimagassutslipp.</p> <p>I denne gruppen står 2 bedrifter alene for 27% (REC Solar 11% og Returkraft 16%) og får alt for lite fokus i strategien. Det virker lettvtint men «in i tiden» å angripe personbiltrafikken. Klimagassutslipp fra personbiltrafikken vil automatisk bli redusert de neste årene gjennom elektrifiseringen av bilparken som pågår i høyt tempo. Det ser ikke ut som man har tatt tilstrekkelig hensyn til det. Da blir det feil å gjøre helt om på en vellykket utbyggingsstrategi i Kristiansand kommune for å nå et mål om reduserte klimagassutslipp fra personbiltrafikken som kommer av seg selv med elektrifiseringen. Kristiansand har hatt en god utbyggingsstrategi som har holdt prisene på bolig på et anstendig nivå i nasjonal målestokk. Ved å stramme kraftig inn på arealstrategien, vil det føre til at boligprisene stiger og færre har råd til å komme inn på boligmarkedet. Jeg sitter igjen med en følelse at denne strategien ikke vil føre til 80% reduksjon av klimagassutslippene uten å legge ned omtrent all virksomhet. Målet om 80% er ikke realistisk og man bør absolutt snu i tide og legge seg på det nasjonale målet på 50% reduksjon.</p>	<p>Vi tar innspillet til etterretning, men ser ikke at det medfører endringer i strategien. Kristiansands rolle som regionalt og nasjonalt transportknutepunkt er krevende med tanke på utslipp. Gjennom å legge til rette for transformasjon og fortetting, vil det bli mindre press på ubebygde natur og mindre behov for transport. For de store bedriftene er det Miljødirektoratet som er myndighet og fastsetter kravene til utslipp, støy, avfallshåndtering og andre miljøforhold.</p>	

Natur- og friluftstorganisasjoner			
26 Fremtiden i våre hender	FIVH Kristiansand mener at det er viktig å ha en god prosess på utarbeidelse av handlingsplanen, som kommer i kjølvannet av Klima- og miljøstrategien. Det blir helt avgjørende å lage en god handlingsplan, slik at konkrete ting faktisk blir gjort. I forslag til Klima- og miljøstrategien er det mange gode formuleringer som åpenbart har gode intensjoner og potensial for handling. FIVH Kristiansand synes det er gjort et grundig og godt arbeid. Vi mener at miljøorganisasjoner, andre organisasjoner og næringsliv må bli med i en høringsrunde, eller runde med innspill, slik at handlingsplanen blir så god som mulig.		Forslag til handlingsplan blir lagt ut på offentlig høring.
	Arealbruk og biologisk mangfold Strategipunktene under Arealbruk og biologisk mangfold er gode. Det må være samsvar mellom Klima- og arealstrategien som skal vedtas i høst, og den nye Kommuneplanens arealdel, som også behandles / vedtas i løpet av 2022. Hvis det ikke er samsvar, vil ikke Klima- og arealstrategien ha noen særlig verdi, dette fordi Kommuneplanens arealdel er juridisk bindende. Blant annet står det i strategien at 100 metersbeltet langs sjø og vassdrag skal bevares. Da kan det ikke legges inn nye utbyggingsområder i 100 metersbeltet (områder med gul farge).	Bevaring av 100-metersbeltet langs sjø og vassdrag er i samsvar med kommuneplanens overordnede arealstrategi, vedtatt som del av kommuneplanens samfunnsdel, som legger føringer både for Klima- og miljøstrategien og kommuneplanens arealdel. Klima- og miljøstrategien er ikke juridisk bindende. Den konkrete arealpolitikken i 100-metersbeltet langs sjø og vassdrag avklares ved sluttbehandling av kommuneplanens arealdel. Hensynet til forbud mot tiltak i 100-metersbeltet, følger også direkte av plan- og bygningsloven.	
	Bærekraftig steds- og eiendomsutvikling FIVH Kristiansand anbefaler at formuleringen i bolk 2 under Bærekraftig steds- og eiendomsutvikling gjøres en endring. Nåværende formulering: "I steds- og eiendomsutviklingsprosjekter skal det vurderes en tidligfase dialog med aktuelle interessenter". FIVH foreslår følgende formulering: "I steds- og eiendomsutviklingsprosjekter skal det gjennomføres en tidligfase dialog med aktuelle interessenter".	Innspillet fra Framtiden i våre hender om å alltid gjennomføre tidligfasedialog er vurdert. Strategien bør ha et større handlingsrom og derfor er ordlyden "skal det vurderes" vurdert tilstrekkelig.	
	Klimaledelse Kommunens klima- og miljøledelse må omstruktureres. Kristiansand trenger en tydelig og profilert klima- og miljøvernsjef med sektorovergripende ansvar på nivå med øverste stab. I dagens struktur hviler ansvaret på ledere uten reell makt på tilstrekkelig nivå. Rollen bør bekles av en person med kunnskap og engasjement. Det er viktig og sentralt at alle etater og kommunale virksomheter har selvstendig klima- og miljøansvar. Men all erfaring viser at klima- og miljøansvar ikke får tilstrekkelig prioritet i det daglige virket uten at den øverste ledelsen har kompetanse og utøvelse på området.	Organisasjonsstrukturen til Kristiansand kommune er ikke inkludert i strategiarbeidet. Innspillet til Klimaledelse er derfor vurdert å ikke være relevant for klima- og miljøstrategien.	

