



GRUNNLAGSDOKUMENT FOR BYMILJØAVTALE FOR KRISTIANSANDSREGIONEN

Versjon: 5.0

Sist revidert av	Revidert dato
Jo Viljam Drivdal	2016.12.27.

Dette dokumentet er utarbeidet for å vise hvordan Kristiansandsregionen planlegger for en fremtidig Bymiljøavtale og hvilke prioriteringer som er gjort for at regionen skal kunne nå målet om at all vekst i persontransporten skal tas av kollektiv, sykkel og gange.

Dokumentet er delt inn i fire deler:

- 1. Bakgrunn. – føringer, målsettinger, status og utviklingstrekk, virkemidler og finansieringskilder.*
- 2. Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen – Strategier og hovedsatsninger, virkninger og finansiering*
- 3. Rapportering og oppfølging – forslag til hvordan systemet for måling, rapportering og evaluering kan utformes.*
- 4. Vedlegg og rapporter.*

Forord

Personbiltrafikken i de store byene i Norge har økt betydelig de senere årene og har medført økt trafikkbelastning, mere kø, mer lokal forurensning og økte klimagassutslipp. Man har etter hvert kommet til en erkjennelse av at man ikke lenger bare kan bygge seg ut av problemene. Istedenfor å håndtere trafikkveksten med en ensidig økning i kapasiteten på vegene, må det stimuleres til at flere lar privatbilen stå og istedenfor bruker kollektivsystemet, sykler eller går.

I Nasjonal Transportplan 2014-2023 (NTP) legges det opp til at de ni største byene skal inngå bymiljøavtaler med staten på bakgrunn av et mandat fra Samferdselsdepartementet. Avtalene skal være helhetlige og se tiltak innenfor veg, kollektiv, sykkel og gange samt areal og parkering under ett, for på den måten å få best mulig effekt.

De syv kommunene og de to fylkeskommunene i Kristiansandsregionen samarbeider om areal og transportløsninger i ATP-samarbeidet. Det er disse syv kommunene (Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennesla, Iveland, Birkenes og Lillesand), de to fylkeskommunene og Statens Vegvesen som har laget et forslag til en Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen.

Hensikten med avtalen er at regionen skal nå den overordnede målsettingen om nullvekst for personbiltrafikken. Dette er en ambisiøs målsetting som krever en helhetlig tilnærming til regionens transportutfordringer.

En omlegging til et grønnere transportsystem krever store investeringer og forslaget til avtale legger til grunn en betydelig regional finansiering gjennom bompenger og bruk av fylkeskommunale og kommunale midler. Samtidig må staten bidra med betydelige beløp for at de overordnede målsettingene skal nås.

Det foreslås en kraftig satsning på kollektivtransport og ytterligere satsning på tiltak innenfor sykkel og gange. Kristiansandsregionen har satset tungt på sykkel og oppnådd en svært god sykkelandel de senere årene. Kristiansand er blant annet utpekt som sykkelby nummer to flere år på rad. Forslaget til en Bymiljøavtale vil forsterke denne satsningen ytterligere.

Regionen ønsker fortsatt vekst i næringslivet og legger i forslaget til rette for en god trafikkavvikling gjennom byen og til/fra havneområdet og jernbanens godsterminal. Kristiansand er et transportknutepunkt på Sørlandet og det er viktig at gjennomgangstrafikken og næringslivets behov for et effektivt transportsystem ivaretas.

Gjennomgangstrafikken og næringstrafikken skal være unntatt når det gjelder rapportering på målet om nullvekst.

Kristiansandsregionen har en gledelig utvikling når det gjelder nullutslippsbiler. En stadig økende andel av nye biler som selges i regionen er elbiler. I en Bymiljøavtale vil et av kriteriene som blir målt være CO₂ utslipp fra biltrafikk og i denne sammenheng vil elbil-andelen bidra positivt til måloppnåelsen. Elbil andelen som passerer bomstasjonene var ca 5,4 % og er fortsatt stigende. I forhold til trengselsproblematikken og svevestøv vil imidlertid ikke el-biler bidra positivt slik at el-biler skal telles på lik linje med øvrige biler.

BYMILJØAVTALE KRISTIANSANDSREGIONEN

I årene fremover kan det også tenkes at det vil komme flere alternative energibærere for utslippsfrie personbiler.

Areal- og parkeringspolitikken må brukes for å styre etablering av nye boliger og arbeidsplasser slik at behovet for bruk av privatbil reduseres. Det må bygges tett, med nærhet til eksisterende kollektivakser og gang- og sykkelveinett.

Tiltakene i en Bymiljøavtale vil være rettet både mot et forbedret miljø og redusert trengsel i trafikken – unngå køproblemer og redusere forurensningen fra trafikken.

Forslaget til Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen sikter mot at et mer effektivt kollektivsystem og bedre tilrettelegging for syklende og gående skal gjøre det enklere å la bilen stå, og oftere dekke transportbehovet med kollektiv, sykkel og gange.

Styringsgruppen
Kristiansand, 2017.01.10



Harald Furre



Terje Damman

Leder av Styringsgruppen
Ordfører i Kristiansand

Fylkesordfører

Innhold

Del 1 – Bakgrunn.....	9
1. Sammendrag	11
1.1. Bompengereordning.....	11
1.2. Bymiljøavtalen.....	11
2. Bakgrunn	13
2.1. Bymiljøavtale.....	13
2.1.1. Hvorfor Bymiljøavtaler	13
2.1.2. Hva må ligge til grunn for en Bymiljøavtale	13
2.2. Underliggende dokumenter	17
2.2.1. Nasjonal transportplan.....	17
2.2.2. Føringer / bestillinger fra Samferdselsdepartementet	19
2.2.3. Konseptvalgutredning for Kristiansandsregionen	19
2.2.4. Kvalitetssikring (KS1) av konseptvalgutredningen, med tilhørende regjeringsbeslutning	20
2.2.5. Fylkeskommunale og kommunale planer	20
2.2.6. Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen.....	21
2.3. Regional prosess og høringsinnspill – prinsippvedtak om bompengefinansiering	21
2.4. Dagens bompengereordning	21
2.5. Dagens belønningsordning.....	22
3. Delvis bompengefinansiering av Bymiljøavtalen – formelle vedtak	22
3.1 Bymiljøavtalen.....	22
3.2 Forlengelse av inneværende bompengeperiode	23
4. Status og utviklingstrekk	24
4.1. Statistikk og beskrivelser	24
4.2. Utviklingstrekk – befolkning og næring.....	27
4.3. Regionens transportknutepunkt	28
4.4. Sentrums kvaliteter	29
5. Mål for Bymiljøavtalen	30
5.1. Hovedmål og delmål.....	30
5.2. Indikatorsett	31
5.3. Lokale tilpasninger	32

5.4. Måloppnåelse	33
5.5. Gjennomgangstrafikk og næringstrafikk	33
6. Virkemidler	34
6.1. Bomsystem	34
6.2. Kollektiv	36
6.3. Sykkel og gange	36
6.4. Areal og parkering	36
7. Finansieringskilder	38
Del 2 – Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen.....	41
1. Strategier og hovedsatsninger	44
2. Helhetlig portefølje	46
3. Satsingsområder.....	46
3.1 Bussmetro	47
3.2 Sykkelekspress.....	51
3.3 Transportknutepunkt Kristiansand	53
3.4 Grønt skifte.....	58
4. Virkninger	64
4.1. Nullvekstmålet	64
4.2. Delmål	64
5. Bomsystem / regional finansiering	65
5.1 Bomsystem	65
5.2 Miljødifferensierte bomsatser	66
5.3 Annen regional finansiering	67
6. Finansiering av prosjektporteføljen	67
6.1 Regional finansiering.....	69
6.2 Statlig finansiering.....	70
Del 3 – Rapportering og oppfølging	71
1. System for måling, rapportering og evaluering	73
2. Styringssystem.....	75
Del 4 – Vedlegg og rapporter	77
Innledning.....	80
1. Rapport – kollektivtransport	80
a) Kollektivkonsept 2030	80

BYMILJØAVTALE KRISTIANSANDSREGIONEN

b)	Faglig gjennomgang av kollektiv infrastruktur	81
c)	Faglig gjennomgang av kollektiv drift.....	81
d)	Alternative bussruter gjennom Kristiansand sentrum	81
2.	Rapport – sykkel og gange	81
a)	Sykkel.....	81
b)	Gange	82
3.	Rapport – Prinsipper og metoder for arealutvikling – Bymiljøavtale Kristiansandsregionen.....	82
4.	Detaljert porteføljeforslag.....	82
5.	Rapport - Vil Kristiansandsregionen nå nullvekstmålet	82
6.	Rapport – har kommunene fulgt opp Regional plan for Kristiansandsregionen (ATP planen).....	82
7.	Ny bompengoordning Kristiansandsregionen, Finansieringspotensiale	83
8.	Rapport – Sosioøkonomiske virkninger av tidsdifferensierte bomsatser	83
9.	Lokaltogutredning (Vennesla – Kristiansand – Nodeland).....	83
10.	Politiske vedtak – Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen	83
11.	Konseptvalgutredning (eldre)	83
12.	Regional plan for Kristiansandsregionen - areal og transportplan 2011 – 2050 (ATP – planen)	84
13.	Oppsummering.....	84
14.	Oversikt over vedlegg.....	86



Illustrasjonsfoto: Anders Martinsen Fotografer

Del 1 – Bakgrunn

Versjon: 5.0

Sist revidert av	Revidert dato
Jo Viljam Drivdal	2016.12.27.

Del 1 av dokumentet viser hva som ligger til grunn for arbeidet med en fremtidig Bymiljøavtale. Hvilke føringer som er gitt fra statlig hold, status og utviklingstrekk, målsettinger og virkemidler, samt de forpliktelser som ligger på regionen i forhold til bompengefinansiering.

1. Sammendrag

Bymiljøavtalen skal gi en helhetlig løsning for de trafikale utfordringene i Kristiansandsregionen, slik at nullvekstmålet for personbiltrafikken nås. Den foreslåtte porteføljen vil gi en betydelig kapasitetsøkning i kollektivsystemet. Dette vil sammen med den fortsatte satsningen på sykkel- og gangetilretteleggingen gjøre at regionen vil kunne nå målsettingen om nullvekst, dersom det også legges opp til en areal- og parkeringspolitikk som stimulerer til redusert behov for bilkjøring.

Bymiljøavtalen vil ha flere finansieringskilder. Den viktigste kilden er lokal finansiering gjennom en bompenggeordning. En ny bompenggeordning vil måtte fremmes som en Stortingsproposisjon. Denne må gå i et parallelt løp med en Bymiljøavtale.

Dersom den foreslåtte porteføljen skal gjennomføres er regionen avhengig av en betydelig statlig medfinansiering.

Nedenfor følger et kort sammendrag av det faglige grunnlaget for en bompenggeproposisjon og forslaget til en Bymiljøavtale.

1.1. Bompenggeordning

Statens vegvesen jobber med å ferdigstille en mulighetsstudie for forslag til bompenggeordning i Kristiansand. Dette utformes iht vanlig prosedyre for ordinære bompakker og i samarbeid med prosjektledelsen for Bymiljøavtale Kristiansandsregionen, prosjektledelsen og vegdirektoratet. Det skal være lokalpolitisk tilslutning til bompenggeordningen som fremmes for behandling i Stortinget. I første omgang vil dette være et prinsippvedtak rundt bompenggeordningen, finansiering og en «grov» portefølje.

Hjemmel til bompenggeinnkreving er gitt i veglovens paragraf 27. Ut fra forarbeidene til loven må paragrafen oppfattes slik at de som avkreves bomavgift skal ha nytte av tiltaket som finansieres. Det stilles ikke samme direkte krav til sammenheng mellom nytte og betaling når det gjelder bomfinansiering av bymiljøavtaler.

Bompenggeordningen skal legges til grunn for en helhetlig bymiljøavtale.

1.2. Bymiljøavtalen

Gjennom NTP er det fastlagt at de ni største byene skal fremforhandle bymiljøavtaler for alle transportformene. Hver av de ni byregionene skal utfra sine spesifikke utfordringer utarbeide en helhetlig plan for hvordan utfordringene i transportsystemet sett sammen med arealpolitikk og restriktive tiltak skal løses og hvordan de sentrale målsettingene skal nås.

Det har i arbeidet med et forslag til portefølje blitt lagt vekt på at tiltakene skal henge sammen slik at man får helhetlige løsninger som sammen gir god måloppnåelse.

De vegprosjektene som er foreslått har sitt utspring i Konseptvalgutredningen (KVU) for samferdselspakke for Kristiansandsregionen (KVU). Det «tyngste» prosjektet er Gartnerløkkaprojektet – fordelt over tre

ulike faser. Innhold og omfang av utbyggingsfasene for Kolsdalen til Breimyr må vurderes blant annet på bakgrunn av fremdrift for E18/E39 Ytre ring og Breimyr – Vigeland. Gartnerløkkaprojektet vil gi en god trafikkavvikling i den mest trafikkbelastede delen av Kvadraturen. Prosjektet vil samtidig gi bedre fremkommelighet for kollektivtransporten og binde sammen sykkelekspressveien. Prosjektet vil også gi en ny og vesentlig forbedret adkomst til havna for både reisende og godstrafikken inn og ut av landet. Inkludert i prosjektet er bygging av omlastningsspor til fergeterminalen. Oppgraderingen av RV9 vil samtidig gi bedre adkomst til jernbanens godsterminal på Langemyr.