	<p>Handlingsplan FIVH Kristiansand mener at det er viktig å ha en god prosess på utarbeidelse av handlingsplanen, som kommer i kjølvannet av Klima- og miljøstrategien. Det blir helt avgjørende å lage en god handlingsplan, slik at konkrete ting faktisk blir gjort. I forslag til Klima- og miljøstrategien er det mange gode formuleringer som åpenbart har gode intensjoner og potensial for handling. FIVH Kristiansand syns det er gjort et grundig og godt arbeid. Vi mener at miljøorganisasjoner, andre organisasjoner og næringsliv må bli med i en høringsrunde, eller runde med innspill, slik at handlingsplanen blir så god som mulig.</p>	<p>Samarbeid med frivilligheten er viktig, og det vil legges opp til bred involvering i arbeid med handlingsplanen til Klima- og miljøstrategien.</p>	<p>Forslag til handlingsplan blir lagt ut på offentlig høring.</p>
<p>27 Naturvernforbundet</p>	<p>Energisparing og lokal energiproduksjon Strategien legg vekt på elektrifisering for å redusere klimautslepp. Men fornybar energi er ein knapp ressurs som alternativt kan brukast til å redusere klimautslepp andre stader. Elektrifisering må kombinerast med produksjon eller sparing av fornybar energi for å ha positiv effekt på det globale klimaet. Det er derfor viktig at strategien også omhandlar energisparing og lokal energiproduksjon med solceller og jordvarme mm.</p>	<p>Innspillet til Naturvernforbundet er ivaretatt i Klima- og miljøstrategien under satsingsområde bærekraftig by og stedsutvikling. Bærekraftig energibruk som inkluderer mer enn bare sol blir fremhevet i strategien. Konkrete tiltak vurderes i handlingsplan.</p>	<p>Bærekraftig energi - ivaretatt i tiltakene B3.1.1 - B3.1.4, B4.1.1 og B4.2.1</p>
	<p>Sjøareal og vassdrag Naturvernforbundet i Kristiansand saknar omtale av sjøareal og vassdrag. Det marine økosystemet er under sterkt press med store konsekvensar for marin flora, marin fauna og sjøfugl. Fleire fiskearter er i tilbakegang og kan forsvinne. Vi ser ei negativ utvikling som vi må snu. Strategien må ha klare målsettingar om å ta vare på naturmangfaldet i sjø og vassdrag og gradvis bygge opp det som har gått tapt. Installasjonar og aktivitetar i strandsoner, sjø og vassdrag må alltid vurderast opp i mot konsekvensar for akvatisk økologi. Strategien bør også seie noko om behovet for vernesoner for å bygge opp att fiskebestandar.</p>	<p>Forslaget om å ta inn sjøareal og vassdrag i strategien blir ivaretatt gjennom tydeligere oppmerksomhet på marine økosystemer under satsingsområde arealbruk og mangfold. Vernesoner som tiltak for å beskytte sårbare fiskebestander blir vurdert i vidare arbeid med handlingsplanen til Klima- og miljøstrategien.</p>	<p>Sjøarealer og ferskvann blir ivaretatt under delmål A2 og nevnes i tiltakene A2.1.2 <i>Karbonlagring</i> A2.1.5 <i>Verneområder i havet</i> og A2.2.1 <i>Styrke kunnskapsgrunnlaget</i>.</p> <p>A2.1.1 <i>Naturrestaurering</i>, A2.2.1 <i>Økosystemtjenester i konsekvensutredninger</i> og A2.2.2 <i>Ta i bruk nye verktøy i arealplanlegging skal også ivareta de marine økosystemene på en god måte</i>.</p>
	<p>Arealbruk og biologisk mangfald Naturvernforbundet opplever ofte konflikt mellom bevaring av naturmangfald og utbygging, både ved fortetting i sentrale byområde og ved utbygging i nye område. Viktige natur- og landskapsverdier går tapt fordi politikarane og utbyggerane legg for lite vekt på denne konflikta. Vi meiner at strategien er for vag med tanke på dette dilemmaet. Naturvernforbundet ønskjer at den skal innehalde eit tydeleg mål om at arealdelen i kommuneplanen skal ta i bruk verktøyet arealrekneskap, og at arealnøytralitet skal vere uttalt mål for Kristiansand kommune.</p> <p>Naturvernforbundet foreslår at dette blir tatt inn som ein strategi under delmålet <i>"Kommunen bruker areal- og transportplanlegging aktivt til å utvikle et sosialt rettferdig lavutslippssamfunn"</i>.</p>	<p>Arealregnskap er allerede tatt i bruk ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel. Arealnøytralitet prinsippet er belyst og vurdert i forbindelsen med kommuneplanens arealdel. Innspillet medfører ikke endringer i Klima- og miljøstrategien, men bruk av nye verktøy i arealplanlegging og forbedring av kunnskapsgrunnlaget vurderes i handlingsplanen.</p>	<p>Innspillet blir ivarett gjennom tiltakene A2.2.1 <i>Styrke kunnskapsgrunnlaget</i>, A2.2.2 <i>Nye verktøy i arealplanlegging</i>, og A2.2.3 <i>Økosystemtjenester i konsekvensutredninger</i>.</p>

Velforeninger, råd og organisasjoner mm			
<p>23 Seniorrådet</p>	<p>Seniorrådets høringsuttalelse til klima- og miljøstrategien vedtatt på møte 18.8.2022 Kristiansand kommune har et ansvar for å delta i den globale, nasjonale og regionale satsingen for å redusere klimagassutslipp slik det er formulert i Paris-avtalen. Seniorrådet støtter kommunens ansvar som pådriver for å redusere klimagassutslipp innenfor kommunens grenser. Kritikere mener at Norges bidrag er så lite at det ikke utgjør en forskjell. Det er likevel viktig at Norge som ett av verdens rikeste land går foran og tar ansvar for sine klimagassutslipp og ikke skyver dette ansvaret over på de landene som ikke har hatt samme velstandsutvikling som Norge.</p>	<p>Formuleringen under satsingsområdet Klimaledelse i strategien er endret til: Etablere og forbedre samarbeid med aktører i hele samfunnet som kan bidra til at kommunens ambisjoner om bærekraftig klimaomstilling realiseres.</p> <p>Arbeidet med handlingsplanen vil ha som hensikt å arbeide fram konkrete tiltak for å følge opp målene som er gitt i strategien. Vi tar også her sikte på en god medvirkningsprosess, med blant annet en høringsrunde. Vi antar at kompetanse og erfaring fra seniorrådet her vil gi nyttige innspill.</p>	<p>Samarbeid med ulike aktører i samfunnet er særlig ivaretatt i handlingsplanen K2.1.1 <i>Folkemøter og informasjonsformidling</i>, K2.1.2 <i>Samhandling</i></p> <p>Innspill om å delta i arbeid med handlingsplanen skal bli ivaretatt med offentlig høringsrunde om handlingsplanen.</p>
	<p>Seniorrådet støtter delmål og strategier som er listet opp og har ingen forslag til endringer av disse. Det forventes at klima- og miljøstrategien følges opp med egen handlingsplan, og seniorrådet kan ha synspunkter på mer konkrete tiltak. Dagens eldre har nytt godt av den velstandsutvikling som er resultat av Norges inntekter fra utvinning av olje- og gass. Nå må vi gå foran slik at jordkloden ikke overlates generasjonene etter oss i en dårligere tilstand enn da vi overtok.</p>		
	<p>Det grønne skiftet kan gi landet og byen nye næringer og nye inntekter. Men det kan også ha kostnader på individnivå. En del eldre har en økonomi som kan takle økte kostnader. Man må likevel ikke lukke øynene for at det finnes grupper med mindre robust økonomi. Disse gruppene må identifiseres og hjelpes. Strategien sier ikke noe om negative konsekvenser, og dette bør følges opp i en lokal handlingsplan.</p>		
	<p>Det gagnar ikke klima- og miljøsakene dersom noen grupper rammes ekstra hardt av tiltak. Eldre mennesker er en ressurs innen flere av satsingsområdene som er nevnt i høringsforslaget. Når tiltak skal konkretiseres kan eldre bidra med kunnskap og erfaring, blant annet hvordan man kan redusere matsvinn. Mange eldre har også kunnskap i hvordan man reparerer og tar vare på ting framfor å kjøpe nytt.</p>		
	<p>Tradisjoner er i ferd med å viskes ut fra den kollektive hukommelsen, og det bør etableres arenaer hvor eldre kan overføre sin kunnskap til de yngre før det er for sent. Aktiv deltakelse fra eldre må inkluderes i en handlingsplan. Seniorrådet støtter også opp om en strategi som tar vare på matjord i Kristiansand, og at det stimuleres til kortreist matproduksjon. Det betyr at kommunen må sørge for at det forblir attraktivt å dyrke mat i liten skala og drive jordbruk i storskala. Det må være attraktivt å bosette seg i kommunens områder hvor matproduksjon skjer.</p>		