Kristiansandsregionen har gjennom et målrettet arbeid fått en meget god sykkelandel og dette forslaget til portefølje vil ytterligere legge til rette for at flere reisende kan velge sykkel og gange.

I forslaget til portefølje ligger det blant annet flere store prosjekter på sykkelekspressveien langs øst/vestaksen gjennom byen.

I tillegg foreslås det gang- og sykkeltiltak i kommunene. Disse er alle prioritert blant annet ved bruk av ATP-modellen med unntak av Iveland hvor det er foreslått en uspesifisert post til mindre GS tiltak.

Av gangetiltak er det aksene fra universitetet over Lund torv og inn i Kvadraturen som er det mest omfattende. Det gjenstår her en del arbeid med å finne detaljløsningene for både gange, sykkel og kollektivtransport.

Det legges i forslaget opp til en betydelig satsning på kollektivtransport. Kapasiteten i systemet må på sikt nesten dobles for å kunne håndtere forventet trafikkvekst. Det legges hovedvekt på metro-aksen øst/vest. Det legges samtidig til rette for at bussparken etter hvert skal bestå av lavutslippskjøretøy (elektrifiseringsstrategi).

Det planlegges kollektivterminaler i alle de omkringliggende kommunene med innfartsparkering langs de sentrale innfartsårene til Kristiansand.

Det er utarbeidet en regional areal og transportplan for Kristiansandsregionen (ATP planen). Denne planen viser hvor videre utbygging skal lokaliseres. Det vil være sentralt for måloppnåelsen at planen følges.

Utbyggingsmønsteret sammenfaller med de sentrale kollektivaksene.

Planen skal rulleres i kommende fireårsperiode (2016-2019). I denne rullering må tiltak og bestemmelser ses i lys av nullvekstmålet.

Det arbeides i tillegg med en metode for rangering av utbyggingsområder i forhold til de sentrale målsettingene.

I Kristiansand arbeides det med en gatebruksplan inkludert en parkeringsstrategi for å legge mest mulig av parkeringsplassene under bakkenivå og fjerne gateparkeringen i deler av Kvadraturen. På denne måten kan sentrum åpnes opp for gående og syklende samt kollektivtransport. I denne sammenheng ses det på aktuelle løsninger for kollektivtransport gjennom bysentrum.

I de omkringliggende kommunene legges det til rette for parkeringsmuligheter i tilknytning til kollektivterminalene slik at reisende kan kjøre bil inn til kollektivterminalene og reise kollektivt derfra, dvs sammensatte reisekjeder.

De foreslåtte tiltakene er satt sammen til en helhetlig portefølje. Urbanet Analyse har gjennomgått porteføljen, og vurdert om tiltakene vil være tilstrekkelig for å nå nullvekstmålet. Gjennomgangen viser at

regionen kan nå målet forutsatt at det inkluderes adekvate tiltak innenfor areal og parkering (areal og parkeringstiltakene var ikke klar da gjennomgangen ble foretatt).

2. Bakgrunn

I dette kapittelet beskrives bakgrunnen for hvorfor det nå skal utarbeides bymiljøavtaler for de største byene i Norge og hva som skal ligge til grunn for avtalene. Det beskrives også hvordan dagens system med bompengeordning og belønningsmidler fungerer.

2.1. Bymiljøavtale

Bymiljøavtalene er en ny ordning som skal sikre at det ikke skal være vekst i personbiltrafikken i de største byområdene. Hele veksten skal tas av kollektiv, sykkel og gange.

2.1.1. Hvorfor Bymiljøavtaler

Personbiltrafikken i de store byene i Norge har økt betydelig gjennom mange år og har medført økt trafikkbelastning, mere kø og økt forurensning. Man har etter hvert kommet til en erkjennelse av at det ikke lenger er mulig å bygge seg ut av problemene. Istedenfor å håndtere trafikkveksten med en ensidig økning i kapasiteten på vegene, må det stimuleres til at flere lar privatbilen stå og istedenfor bruker kollektivsystemet, sykler eller går.

I Nasjonal Transportplan (NTP) legges det opp til at de ni største byene skal inngå bymiljøavtaler. Avtalene skal være helhetlige og se tiltak innenfor veg, kollektiv, sykkel, gange, areal og parkering under ett, for på den måten å få best mulig effekt. Alle virkemidlene skal ses under ett.

2.1.2. Hva må ligge til grunn for en Bymiljøavtale

Styringsgruppen har i arbeidet lagt til grunn at det skal være:

- En styringsdyktig organisasjon
- En bærekraftig arealpolitikk
- En velbalansert portefølje

I tillegg til dette kommer de føringer som ligger i NTP kap. 9.5.1. vedr. *"generelle krav til rammer, avklaringer og vedtak i helhetlige bymiljøavtaler"*.

2.1.2.1. En styringsdyktig organisasjon

Arbeidet med Bymiljøavtalen for Kristiansandsregionen er organisert med en styringsgruppe bestående av representanter fra Knutepunktskommunene, Vest Agder fylkeskommunene, Statens Vegvesen og Jernbaneverket. Arbeidsgruppen har bestått av:

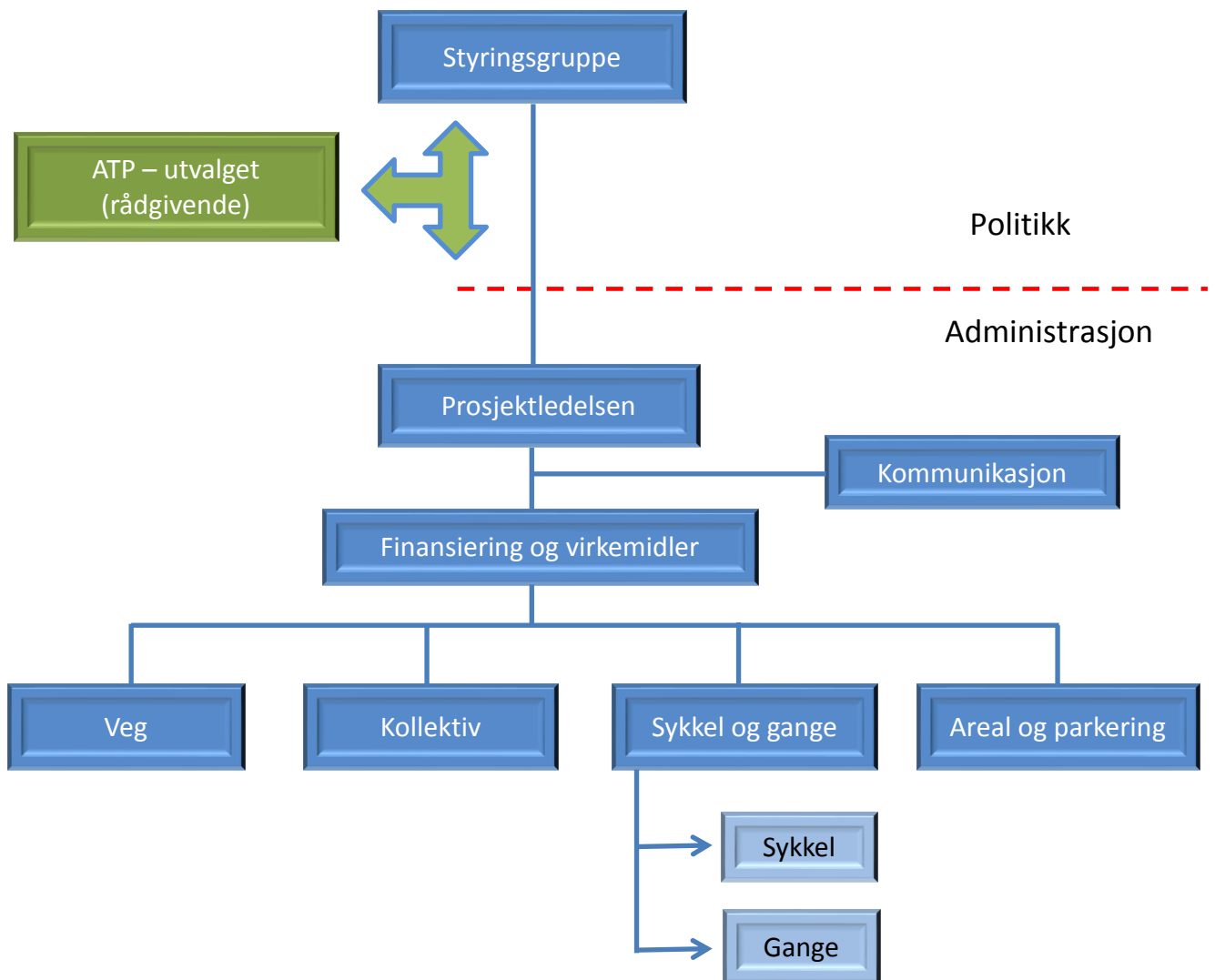
- Ordføreren i Kristiansand (leder), Pt Harald Furre
- Fylkesordfører i Vest Agder, Pt Terje Damman

- Nestleder i ATP, Pt Torhild Bransdal (representant for knutepunktskommunene)
- Statens Vegvesen, Vegdirektoratet, Lars Aksnes / Kjell Inge Davik
- Jernbaneverket, Lars Christian Stendal

I tillegg møter Fylkesmannen i Vest Agder som observatør – Pt Magnus Thommasen.

Det er tilsatt egen prosjektleder for arbeidet og på administrativt nivå er arbeidet organisert i ulike arbeidsgrupper med representanter fra partene.

Figuren nedenfor viser hvordan arbeidet er organisert.



Illustrasjon 01 - Organisering

Det er etablert et organisatorisk skille mellom politikk og administrasjon.

Styringsgruppen har nedsatt et forhandlingsutvalg som skal forestå forhandlingene med staten. Utvalget består av:

- a) Ordføreren i Kristiansand
- b) Fylkesordføreren i Vest Agder
- c) ATP's representant i Styringsgruppen

2.1.2.2. En bærekraftig arealpolitikk

ATP – samarbeidet har utarbeidet en felles arealplan for de syv samarbeidende kommunene (Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050). Planen legger til grunn at fremtidige utbygginger skal skje langs kollektivakser og kollektivknutepunkter. Denne planen ble vedtatt i 2011 og skal rapporteres på innen fire år og rulleres innen 8 år, dvs i løpet av 2018.

Det er i forbindelse med Bymiljøavtalen foretatt en gjennomgang i 2015/16 med kommunene mht til hvordan planen er fulgt opp og hva som har skjedd av utvikling siden planen ble vedtatt. Foreløpig kartlegging tyder på at det har vært arbeidet godt med fortetting.

Det arbeides også med en metode for rangering av utbyggingsområdene i hver kommune i forhold de målsettingene som ligger til grunn for Bymiljøavtalen. Rangeringer vil inngå som en del av beslutningsgrunnlaget for arealpolitikken.

Det er nærmere redegjort for arealpolitikken i Del 2, kap. 3.4.2

2.1.2.3. En velbalansert portefølje

Det er satt sammen en helhetlig portefølje for Kristiansandsregionen som er balansert mellom de ulike transportformene. Det er nærmere redegjort for satsningsområdene og porteføljen i Del 2.

Porteføljen er satt sammen slik at man utfra en helhetlig vurdering kan nå de fastsatte målsettingene. For å ha en uholdbar gjennomgang av porteføljen i forhold til måloppnåelse har Urbanet Analyse vært engasjert til å gjøre en kvantitativ og kvalitativ gjennomgang av den foreslåtte porteføljen. Utredningen konkluderer med at Kristiansandsregionen vil kunne nå nullvekstmålet med den foreslåtte porteføljen. Det tas imidlertid forbehold om at det sammen med tiltakene også må tas i bruk adekvate tiltak innenfor areal og parkering. På tidspunktet hvor Urbanet Analyse gjorde vurderingen var det ikke fastlagt tiltak innen disse feltene. Dette har kommet til i etterkant.

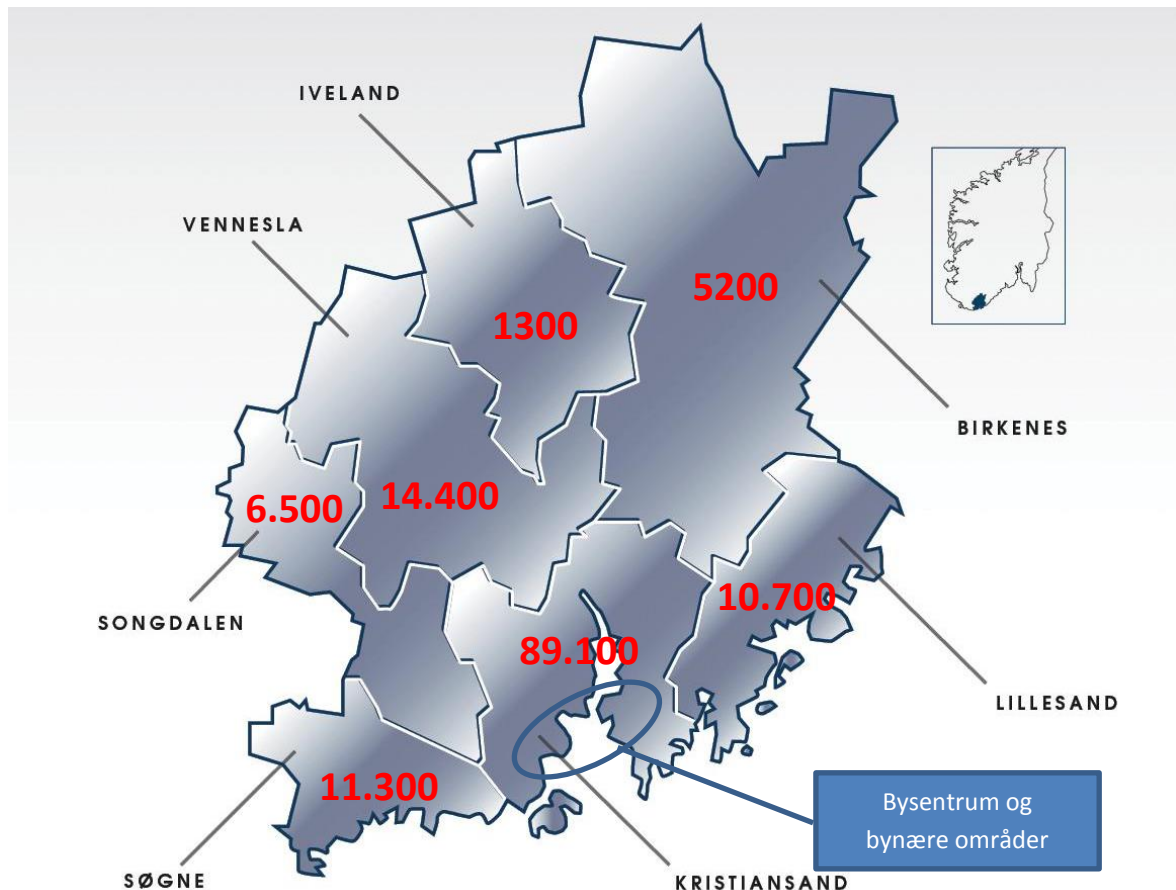
Rapporten fra Urbanet Analyse følger som vedlegg 9.

2.1.3. Regionalt samarbeid - ATP

Kommunene i Kristiansandsregionen har etablert et areal- og transportsamarbeid (ATP). Det er de syv kommunene Kristiansand, Søgne, Vennesla, Songdalen, Iveland, Birkenes og Lillesand som sammen med Fylkeskommunene i de to Agderfylkene samarbeider. Gjennom dette samarbeidet er det vedtatt en felles arealplan; Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050.

Det regionale samarbeidet i *Knutepunkt Sør* dekker et stort areal. Bysentrum og de bynære områdene utgjør et relativt sett lite område, og det er her hovedtyngden av befolkningen bor og arbeider.

De seks omkringliggende kommunene har hvert sitt senter med sentrumsfunksjoner.



Illustrasjon 02 – Avtaleområdet med antall innbyggere i hver kommune pr utgangen av 3 kvartal 2016.

Totalt innbyggertall pr. utgangen av 3 kvartal 2016 er ca 138 000.

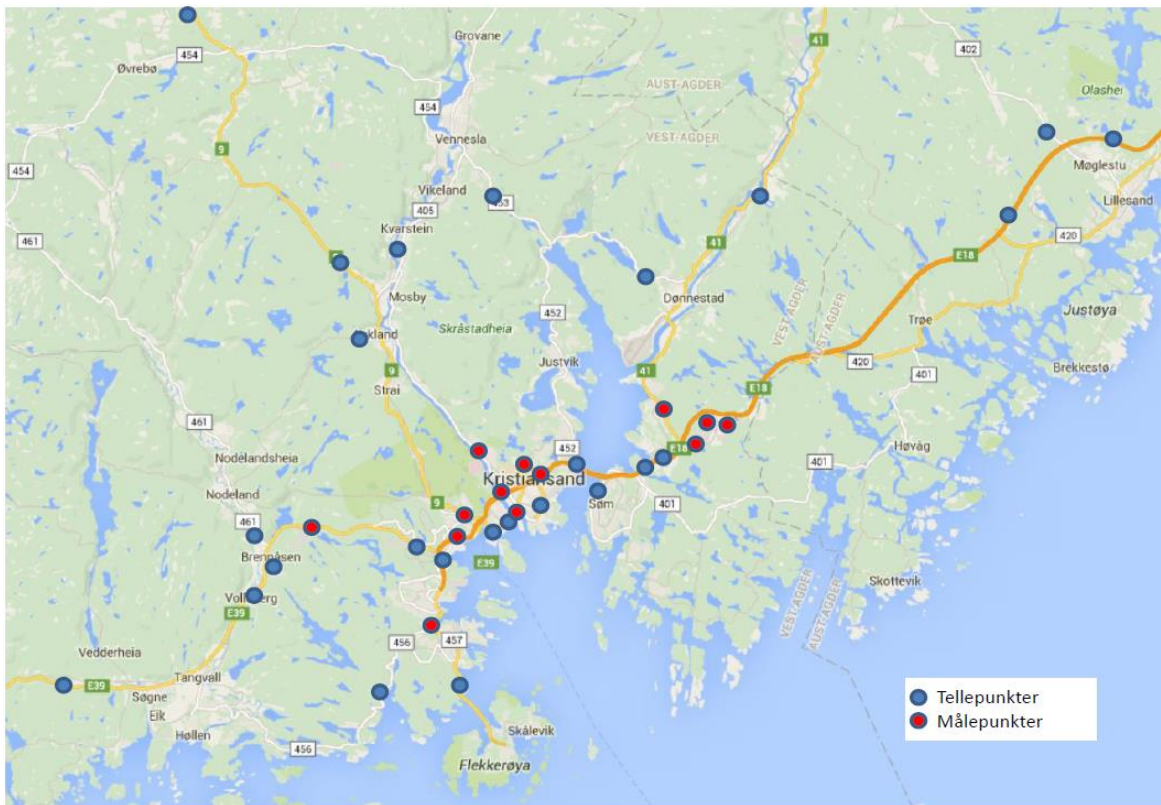
2.1.4. Måleområdet

Det regionale samarbeidet dekker alle de syv kommunene, men det foreslås at selve måleområdet dekker et mindre geografisk areal. Dette fordi bosettingsmønsteret er klart sentrert til Kvadraturen, de bynære områdene og de omkringliggende kommunesentrene. Måloppnåelsen må ses i direkte sammenheng med hvor det er rasjonelt å sette inn tiltak og hvor tiltakene har størst effekt på nullvekstmålet. Samtidig kan avtaleområdet inkludere omkringliggende kommuner da blant annet arealpolitikken i disse kommunene påvirker mulighetene for å oppfylle nullvekstmålet. Dette gjelder særlig bosettingsmønster, innpendling og etablering av et rasjonelt kollektivtilbud.

I dette forslaget er tiltakene i hovedsak foreslått der de vil ha størst effekt. Det vil si i byen og de bynære områdene, kommunesentrene samt innfartsårene fra de omkringliggende kommunene. De foreslåtte

målepunktene sammenfaller i stor grad med etablerte målepunkter i området. Øvrige etablerte tellepunkter i vegsystemet brukes til å verifisere trafikkstrømmer og eventuelt prioritere korrigerende tiltak i forbindelse med porteføljestyring.