	<p>En av flere forutsetninger for redusert transportbehov er at det finnes lokal infrastruktur som reduserer transportbehov. Det bør også være et kollektivtilbud som gjør det mulig å bo i kommunens ytterkanter uten å eie privatbil. Fortetting må legges til rette for eldre ved å innhente kunnskap om hvordan eldre ønsker å bo for å opprettholde en god og bærekraftig livskvalitet.</p>		
	<p>Nye boliger i fortettingsprosjekter må ta hensyn til at mange eldre ikke har økonomi til å kjøpe boliger i eller nær sentrum. Kommunene må legge til rette for iverksetting av ENØK-tiltak i eldre boliger, både for å redusere strømforbruk og for å sikre at eldre mennesker kan bo i egne boliger så lenge som mulig. Kommunen må støtte frivillige organisasjoner som er opptatt av bærekraft og inkludere eldre som en viktig ressurs i det frivillige arbeidet</p>		
	<p>Kristiansand kommune har et ansvar for å delta i den globale, nasjonale og regionale satsingen for å redusere klimagassutslipp slik det er formulert i Paris-avtalen. Seniorrådet støtter kommunens ansvar som pådriver for å redusere klimagassutslipp innenfor kommunens grenser. Kritikere mener at Norges bidrag er så lite at det ikke utgjør en forskjell. Det er likevel viktig at Norge som ett av verdens rikeste land går foran og tar ansvar for sine klimagassutslipp og ikke skyver dette ansvaret over på de landene som ikke har hatt samme velstandsutvikling som Norge.</p>		
	<p>Seniorrådet støtter delmål og strategier som er listet opp og har ingen forslag til endringer av disse. Det forventes at klima- og miljøstrategien følges opp med egen handlingsplan, og seniorrådet kan ha synspunkter på mer konkrete tiltak.</p>		
	<p>Dagens eldre har nytt godt av den velstandsutvikling som er resultat av Norges inntekter fra utvinning av olje- og gass. Nå må vi gå foran slik at jordkloden ikke overlates generasjonene etter oss i en dårligere tilstand enn da vi overtok. Det grønne skiftet kan gi landet og byen nye næringer og nye inntekter. Men det kan også ha kostnader på individnivå. En del eldre har en økonomi som kan takle økte kostnader. Man må likevel ikke lukke øynene for at det finnes grupper med mindre robust økonomi. Disse gruppene må identifiseres og hjelpes.</p>		
	<p>Strategien sier ikke noe om negative konsekvenser, og dette bør følges opp i en lokal handlingsplan. Det gagnar ikke klima- og miljøsakene dersom noen grupper rammes ekstra hardt av tiltak. Eldre mennesker er en ressurs innen flere av satsingsområdene som er nevnt i høringsforslaget. Når tiltak skal konkretiseres kan eldre bidra med kunnskap og erfaring, blant annet hvordan man kan redusere matsvinn.</p>		

<p>28 Klimaalliansen</p>	<p>Innledning Kristiansand har en ærerik historie som én av landets ledende miljøbyer. Sørlandets hovedstad var selvskreven deltaker i samtlige fem statlige miljøprogram som ble gjennomført fra 1990-tallet og fram til i dag.</p>	<p>Generelt kan det synes som om strategi og handlingsplan omtales samlet i dette innspillet. Vi har forståelse for at strategien kan oppfattes som for upresis. Dette er en overordnet klima- og miljøstrategi for hele Kristiansand som lokalsamfunn. Konkrete tiltak vil bedre komme til uttrykk i handlingsplanen.</p>	<p>Strategien er et dokument som skal sette retning. Handlingsplanen følger opp med konkrete tiltak. Strategien er inndelt i syv innsatsområder, og handlingsplanen angir konkrete tiltak for alle innsatsområdene.</p>
	<p>Det er de siste årene heller ikke tatt nevneverdig konkret initiativ for å innføre tiltak som på systemnivå kan bidra til å redusere de stadig økende klimagassutslippene. Resultatet er at Kristiansand kommer verst ut blant de større byene. Siste oppdaterte rapport fra Miljødirektoratet (2020) viser prosent endring foregående år: Drammen -10.6 Stavanger - 9.5 Bergen - 6.2 Oslo - 5.9 Trondheim - 5.8 Kristiansand - 1</p>		
	<p>Tallene vekker bekymring og har da også ført til at Kristiansand bystyre har et politisk vedtak på at utslippene skal være 80% lavere i 2030 sammenliknet med 2015-nivå. En rapport fra Cicero konkluderer med at en slik reduksjon er mulig, gitt at det innføres radikale og til dels inngripende tiltak.</p>		
	<p>Konsekvens av vedtak Det har i lang tid vært kommunisert fra administrasjonen i Kristiansand kommune at en skulle legge fram en klimastrategi, og det har da også vært knyttet store forventninger til hva slags grep som ville bli foreslått for å oppnå målet om 80% utslippsreduksjon. Dessverre skuffer den foreslåtte strategien stort på dette området. Her er våre innspill og innvendinger:</p>		
	<p>Manglende tallfesting av målsettinger Dokumentet renner over av formuleringer som «bidra til», «tilrettelegge», «formidle», «fremme». Dette er verbalsvada uten reelt innhold, for hvordan kan man måle om man har oppnådd å «stimulere» eller «lagt til rette»? Minstekravet for en effektiv strategi er at man setter opp det ambisiøse målet om 80% reduksjon i 2030 på topp, og deretter tallfester på hvert enkelt område hvor mye som skal tas av kutt i hver enkelt sektor. En konkret målsetting ville eksempelvis være å si at det skal fjernes 50 parkeringsplasser på gateplan hvert år fra 2023 til 2030. Dette ville vært en strategi det ville være mulig å etterprøve og huke av på om en kom i mål/ikke. Slik det står nå er tiltakslista bare en opphopning av fromme ønsker uten reelt innhold.</p>		

	<p>Manglende beskrivelse av virkemidler</p> <p>Igjen er det vage formuleringer og diffuse formuleringer som går igjen i dette såkalte strategiforslaget. En oppstilling av virkemiddelbruken innskrenker seg til å omtale viktigheten av effektivisering, konseptutvikling og omstilling. Dette er kun svulstige formuleringer som det er umulig å etterprøve. En beskrivelse av virkemidler bør i det minste inneholde noe om mulige belønningsformer - eksempelvis i form av økonomiske incentiver – samt en oppstilling av mer restriktive tiltak som må til for å nå målet – eksempelvis å innføre bilfrie soner i deler av boligområdene i Kvadraturen.</p>		
	<p>Ansvarsovervelting til innbyggerne</p> <p>Forslaget til klimastrategi slik det nå foreligger er langt på vei en fallitterklæring og et varsel om at en ikke har tro på at det er mulig å få til vesentlige utslippsreduksjoner på lokalt plan. Som et forvarsel om det forventede nederlaget dukker det derfor opp avsnitt om de globale utslippene i klimastrategien i Kristiansand. Her blir det påpekt at vårt forbruk av produkter som framstilles i andre land også må tas med i regnestykket. Argumentasjonen kan isolert sett ha noe for seg, men i og med det er utenfor mulighetsrommet for innbyggere og myndigheter i Kristiansand kommune å påvirke produksjonsprosesser i andre verdensdeler, blir det helt feil å gi lokale forbrukere ansvaret for å få ned kommunale klimautslipp. Det er prisverdig at en ønsker å «stimulere» og «motivere» til mer miljøvennlig adferd hos innbyggerne, men dette kan ikke være en unnskyldning for å unnlate å komme med forslag til radikale og inngripende tiltak som kan bidra til vesentlige lavere klimagassutslipp.</p>		
	<p>Mangelfullt om bidrag fra frivillig sektor</p> <p>Det er frivilligheten som er ryggraden i det meste av det konkrete klima- og miljøarbeidet som foregår i Kristiansand. En hel rekke ildsjeler og organisasjoner gjør en formidabel jobb eksempelvis i arbeidet med å bekjempe marin forsøpling. Den kommunale innsatsen begrenser seg langt på vei til å bevilge noen penger samt å arrangere Miljøuka – det årlige skipperetaket som viser bredden av miljøengasjement blant byens befolkning. Ettersom effekten av denne innsatsen er mer betydningsfullt enn de spredte forsøkene kommunen bedriver med voksenopplæring på sosiale medier, er det underlig at det ikke foreslås en offensiv strategi for å samarbeide eksempelvis med Grønt Senter Teateret – miljøbevegelsens storstue hvor det nærmest ukentlig forgår aktivitet. I festtaler hylles frivilligheten, hos administrasjonen vises det en kald skulder der eksempelvis en søknad om midler til arrangementer ble avvist med at det var mulig å låne lokaler i byhallen. Det foreslås at en tar med et eget avsnitt om viktigheten av frivillighetens bidrag der en fordomsfritt ser på mulighetene som et slikt samarbeid kan gi.</p>	<p>Vedrørende innspillet om viktigheten av frivillighetens bidrag, så ser vi behov for en presisering i strategien. Formuleringen under satsingsområdet</p> <p>Klimaledelse er endret til: Etablere og forbedre samarbeid med aktører i hele samfunnet som kan bidra til at kommunens ambisjoner om bærekraftig klimaomstilling realiseres.</p>	<p>Samarbeid med ulike aktører i samfunnet er særlig ivaretatt i handlingsplanen K2.1.1 <i>Folkemøter og informasjonsformidling</i>, K2.1.2 <i>Samhandling</i></p>