De etablerte tellepunktene i regionen er vist på kartet under. De tellepunktene som er foreslått til målepunkter for Bymiljøavtalen er markert med rødt. Nærmere beskrivelse av målepunktene fremkommer i del 3, kap. 1.



Illustrasjon 03 – Telle- og målepunkter

De foreslåtte målepunktene vil fange opp trafikkstrømmene vestfra (Søgne og Songdalen), nordfra (Vennesla og Iveland) og østfra (Lillesand og Birkenes), samt inn til Sørlandsparken og mellom Kvadraturen og bydelen Lund.

2.2. Underliggende dokumenter

I dette kapittelet er det gitt en kort gjennomgang av de underliggende dokumentene som legger føringer på arbeidet med Bymiljøavtalene.

2.2.1. Nasjonal transportplan

Inneværende NTP (2014-2023) omtaler Bymiljøavtaler for de ni største byene. I tillegg nevnes retningslinje to (R2) for kommende revisjon av NTP. Det arbeides med forslag til ny NTP 2018-2029.

Det vises i denne forbindelse også til brev datert 2 juni 2014 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet.

Det er NTP som stiller opp hensikt, målsettinger og krav til fremtidige Bymiljøavtaler. De konkrete kravene til en fremtidig Bymiljøavtale fremgår av NTP kap. 9.5 – boks 9.1:

Boks 9.1 Generelle krav til rammer, avklaringer og vedtak i helhetlige bymiljøavtaler

KS1:

- KVVU og KS1 for Byområdet transportsystem er gjennomført. Regjeringens føringer er fulgt opp.
- Gjennom KVVU/KS1 er det synliggjort hva som må til for at persontransportveksten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. KVVU/KS1 suppleres dersom dette ikke er tilfelle.
- Om nødvendig er KS2 for større enkeltprosjekt gjennomført.

Mål og innsatsområder:

- Klimaforlikets mål om at veksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange legges til grunn.
- Langsiktige mål og mer kortsiktige etappemål er vedtatt.
- Lokalt vedtatte mål harmonerer med nasjonale mål.
- Hovedinnsatsområder er avklart mellom partene. Det kan f.eks. være stamnett for kollektivtrafikken, større kollektivinvesteringer og hovednett for syklende og gående.
- Innføring av restriktive tiltak må være avklart.

Arealplanlegging:

- Regional eller interkommunal arealplan etter Plan- og bygningsloven er vedtatt eller er vedtatt utarbeidet/revidert i tråd med målene i den helhetlige bymiljøavtalen, og med intensjon om en konsentrert arealbruk som bygger opp under knutepunkt og mer kollektivtransport, sykling og gange. Det forutsettes at føringer fra regionale eller interkommunale planer følges opp i den kommunale arealplanleggingen.

Finansiering:

- Brukerbetaling som bidrar til finansiering er avklart. Det er gjort nødvendige vedtak på kommunalt og fylkeskommunalt nivå i tråd med kravene for ordinære bompengepakker.
- De ulike forvaltningsnivåenes bidrag til finansiering er konkretisert og vedtatt lokalt. Staten gjør sitt vedtak ved behandling i Stortinget.
- Drift av kollektivtilbudet er avklart. Dersom en økning av tilbudet skal inngå, må dette være avklart.

Styringssystem:

- System for styring av gjennomføringen og oppfølging av økonomi er avtalt.

Indikatorsystem for måloppnåelse er avtalt.

Illustrasjon 04 – NTP sine krav til rammer, avklaringer og vedtak.

2.2.2. Føringer / bestillinger fra Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet har gitt føringer for arbeidet med bymiljøavtaler i brev datert 2014.06.14: "Fastsettelse av endelig rammeverk og generelle føringer for forhandlinger om helhetlige Bymiljøavtaler".

I tillegg til dette er det utarbeidet utkast til mandat for "byutredninger". Byutredningene skal utarbeides for de byene som skal utarbeide Bymiljøavtaler. Arbeidet skal gjøres i regi av Statens Vegvesen og styringsgruppen for Bymiljøavtalen skal også være styringsgruppe for arbeidet med byutredning.

Mandatet er pt ikke endelig vedtatt, men det forutsettes at fase 1 av utredningen skal være ferdig i løpet av 2017. Fase 2 vil ta noe lenger tid.

2.2.3. Konseptvalgutredning for Kristiansandsregionen

Det ble i 2011 utarbeidet en konseptvalgutredning for samferdselspakke for Kristiansandsregionen (KVU). Rapporten ble utarbeidet av Statens Vegvesen med bred deltakelse fra regionen.

Utredningen drøfter mulige framtidige transportløsninger for Kristiansandsregionen, og viser hvordan ulike arealbruksscenarioer påvirker transportbehovet. Konkurransen mellom Kvadraturen og Sørlandsparken er også vurdert. Utredningen analyserer både areal- og transportspørsmål, inkludert langsiktig transportmiddelfordeling, restriktive tiltak overfor biltrafikken, framtidige investeringsbehov, jordvern hensyn og forholdet knyttet til klimagassutslipp.

De prosjektutløsende behovene er beskrevet som:

- Bedre fremkommelighet i rushtiden på de nasjonale transportkorridorene E18/E39, Rv 9 og korridoren mot Danmark og bedre kobling mellom korridorene.
- Utvikle et transportsystem for fremtidig transportvekst i regionen med forutsigbar avvikling.
- Redusere bruk av privatbil i byområdet.

Samferdselsdepartementet fastla følgende samfunns mål for utredningen:

"Innen 2020 skal transportetterspørselen i Kristiansandsregionen håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte."

I drøftingen og anbefalingen sier rapporten blant annet at:

Konseptet Ytre ringvei legges til grunn for den videre utviklingen av transportsystemet i Kristiansandsregionen.

Beregninger med en bomring viser at man minst må doble taksten i forhold til dagens nivå for at endringene i trafikkmengder og reisemiddelvalg skal være vesentlig. Dette bør kombineres med restriktive tiltak på parkering og et bevisst forhold til samordnet arealbruk for å oppnå miljømålene som er satt.

Utbyggingen bør starte på Gartnerløkka og inkludere en ny løsning for E39 over havna. Etterfølgende utbygging bør sikre kapasitet og fremkommelighet for kollektivtrafikken, syklende og gående.

Køsituasjonen tilsier også behov for tiltak på E39 Breimyrkrysset – Søgne grense, men begrenset kapasitet nærmere sentrum tilsier at det neppe er gunstig å prioritere denne parsellen før Ytre ringvei.

Ny vei til Kjevik og i søndre Vågsbygd anbefales som siste trinn i utbyggingsrekkefølgen etter at Ytre ringvei og E39 vestover er bygget.