<p>11 Studentrådet</p>	<p>Studentrådet støtter opp under arbeidet for klima og miljø som beskrives i strategien, og oppfordrer kommunen til å benytte seg av studenter og akademia som ressurser i dette arbeidet. Man bør samarbeide tettere med studieinstitusjonene om bachelor- og masteroppgaver som kan bidra til å nå målene. Et tiltak for å redusere utslippene fra personbiltrafikken kan være å regulere parkeringsplassene ved studieinstitusjonene, og innføre ulike prisklasser. De med størst behov (studenter som bor langt unna, studenter med barn og studenter med funksjonsnedsettelse etc) skal få lavere pris, mens de uten særskilte behov får dyrere pris. Dette oppfordrer muligens flere til å la bilen stå.</p>	<p>Tettere samarbeid med studieinstitusjonene om bachelor- og masteroppgaver vil bli vurdert i det videre arbeidet med handlingsplanen under satsningsområde Klimaledelse.</p> <p>Spesifikke tiltak for å regulere parkeringsplasser, inkl. ved studieinstitusjonene, vurderes i videre arbeid med handlingsplanen.</p>	<p>Innspillet om samarbeid med studieinstitusjonene er ivaretatt i handlingsplanen K1.2.2 <i>Samarbeide med relevante miljøer og nettverk</i>, K2.1.1 <i>Folkemøter, informasjonsformidling og samskaping</i>, K2.1.2 <i>Samhandling</i> og K2.1.3 <i>Miljøuka</i></p>
<p>20 Vågsbygd vel og Andøya vel</p>	<p>Innlending Dette notatet presenterer kommentarer fra Vågsbygd Vel og Ytre Andøya Vel til høringsdokumentet fra Kristiansand Kommune. Vågsbygd Vel og Ytre Andøya Vel er positive til at kommunen etablerer en så omfattende og detaljert strategiplan. Vi håper at målsettingene vil bli nådd. Dette krever imidlertid stor innsats fra befolkningen generelt og kommunens politikere og administrasjon spesielt. Det vil i tillegg kreve mye ressurser for å oppnå. Dette er ofte ressursbruk hvor det er vanskelig å måle resultatet i kroner og øre. Det vil derfor være særdeles viktig og krevende for våre politikere som skal bevilge nødvendige ressurser til omstillingen.</p>	<p>Flere forhold tas opp i høringsuttalelsen.</p> <p>Det er lovkrav knyttet til utslipp, støv, støy, avfallshåndtering og andre miljøforhold. For de store bedriftene er det Miljødirektoratet som er myndighet og fastsetter kravene. Temaet svevestøv blir også ivaretatt av kommunens vedtatte handlingsplan for å redusere luftforurensning.</p> <p>Lokalisering av industri og bestemmelser knyttet til influensområdene, er tema som behandles i arealplaner. Kommuneplanens arealdel er på høring i perioden 14. januar til 5. mars 2023.</p> <p>Når det gjelder hensyn til urban dyrking i utbyggingsområder vil tiltak bli konkretisert i Strategi for urbant landbruk som parkvesenet arbeider med nå.</p> <p>Hensyn til det marine miljø blir ivaretatt ved at strategi og handlingsplan endres til å ha tydeligere oppmerksomhet på også marine økosystemer.</p> <p>Ut over dette vil innspillet kunne vurderes i forbindelse med arbeid med handlingsplanen til Klima- og miljøstrategien.</p>	

	<p>1. Generelle kommentarer</p> <p>Tittelen på dokumentet antyder at dette også er en strategi som også omhandler miljø. Vi kan imidlertid ikke se at dette er spesifikt beskrevet noen steder i dokumentet. Med referanse til 'lavutslippssamfunn' hadde vi forventet at dette også ville inkludere en strategi for å redusere utslipp til sjø og luft inklusive støv og støy; som påvirker både miljøet som omgir og påvirker befolkningen i kommunen. Med referanse til modellen på side 10, ser vi at både helse og økologi bidrar til bærekraftig klima endring. Vi savner omtale og beskrivelse av bruk av fritidsbåter i klima/miljøperspektivet. Bydelen Vågsbygd har to av kommunens største småbåthavner i tillegg til flere private. Både bruk og vedlikehold av fritidsbåter har en effekt både på klima og miljø, men er på den annen side viktig aktivitet for rekreasjon og friluftsliv for mange av bydelens innbyggere. Her kunne man f.eks. beskrevet en strategi for å tilrettelegge for framtidige elektriske båter, anlegg for miljøvennlig vask og vedlikehold av båter osv.</p>		
	<p>2. Arealbruk og biologisk mangfold (s.13)</p> <p>«Redusere transportbehovet gjennom samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, med vekt på mobilitet til fots, sykkel og med kollektivtransport. Prioritere fortetting og transformasjon i og nær senterområder, for å redusere behovet for å ta i bruk nye utbyggingsområder.»</p> <p>Fortettet bebyggelse i bydelen Vågsbygd har hittil i stor grad blitt bosatt av en stor andel pensjonister med redusert transportbehov. Boligene disse forlater i eldre boligområder, blir ofte kjøpt av yngre familier med stort transportbehov. Dette er tydelig i de eldre boligområdene i bydelen som f.eks. Voiebyen, Kjos Hageby, Augland Terrasse og Slettheia og deler av Andøya. I tillegg har i enkelte tilfeller kollektivtilbudet i disse boligområdene blitt redusert. Dermed oppnår man ikke ønsket gevinst med fortettingen slik politikere og administrasjon ser for seg og som man ønsker. For å oppnå ønsket effekt må nye utbyggingsområder også inkludere boliger som kan tiltrekke seg familier, f.eks. med en privat liten hageflekk. Dette vil også medføre en mindre homogen befolkning i fortettede områder. «Prioritere fortetting og transformasjon i og nær senterområder, for å redusere behovet for å ta i bruk nye utbyggingsområder.» Her mener vi at mindre og sjønære områder som i dag er regulert til industri og næring bør med fordel kunne omreguleres til bolig og friluftsområder. Vi tenker da bl.a. på industriområdene på Voie/Andøya som i dag delvis benyttes av tung industri som medfører forurensing av både sjø og luft og i perioder er til stor sjenanse for svært mange beboere i bydelen.</p>		<p>Til punkt 2.</p> <p>Det marine miljø er tatt inn under delmål A2 og nevnes i tiltakene A2.1.2 <i>Karbonlagring</i>, A2.1.5 <i>Verneområder i havet</i> og A2.2.1 <i>Styrke kunnskapsgrunnet</i>.</p> <p>Tiltakene A2.1.1 <i>Naturrestaurering</i>, A2.2.1 <i>Økosystemtjenester i konsekvensutredninger</i> og A2.2.2 <i>Nye verktøy i arealplanlegging</i> skal også ivareta de marine økosystemene på en god måte</p> <p>I tillegg vises det til tiltakene A1.2.1 <i>Utbygging av kommunal infrastruktur og tjenester</i>, A.1.4.1 <i>Rekkefølgekrav i reguleringsplaner</i></p>