Etter at KVVU'en ble laget har det kommet nye målsettinger gjennom NTP som skal legges til grunn for en fremtidig Bymiljøavtale. Der KVVU rapporten la til grunn en trafikkvekst relatert til anslått befolkningsvekst, skal det i forslaget til en Bymiljøavtale legges til grunn at hele veksten i persontransporten skal tas av kollektiv, sykkel og gange. Dette innebærer at anbefalingene i KVVU rapporten har blitt dreiet inn mot de nye målsettingene.

2.2.4. Kvalitetssikring (KS1) av konseptvalgutredningen, med tilhørende regjeringsbeslutning

KS1-rapporten, datert 28. mars 2012, ble gjennomført av Vista Analyse AS og Holte Consulting på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet.

Rapporten støtter KVVU-ens konklusjon om å foreta en trinnvis innføring av tiltak i årene framover. Utbyggingen av infrastruktur bør imidlertid være mindre enn det KVVU-en legger opp til. Konklusjonen i KVVU-en om at en raskt tar tak i problemene med trafikkavviklingen på Gartnerløkka støttes. Valg av omkjøringstrase bør utredes videre med sikte på å fatte en rask beslutning slik at videre planlegging av denne kan komme i gang. Det bør vurderes nøye hvilke av de foreslåtte tiltakene for å øke gang og sykkeltrafikken som eventuelt bør gjennomføres. De utredede tiltakene framstår som svært kostnadskrevende i forhold til virkningene. Det bør derfor gjøres nærmere utredninger av kostnader og virkninger av deltiltak, der det også vurderes flere løsningsalternativer for gang- og sykkeltrafikken. Nytterealiseringsen avhenger av at det innføres en effektiv veiprising (rushtidsavgift). Det anbefales derfor at innføring av rushtidsavgift legges som premiss for statens videre engasjement i samferdsels-pakke for Kristiansandsregionen, og at avgiften innføres så raskt som mulig. Med en effektiv vegprising kan behovet for videre utbygging av Rv9, E18/E39, Fv 465 og Rv 41 utsettes, og, for noen av strekningene, muligens falle bort.

Regjeringen har behandlet saken på grunnlag av KVVU, KS1 og den lokale høringen, jfr brev fra Samferdselsdepartementet datert 2012.07.09.

2.2.5. Fylkeskommunale og kommunale planer

Regional plan for kollektivtransport i Kristiansandsregionen utarbeides parallelt med Bymiljøavtalen. Planen forventes vedtatt i 2017.

Det arbeides også med en utredning for bussfremføring gjennom Kvadraturen. Det forutsettes at langt flere busser må gjennom Kvadraturen i et allerede belastet vegsystem. Det er gjort analyser for den kollektive infrastrukturen og det konkluderes med at det er strekningen fra Gartnerløkka gjennom Kvadraturen over gamle Lundsbroa og Lund torv (Rundingen) til UiA og inn på E18 som blir flaskehalsen i et oppgradert system. Kristiansand kommune og Vest Agder fylkeskommune har startet arbeidet med å se på hvordan man best kan få kollektivtrafikken til å flyte på denne strekningen.

Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050 ligger til grunn for arealdisponeringen i regionen.

2.2.6. Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen

Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen ble vedtatt av de syv knutepunktskommunene i 2014 og er det langsiktige fundamentet for næringsarbeidet i kommunene som har vedtatt planen. Planen er utviklet som et strategisk overordnet dokument og berører ikke enkeltnæringer, bedrifter, programmer eller spesifikke prosjekter.

Den overordnede målsettingen er at Kristiansandsregionen skal ha høy vekst sammenliknet med øvrige storbyregioner.

2.3. Regional prosess og høringsinnspill – prinsippvedtak om bompengefinansiering

ATP utvalget har blitt holdt orientert underveis i prosessen om prinsippvedtak om bompengefinansiering av Bymiljøavtalen og har hatt anledning til å gi føringer for det videre arbeidet.

Alle de syv knutepunktskommunene, med unntak av Lillesand, har våren 2015 blitt gitt en orientering om status og gitt anledning til å komme med innspill. Basert på disse innspillene er et første utkast til Bymiljøavtale utarbeidet.

Sommeren / høsten 2016 ble det gjennomført en politisk prosess for et prinsippvedtak om bompengefinansiering av Bymiljøavtalen, med høring i alle de syv kommunene og de to fylkeskommunene. Endelig vedtak ble gjort i Kristiansand Bystyre (november-16) og Fylkestinget (desember-16). Se kap. 3.

Basert på vedtakene i kommunene og fylkeskommunene vil det bli laget et omforent dokument som er regionens utgangspunkt for forhandlinger om en endelig Bymiljøavtale.

2.4. Dagens bompengeordning

Samferdselspakke fase 1 for Kristiansandsregionen ble vedtatt av Stortinget desember 2009¹. Den finansierer tiltak for nær 2 mrd. 2016-kr. Prosjektet Fv 456 Kolsdalen – Lumber på Vågsbygdveien utgjør rundt to tredeler av dette. Den er økonomisk fordelt med rundt 525 mill. kr til Myk pakke, 200 mill. kr til planlegging og forberedelser av neste fase av bypakken, og inntil 150 mill. kr til tiltak langs rv 41/451 Timenes – Kjevik. Dagens bompengeordning ventes å være ferdig nedbetalt på nyåret 2018. Det er fattet lokalpolitiske vedtak med søknad om tillatelse til å forlenge dagens ordning med om lag to år. Søknaden er pt ikke behandlet av Stortinget enda.

¹ Ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 98 (2008-2009) Om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1. Takster ble endret ved behandling av Prop. 156 S (2012–2013) Ein del saker på Samferdselsdepartementets område. Kapittel 3.2 Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 – innføring av tidsdifferensierte bompengetakster.

Fem bomstasjoner danner en tett ring rundt Kristiansand sentrum. Stortinget vedtok juni 2013 dagens takst- og rabattordning, med tidsdifferensierte takster. Lette kjøretøy betaler 21 kroner i rushtidene og 14 kroner ellers, mens tunge kjøretøy betaler det dobbelte. Abonnenter får 20 prosent rabatt. Det er ordning med timesregel og passeringstak på 50 passeringer i måneden.

Bomstasjonene bidro i 2014 med 225 mill. kr netto til investeringer, etter at 15 mill. kr til drift av innkrevingen var trukket fra. Dagens bompengordning avsluttes januar/februar 2018. Det er søkt Stortinget om å forlenge innkrevingen med rundt to år. Utvidelsen skal blant annet finansiere diverse sykkel- og kollektivtiltak som er høyt prioritert i arbeidet med bymiljøavtale for Kristiansandsregionen, samt prosjektering av E39 Gartnerløkka – Kolsdalen og annen planlegging og forberedende arbeider.