	<p>Vi er i den sammenheng også kritisk til økt industribygging i strandsonen i bydelen som f.eks. planlagt hydrogenfabrikk på Elkem sine områder på Fiskå. VÅGSBYGD VEL «Sikre og videreutvikle overordnet og lokal grønnstruktur, med trygge forbindelser til boområder. Bevare 100-metersbeltet langs sjø og vassdrag, å tilrettelegge for allmennhetens bruk av strandsonen og elvebredder.» For å oppnå dette, bør det være en målsetting å ta vare på flest mulig av eksisterende små grønne lommer. Vi ser at flere utbygginger i bydelen medfører at slike lommer sprenges vekk. Her nevnes f.eks. Fiskå Gård, Vågsbygd Sentrum, Vågsbygd Torv, fremtidige byggetrinn på Amalienborg/Lumber, planlagt hydrogen fabrikk på Fiskå osv. 'Utvikle og legge til rette slik at Kristiansand blir ledende på urban dyrking.' Vi kan ikke se at dette er tatt hensyn til i planlagte store utbygginger i bydelen, som f.eks. Amalienborg, Svanedammen, Vågsbygd Sentrum og Torv. Dette er store utbygginger som allerede er i gang og planlagt i nær framtid. Det er derfor viktig at hensynet til denne typen tiltak blir fulgt opp i disse utbyggingene.</p>		
	<p>3. Grønn mobilitet og logistikk (s.14) «Kristiansand kommune arbeider aktivt for at gange, sykling og bruk av kollektivtransport skal være et naturlig førstevalg.» Ref. pkt. 2. Derom dette skal oppnås, må kollektivtilbudet forbedres i de gamle boligområdene hvor det er generasjonsskifter som medfører stort transportbehov. I tillegg må sykkelstier i disse områdene prioriteres både m.h.t. anlegg av nye så vel som vedlikehold av eksisterende. «Kristiansand havn arbeider med å tilrettelegge for transport- og logistikk-løsninger som reduserer klimagassutslipp, som eksempelvis tilrettelegge for godsoverføring fra vei til båt og bane.» Vi er blitt gjort oppmerksomme på at Glencore og Elkem samarbeider om et pilotprosjekt for å prøve ut sjøveis transport mellom deres respektive fabrikker og havna – inklusive den planlagte havne på Vige. Dersom dette viser seg å være gjennomførbart vil man etter hvert utføre dette med utslippsfrie slepebåter. Dette vil redusere tungtrafikken på veinettet og redusere utslipp. Dette er positive tiltak av en type som kommunen må stimulere til og bidra der de kan. «Kristiansand havn skal innen 2030 tilby land- og ladestrøm ved alle havnas kaier.' Det bør også etableres en strategi for å påvirke at private havneanlegg sørger for å etablere anlegg for landstrøm tilkobling».</p>		

	<p>4. Klimautfordringen i Kristiansand</p> <p>I figur 4), s.29, vises det en grafisk fremstilling av de viktigste kildene for utslipp av klimagasser i kommunen. Av denne figuren leser vi at bedriftene på Fiskå (Rec Solar og Elkem Carbon) og Glencore i Kolsdalen står for rundt 19% av utslippene. Disse virksomhetene genererer også bidrag til forurensing av sjøen og luften i nærområdene. Det bør da være en høyt prioritert oppgave for kommunen å stimulere og bidra til at de aktuelle bedriftene får til en raskest mulig reduksjon og ideelt sett fjerning, av de skadelige utslippene fra disse virksomhetene. Vi registrerer at problemet er adressert under overskriften Radikale tiltak, s.31. De to nevnte virksomhetene har for øvrig gjennom mange år allerede investert store ressurser i å redusere sin negative påvirkning og fortsetter med nye forbedringer. Under dette avsnittet savner vi en beskrivelse av turismens påvirkning på miljø og klima i kommunen. Dette er en betydelig næring i kommunen. Vi antar at turisme utgjør et vesentlig element i fergetrafikken, cruisetrafikk som også påvirker transport sektoren så vel som biltrafikken. I figur 7 på side 34 presenteres tekstbokser hvor det bl.a. står: «Inkluderende og mangfoldig – Kristiansand er et aldersvennlig samfunn Kristiansand er en helsefremmende by med reduserte levekårsforskjeller» De fleste av de aktivitetene som er beskrevet i dokumentet som viktige bidragsyttere til klimagass utslipp er også betydelige bidragsyttere til forringelse av miljøet både i sjøen og luftkvalitet i nærområdene. Dette har igjen negativ påvirkning på folkehelsen og dermed målsettingen om å være en aldersvennlig og helsefremmende by. Derfor må det være prioritert å fjerne eller i hvert fall vesentlig redusere, så mye som mulig av kildene til slik forurensing.</p>		<p>Til punkt 4: Reduksjon klimagassutslipp: Innspill til klimagassutslipp fra industri er ivaretatt i tiltak G2.7.1</p>
	<p>5. Bærekraftig steds og eiendomsutvikling for bygningsmasse.</p> <p>«I alle sammenhenger kommunen direkte (egne anskaffelse) eller indirekte (gjennom krav til og/eller avtaler med utviklere) anskaffer varer og tjenester, skal fokus være på bærekraftig klimaomstilling (ombruk, materialgjenvinning, delingsløsninger, utslippsfrie maskiner, innovasjonspartnerskap mv).»</p> <p>Delmål og strategier, s.51 Det foregår store bygge og utviklingsprosjekter i hele kommunen, også i bydelen Vågsbygd/Andøya. Store utbyggingsprosjekter medfører stort omfang i bruk av tunge maskiner og mye tungtrafikk i bydelen. Dette er aktiviteter som medfører store utslipp til både klima og miljø og er et sterkt bidrag til forringet livskvalitet for nabo områder. Vi føler at dette aspektet vies alt for lite fokus i vurdering og godkjenning av nye utbyggingsplaner. Utbyggers til dels lettvinde og overfladiske risikoanalyser utfordres i liten grad. Både politikere i steds- og utviklings utvalget og kommunens administrasjon må bli mye mer kritisk til slike analyser og vurderinger og utfordre disse i mye større grad.</p>		

	<p>6. Grønn omstilling i næringslivet</p> <p>Det fokuseres mye på grønne arbeidsplasser, kompetanse, entreprenørskap og innovasjon. Dette er prisverdige satsingsområder. Vi mener at dette er et riktig fokus. Som en konsekvens av dette, bør kommunen derfor også prøve å påvirke en utfasing av virksomheter som i dag driver tradisjonell tungindustri som ikke bidrar til denne målsettingen og som i tillegg påvirker miljø, klima og folkehelse negativt.</p>		Til punkt 6. Utfasing av tungindustri: vi samarbeider med industri om reduksjon av klimagasser
<p>35 IK Våg Løypeutvalget</p>	<p>I Arealbruk og biologisk mangfold, s 42 flg Her vil vi supplere det som er omtalt i uttalelsen fra Vågsbygd Vel. Under avsnittet Delmål og strategier, «Slik vil vi ha det» er det uttalt på s 43 at «Opptaket av klimagasser i skog og annen vegetasjon øker mot 2030 og naturmangfoldet tas vare på».</p> <p>I avsnittet «slik gjør vi det» er det samme sted uttalt «<i>Forvalte natur slik at naturlige karbonlagre i vegetasjon og jordsmonn blir styrket og samtidig sikre gode forhold for naturmangfold og kortreist friluftsliv.</i></p> <p>Det er også tilføyet «<i>Kommunen har oversikt over naturtypene i Kristiansand og tar hensyn til områder med viktige naturmangfoldsverdier og karbonrike arealer ved planlegging av utbygging.</i>».</p>	<p>Klima- og miljøstrategien fremhever som et mål at det skal legges til rette for transformasjon og fortetting. Viktige hensyn her er å redusere bruk av natur og begrense transportbehovet. Avgjørelser knyttet til disse temaene blir først og fremst tatt i forbindelse med vedtakelse av arealplaner.</p> <p>Innspillet om at det ofte blir sett bort fra eksisterende vern og overordnede planer når konkrete utbyggingsplaner behandles og vedtas, tas til orientering. Konkret oppfølging av innspillet vurderes i arbeidet med handlingsplan.</p>	<p>For innspill som går på kommunen som planmyndighet vises det til tiltakene</p> <p>A1.1.3 <i>Miljømessig kvalitet i plansaker</i></p> <p>A1.2.1 <i>Utbygging av kommunal infrastruktur og tjenester</i></p> <p>A1.4.1 <i>Rekkefølgekrav i reguleringsplaner</i></p> <p>A2.2.1 <i>Styrke kunnskapsgrunnlaget</i></p> <p>A2.2.2 <i>Nye verktøy i arealplanlegging</i></p> <p>A2.2.3 <i>Økosystemtjenester i konsekvensutredninger</i></p> <p>A2.2.4 <i>Opplæringsprogram</i></p>
	<p>Dette slutter vi oss selvfølgelig til. Men det vi opplever i «hverdagen» er at kommunen som planleggingsmyndighet ofte ser bort fra overordnede planer når de konkrete utbyggingsplaner behandles og vedtas. Konkret oppleves dette særlig i Vågsbygdmarka nær traseen for nye E – 39 og Mjåvann industriområde. Tett inntil disse områdene grenser Svingervann naturreservat. Grunnlaget for etablering av vernet er nettopp naturmangfoldet i området. Det siste området som her er under press, er forslaget fra Nye Veier om å etablere massedeponi i Øygardsvannene og friområdet rundt vannene, som følge av endrede planer for Ringveien.</p> <p>Hadde disse planene vært kjent den gang departementet bestemte traseen for ny E 39, tror vi utbyggingen av ny E 39 ville blitt gjennomført på en mer miljømessig måte enn den nå faktisk blir gjennomført.</p> <p>Vi ble beklageligvis kjent med denne utredningen først for få dager siden. Derfor kommer denne uttalelsen et par dager etter fristen for å avgi uttalelse. Det vises også til samtale med Hans Eikaas i Kristiansand kommune om dette. Foruten at Løypeutvalget arbeider med tilrettelegging av turløyper i Vågsbygdmarka, gir utvalget også uttalelser til forskjellige planer, rapporter m v som har betydning for særlig Vågsbygdmarka og annet som påvirker miljøet i vid forstand i vårtnærrområde.</p>		

	<p>Uttalelsene blir ofte gitt i samarbeid med andre organisasjoner som har samme interesseområde, herunder også Vågsbygd Vel. Løypeutvalget er kjent med at Vågsbygd Vel har avgitt uttalelse datert 11.08.22 til ovennevnte utredning. Løypeutvalget vil langt på vei slutte seg til denne uttalelsen, men med et par presiseringer:</p> <p>I. Utredningen</p> <p>Pkt 6 Satsningsområder, s. 39 flg. I Arealbruk og biologisk mangfold, s. 42 flg. Her vil vi supplere det som er omtalt i uttalelsen fra Vågsbygd Vel. Under avsnittet Delmål og strategier, «Slik vil vi ha det» er det uttalt på s. 43 at «Opptaket av klimagasser i skog og annen vegetasjon øker mot 2030 og naturmangfoldet tas vare på». I avsnittet «slik gjør vi det» er det samme sted uttalt «Forvalte natur slik at naturlige karbonlagre i vegetasjon og jordsmonn blir styrket og samtidig sikre gode forhold for naturmangfold og kortreist friluftsliv». Det er også tilføyet «Kommunen har oversikt over naturtypene i Kristiansand og tar hensyn til områder med viktige naturmangfoldsverdier og karbonrike arealer ved planlegging av utbygging».</p> <p>Dette slutter vi oss selvfølgelig til. Men det vi opplever i «hverdagen» er at kommunen som planleggingsmyndighet ofte ser bort fra overordnede planer når de konkrete utbyggingsplaner behandles og vedtas. Konkret oppleves dette særlig i Vågsbygdmarka nær traseen for nye E39 og Mjåvann industriområde. Tett inntil disse områdene grenser Svingervann naturreservat. Grunnlaget for etablering avvernet er nettopp naturmangfoldet i området. Det siste området som her er under press, er forslaget fra Nye Veier om å etablere massedeponi i Øygardsvannene og friområdet rundt vannene, som følge av endrede planer for Ringveien. Hadde disse planene vært kjent den gang departementet bestemte traseen for ny E39, tror vi utbyggingen av ny E39 ville blitt gjennomført på en mer miljømessig måte enn den nå faktisk blir gjennomført.</p>		
	<p>2. Vågsbygd Vels uttalelse om bygging av hydrogenfabrikk på Elkems område.</p> <p>Dette er kommentert blant annet på s. 2 under avsnittet om Arealbruk og biologisk mangfold hvor det er anført «Vi er i den sammenheng også kritisk til økt industribygging i strandsonen i bydelen som f.eks. planlagt hydrogenfabrikk på Elkem sine områder på Fiskå.» Dette er en oppfatning som vi ikke uten videre kan slutte oss til, selv om vi selvsagt er enig i at det er viktig å ta vare på grønne lommer i forbindelse med planleggingen av nye utbyggingsområder. For å få til et grønt skifte trenger man nye bærekraftige energiformer. Dette er også fremhevet i utredningens pkt 6, s. 46 flg.</p>		

	<p>II Grønn mobilitet og logistikk.</p> <p>Under avsnittet «slik har vi det» er det blant annet uttalt at «I Kristiansand er transport i det vesentlige utslippsfri i 2030» Videre står det «Kristiansand havn videreutvikles til å bli en moderne og internasjonalt ledende havn for omstilling til utslippsfrie løsninger». I avsnittet «slik gjør vi det» er det uttalt at «Kristiansand kommune bidrar til å tilrettelegge for overgang til utslippsfrie kjøretøy i personbil-, vare- og godstrafikken i Kristiansand, og herunder tilrettelegge for etablering av nødvendig infrastruktur og utslippsfrie energikilder». Videre er det i samme avsnitt uttalt «Kristiansand havn tar en aktiv rolle som energiknutepunkt, ved å tilrettelegge for utslippsfrie og utslippsreducerende drivstoff til sjøtransporten».</p>		
	<p>Hydrogenet som planlegges produsert, skal i all hovedsak brukes for å gjøre maritim sektor utslippsfri. Det opplyses at det er inngått intensjonsavtaler med i alt 9 kunder som vil erstatte fossilt drivstoff med hydrogen på sine skip. En av mulige kunder er Holland Norway Line, som er en stor kunde for Kristiansand havn. Ut fra et «grønt perspektiv» synes vi det er vanskelig å gå imot produksjon av hydrogen på Fiskå Industripark.</p>		
	<p>Tor Kåre Høstelend Trygve Bjerkås Leder Løypeutvalget Medlem Løypeutvalget 2. Vågsbygd Veis uttalelse om bygging av hydrogenfabrikk på Elkems område. Dette er kommentert blant annet på s. 2 under avsnittet om Arealbruk og biologisk mangfold hvor det er anført «Vi er i den sammenheng også kritisk til økt industribygging i strandsonen i bydelen som f.eks. planlagt hydrogenfabrikk på Elkem sine områder på Fiskå.» Dette er en oppfatning som vi ikke uten videre kan slutte oss til, selv om vi selvsagt er enig i at det er viktig å ta vare på grønne lommer i forbindelse med planleggingen av nye utbyggingsområder.</p>		
	<p>For å få til et grønt skifte trenger man nye bærekraftige energiformer. Dette er også fremhevet i utredningens pkt 6, s. 46 fig. II Grønn mobilitet og logistikk. Under avsnittet «slik har vi det» er det blant annet uttalt at «I Kristiansand er transport i det vesentlige utslippsfri i 2030» Videre står det «Kristiansand havn videreutvikles til å bli en moderne og internasjonalt ledende havn for omstilling til utslippsfrie løsninger». I avsnittet «slik gjør vi det» er det uttalt at «Kristiansand kommune bidrar til å tilrettelegge for overgang til utslippsfrie kjøretøy i personbil-, vare- og godstrafikken i Kristiansand, og herunder tilrettelegge for etablering av nødvendig infrastruktur og utslippsfrie energikilder». Videre er det i samme avsnitt uttalt «Kristiansand havn tar en aktiv rolle som energiknutepunkt, ved å tilrettelegge for utslippsfrie og utslippsreducerende drivstoff til sjøtransporten».</p> <p>Hydrogenproduksjonen som er planlagt på Elkems område er et tiltak som faller godt innenfor strategien for et bærekraftig lavutslippssamfunn. Anlegget er planlagt innenfor anlegget til Fiskå Industripark som for lengst er regulert til industri og næring. Det er lenge siden området var tilgjengelig for allmennheten. Anlegget skal produsere grønt hydrogen. Råstoffet er rent vann og fornybar kraft. Det er oppgitt at produksjonen ikke vil medføre miljøskadelige utslipp eller støybelastninger ut over de grenser som gjelder i dag. Det tas sikte på samarbeid mellom Elkem og Glencore om bruk av kraft og oksygen i produksjonen. Hydrogenet som planlegges produsert, skal i all hovedsak brukes for å gjøre maritim sektor utslippsfri. Det opplyses at det er inngått intensjonsavtaler med i alt 9 kunder som vil erstatte fossilt drivstoff med hydrogen på sine skip. En av mulige kunder er Holland Norway Line, som er en stor kunde for Kristiansand havn. Ut fra et «grønt perspektiv» synes vi det er vanskelig å gå imot produksjon av hydrogen på Fiskå Industripark.</p>		

Privatpersoner			
<p>7 Marius Frivik</p>	<p>Jeg synes det er merkelig at vedfyring er ikke nevnt med et eneste ord. Vedfyring og brenning av fossile stoffer uansett er helse- og miljøfarlig. I strategien må det komme frem at all brenning av fossile stoffer må opphøre! Bålbrenning og bråtebrenning må opphøre umiddelbar.</p> <p>Solarpaneler er ikke nevnt heller. Alle nybygg må utrustes med solarpaneler. Eksisterende bygg skal kunne utrustes med solarpaneler uansett størrelse. Agder energi som monopol kan ikke forhindre at en blir nullkunde. Dvs. at produksjon av strøm kan overstige byggets egne forbruk permanent. Dessuten bør Krs. kommune ikke ta gebyr for byggesøknader ifm. solarpaneler.</p>	<p>Bærekraftig energibruk, som inkluderer mer enn bare sol, blir fremhevet i strategien. Konkrete tiltak vil vurderes i arbeid med handlingsplan.</p> <p>Tiltak for å redusere forurensning fra vedfyring er også ivaretatt av vedtatte handlingsplan for å redusere luftforurensning, og kommunen har en støtteordning for utskiftning av gamle vedovner.</p> <p>Det gis støtte til solcelleanlegg for borettslag og sameier.</p>	<p>For nye kommunale byggetiltak er det i handlingsplanen under innsatsområde Bærekraftig steds- og eiendomsutvikling, tatt inn tiltakene B3.1.1 - B3.1.4, B4.1.1 og B4.2.1</p>
<p>8 Nina Tveit</p>	<p>Bærekraftsertifisering av eiendom og næringsutvikling. Jeg drømmer om en bærekraftsertifisering av eiendommer. Bygningen kunne motatt/blitt dekorert med emalje emblem for hvilke typer bærekraftsmål som er oppnådd for eiendommen. Så kunne/burde kommunen sett på hva ulike områder trenger. Dermed måtte utbygger arbeidet etter disse kravene for å gå gjennom med byggeprosjektene sine. Da ville byen kunne vinne for å bygge best, ikke bare mest.</p>	<p>Innspillet er vurdert som ikke aktuelt for Klima- og miljøstrategien nå. Generelt er dette en lovgiveroppgave, og kommune har bare råderett over salg av egne eiendommer. Bærekraftsertifisering kan ha mye for seg, men det er vurdert å være for tidlig å stille slike krav ved eiendomsomsetning. Andre miljøsertifiseringer av eiendom og næringsutvikling følges opp gjennom kravstilling i egne anskaffelser, og er aktuelt å fremme gjennom kompetansehevingstiltak/nettverk.</p>	
<p>9 Tine Anita Glomset</p>	<p>1. Ha en rimelig bilutleieordning slik at folk ikke trenger å eie bil. Flere kan få mulighet til en tur i det grønne eller stor innhandling. Det kan også være sosialt utjevne da familier som ikke har bil også kan få mulighet til å bidra med å kjøre barna til kamper og turer på landet.</p>	<p>Rimelig bilutleieordning Medfører ingen endringer i strategien. Strategien nevner spesifikt delingsmobilitet.</p>	
	<p>2. Utbedring av sykkelveier: Det er flaut å si at man i kommunen satser på at flere skal sykle når det er så mange humper, skavanker og farlige kryss (ved Todda skole f.eks.) langs sykkelveiene. Jeg sykler oftest fra Eg til kunnskapsparken ved UIA, til Todda skole og til Grim. Det er flere steder på veien som har sprekker og humper i veien som gjør at det virkelig rister og løsner på ting på syklene. Det bør foretas en befaring for å sikre myke overganger/utjevne kanter. Det er helt vilt at disse sprekken på den nye Lundsbroa har stått slik i årevis. I tillegg vil jeg si det er mye graving og omkjøring, for tiden, fra Eg til Grim og det er ikke de beste løsninger som er satt opp. Jeg har også observert kommunens egne arbeidsfolk som står halvveis inn på sykkelstier osv. Men noe av det værste jeg ser er disse elektriske scootere som står midt i et kryss eller midt i veibanen og skaper farlige situasjoner når barn/folk sykler og går til skole og jobb på morraen. Det bør satses på gode, trygge sykkelveier for folk som vil komme seg til og fra arbeid og skole. Og legges begrensninger på folk som sykler i racerfører i kondomdress.</p>	<p>Utbedring av sykkelveier Strategien nevner spesifikt tilrettelegging av sykkelmobilitet. Vedlikehold av sykkelveiene blir en del av handlingsplanen, som følger etter strategiprosessen.</p>	<p>ML1.1 I Kristiansand arbeider vi aktivt for at gange, sykling og bruk av kollektivtransport skal være et naturlig førstevalg. ML1.2 I Kristiansand legges det til rette for etablering av løsninger for delingsmobilitet for å redusere behovet for private transportmidler. ML1.1.5 Holde en høy standard på drift og vedlikehold av sykkel- og gangveinettet. ML1.1.6 Etablere, drifte og vedlikeholde sikker og god sykkelparkering i hele kommunen tilpasset ulike sykler.</p>

	<p>3. Satse på gode skoler med grønne områder og apparater/installasjoner som innbyr til fysisk aktivitet. Todda er byens barneskole. Det er en tragedie hvor dårlig denne skolens ute (og inne-) område er!</p> <p>For det første: for lite og flatt areal, omtrent ikke grønne vekster! Dette bør gjøres noe med nå!! I byen bor det mange lavinntektsfamilier og mange fremmedkulturelle som vil kunne profitere ekstra mye på mer grønne områder.</p>	<p>Skoler og fysisk aktivitet</p> <p>Deler av innspillet følges opp i handlingsplanen gjennom utvikling av bærekraftige prosjekter med total kvalitet.</p>	<p>Ivaretatt gjennom tiltakene B1.1.1 og B1.1.2</p>
	<p>4. Plante spiselige vekster, frukt/grønnsaker på sentrale områder.</p>	<p>Spiselige vekster</p> <p>Innspillet om å plante spiselige vekster blir ivaretatt av følgende strategi «Utvikle og legge til rette slik at Kristiansand blir ledende på urban dyrking», og vil bli konkretisert i Strategi for urbant landbruk som parkvesenet arbeider med nå.</p>	
	<p>5. Egnede plasser hvor barn over 3 år kan leke i bydelene.</p>	<p>Lekeplasser for barn over 3 år</p> <p>Innspillet er vurdert som ivaretatt på overordnet nivå i kommunens arealstrategi.</p>	
<p>25 Lars Verket</p>	<p>Forslag 1: Legge tilrette for Staycation - ferie i egen by (reduere mobilitet/utslipp). Kristiansand er en by med fantastiske muligheter både når det gjelder natur, overnatting og aktiviteter.</p>		
	<p>Forslag 2: Sambruk av Roligheten med Dyreparken for å markedsføre små boenheter (eiendom/byutvikling). I den perioden Dyreparken ikke bruker Roligheten åpnes det opp for at området kan brukes til flyttbare mikrohus. Disse får en QRkode publikum kan bruke for å se mer info om bygget, og 1-2 ganger i året plikter leietakere å ha åpent hus. Her kunne en også se for seg at de har realtime-strømmålere på nett, slik at publikum kan se hvor lite energi det er mulig å bruke. Dette vil være en vinn-vinn-løsning på mange områder, og kan også ha spinoffs til nye grønne virksomheter.</p>	<p>Forslag om sambruk av arealer for å markedsføre små boenheter medfører ikke endring i strategien, men tiltak i forhold til bærekraftig energibruk vurderes inkludert i handlingsplanen.</p>	<p>Sambruk av arealer - ivaretatt i tiltakene B3.3.1, B3.3.2</p>
	<p>Forslag 3: Dekke Vesterveien med solpaneler i samarbeid med Elkem og UiA. Produksjon av energi, FoU og støyskjerming i samme "Kinder-egg".</p>	<p>Konkrete innspill som solprosjekt medfører ikke endring i strategien, men er aktuelt å vurdere nærmere i handlingsplanen.</p>	<p>Bærekraftig energi - ivaretatt i tiltakene B3.1.1 - B3.1.4, B4.1.1 og B4.2.1.</p>
	<p>Forslag 4: Jevnlige workshops om hva folk kan dyrke hjemme (mat), og tilskudd til folk/nybygg som vil dyrke på tak.</p>	<p>Forslag 4 og 6 medfører ikke endringer i strategien, innspillet følges opp i handlingsplan</p>	<p>Innspill i forslag 4 og 6 er ikke nevnt konkret i handlingstiltak i strategien, men inngår i M1.1.1 <i>Åpne arrangementer</i>, M1.3.1, <i>kompetanse</i>, F3.2.1 <i>Fiksekurs</i></p>
	<p>Forslag 5: Oppgradering av gående/syklister. I dag blir det ofte stengt av passasjer i lengre tid ifbm arbeider i området. I omfang/tid er det ofte veldig inngripende, og noe aldri bilister ville ha godtatt. Ofte er det kanskje også strekninger en ikke tenker over at er inngripende å ta bort (fx kvadraturesiden langs Otra under bygging av sykkelbro, og nå forsiden av kunstsilo.)</p>		

	<p>Forslag 6: Konsumindre (Forbruk og avfall) Invitere til temasamlinger rundt de 8 R'ene i Byhallen. KK101, Kristiansand kommune Side 1 av 2.</p>	<p>Forslag 4 og 6 medfører ikke endringer i strategien, innspillet følges opp i handlingsplan</p>	<p>Innspill i forslag 4 og 6 er ikke nevnt konkret i handlingstiltak i strategien, men inngår i M1.1.1 <i>Åpne arrangementer</i>, M1.3.1, <i>kompetanse</i>, F3.2.1 <i>Fiksekurs</i></p>
	<p>Forslag 7: Deling av de gode historiene Under Miljøuka var det et verksted der en delte 10 solskinnshistorier fra det grønne skiftet. Privat og offentlig virksomhet kunne med fordel delt dette i Byhallen en gang i mnd, og streamet/bygget opp et arkiv med gode eksempler. Det skjer så mye spennende!</p>	<p>Innspill som beskrevet i forslag 7 tas med som innspill til arbeidet med handlingsplanen. Innspillet er vurdert å være ivaretatt på overordnet nivå i strategien.</p>	<p>Innspill som beskrevet i forslag 7 er inkludert i tiltakene K2.2.2 <i>Kompetanseheving</i> og K2.2.4 <i>Informasjon</i>.</p> <p>Disse tiltakene er på et mer overordnet nivå, for at de konkrete tiltakene kan endres over tid etter det som er mest hensiktsmessig. I dag har vi blant annet et nettsted, baerekraftigkristiansand.no der vi forteller de gode historiene om hva som skjer i Kristiansand på klima, miljø og bærekraftsfeltet.</p>