2.5. Dagens belønningsordning

Den 4-årige belønningsavtalen med Samferdselsdepartementet løper ut 2016. Fra og med 2017 vil Kristiansandsregionen ikke motta belønningsmidler til bruk for opprettholdelse/forbedring av kollektivtilbudet. Dersom det ikke bevilges friske penger fra fylkeskommunen, vil dette innebære betydelige kutt i kollektivtilbudet. Videre vil det bli utfordrende å fortsette satsingen på å bedre forholdene for syklende og gående i regionen.

Fra Samferdselsdepartementet er det tidligere uttalt at det ikke tas sikte på å inngå nye 4-årige avtaler, men at belønningsmidlene skal inngå i nye Bymiljøavtaler. Samtidig er det uttalt at de byområdene som har hatt 4-årig belønningsavtale ikke skal «stå tomhendte» i påvente av forhandling om Bymiljøavtale. For Kristiansandsregionen er det, slik det ser ut i dag, absolutt tidligste tidspunktet for inngåelse av Bymiljøavtale fra og med 2018, det er derfor minimum en periode på ett år som må lukkes med en belønningsavtale.

På denne bakgrunn er det søkt om belønningsmidler for perioden 2017-2019. Søknaden er koordinert mot forslaget til Bymiljøavtale og viktige satsningsområder er kollektiv, sykkel og gange – tiltak som vil bygge opp under nullvektsmålet.

3. Delvis bompengefinansiering av Bymiljøavtalen – formelle vedtak

3.1 Bymiljøavtalen

Bompengefinansiering av en fremtidig Bymiljøavtale har vært gjenstand for en bred politisk debatt og har vært til høring i alle kommunene og begge fylkeskommunene i knutepunkt-samarbeidet.

I dialog med Samferdselsdepartementet har det blitt lagt til grunn at det i første omgang fattes et prinsippvedtak for bompengefinansiering, og at det deretter forhandles med staten om en Bymiljøavtale. Dersom det lykkes å fremforhandle en avtale vil denne ligge til grunn for en samordnet sak til Stortinget med både en Bymiljøavtale og en tilhørende bompengeproposisjon.

Proessen med et prinsippvedtak følger tidligere praksis for bompengevedtak i regionen. Areal- og transportplan utvalget sendte saken ut på høring til de syv kommunene og de to fylkeskommunene. Høringsfristen ble satt til 2 september 2016.

Styringsgruppen behandlet høringsinnspillene og utarbeidet et forslag til likelydende vedtak i Kristiansand kommune og Vest Agder fylkeskommune (alle bompunktene blir liggende i Kristiansand kommune). Kristiansand Bystyre fattet vedtak 2016.11.23. Vest Agder Fylkesting fattet vedtak 2016.12.14.

Det likelydende vedtaket er formulert slik:

1. *Vest Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune slutter seg til at det for en fremtidig Bymiljøavtale etableres et bomsystem i Kristiansandsregionen basert på følgende:*
 - a) *12-15 bompunkter (5 eksisterende og 7-10 nye) hvor vedlagte kart² brukes som utgangspunkt for endelig plassering. Dette inkluderer også en vurdering av bompunkt ved IKEA. Det siste må gjøres i dialog med Lillesand kommune.*
 - b) *En økning av dagens satser på 50%.*
 - c) *Fortsatt tidsdifferensierte satser.*
 - d) *Fortsatt timesregel.*
 - e) *Rabatt – 20% for lette kjøretøy.*
 - f) *Månedstak på 60 passeringer.*
 - g) *Hvis Stortinget åpner for miljødifferensierte bomsatser ønskes dette vurdert så tidlig som mulig.*
2. *Kommunene og fylkeskommunene vil tilbakeføre mva-kompensasjon til finansiering av porteføljen.*
3. *Vest Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune slutter seg til at det startes forhandlinger basert på de forutsetninger som fremgår av saken. Fremforhandlet avtale skal endelig politisk behandles i alle kommuner og begge fylkeskommunene.*
4. *Forhandlingene forestås av det oppnevnte forhandlingsutvalget.*
5. *Porteføljeforslagene er dynamiske og vil endres etter hvert som avklaringene kommer på plass: bominntekter, statlig bidrag, samt normal porteføljestyling hvor tiltak kan omprioriteres.*
6. *ATP utvalget skal fungere som rådgivende organ for forhandlingsutvalget.*

Det er i tillegg til selve vedtaket politisk enighet om noen tilleggspunkter både i Kristiansand kommune og Vest Agder Fylkeskommune. Det legges til grunn at disse punktene følges opp av kommunen og fylkeskommunen. Det er ikke nærmere redegjort for disse tilleggspunktene her.

3.2 Forlengelse av inneværende bompengeperiode

Inneværende bompengeperiode vil gå ut før en ny Bymiljøavtale er klar. Regionen har derfor søkt om en forlengelse av inneværende bompengeperiode med to år. Søknaden om forlengelse har vært politisk behandlet i regionen og er oversendt Statens Vegvesen. Pt ligger saken i Vegdirektoratet. Det forventes en avklaring tidlig i 2017.

² Kart og nærmere omtale – se kap 6.

4. Status og utviklingstrekk

4.1. Statistikk og beskrivelser

I dette kapittelet gis det en kort gjennomgang av sentrale data og utviklingstrekk for Kristiansandsregionen.

4.1.1. Trafikkmengder og transportmiddelfordeling

Trafikkmengdene som passerer dagens bompunkter har holdt seg relativt stabilt de siste fem årene. Antall passeringer steg i perioden 2011 og frem til september 2013 da det ble innført tidsdifferensierte satser i bomsystemet. Fra dette tidspunktet har antall passeringer gått ned og selv om det har vært noe økning fra 2014 til 2015 viser totalbildet at man fremdeles er under nivået i 2012.

Utviklingen er vist i tabellen på neste side. Tabellen viser antall passeringer for personbiler. Dette inkluderer elbiler. Antallet elbiler har hatt en kraftig økning, fra 2% i 2014 til 4% i 2015, og for de to første månedene av 2016 utgjør andelen ca 5,4%.

	SUM januar -desember				
	2011	2012	2013	2014	2015
E18 - Bjørndalsletta	7 616 843	7 846 094	7 889 251	7 956 390	8 138 195
E39 - Vesterveien	6 958 183	6 981 630	6 897 656	6 923 559	7 161 861
Rv9 - Grim	2 518 359	2 467 076	2 415 770	2 134 829	1 881 288
Kv - Presteheia	554 114	551 458	521 073	510 019	508 833
Fv1 - Sødal	950 694	973 024	957 732	944 433	956 579
SUM	18 598 193	18 819 282	18 681 482	18 469 230	18 646 756

Illustrasjon 05 - Trafikktall fra Bomstasjonene (personbiler).

På noe sikt vil det bli en gjennomgang av elbil insentivene og det kan bli aktuelt at også elbiler og andre nullutslippsbiler vil måtte betale bompenger.

Transportmiddelfordeling i Kristiansandsregionen.

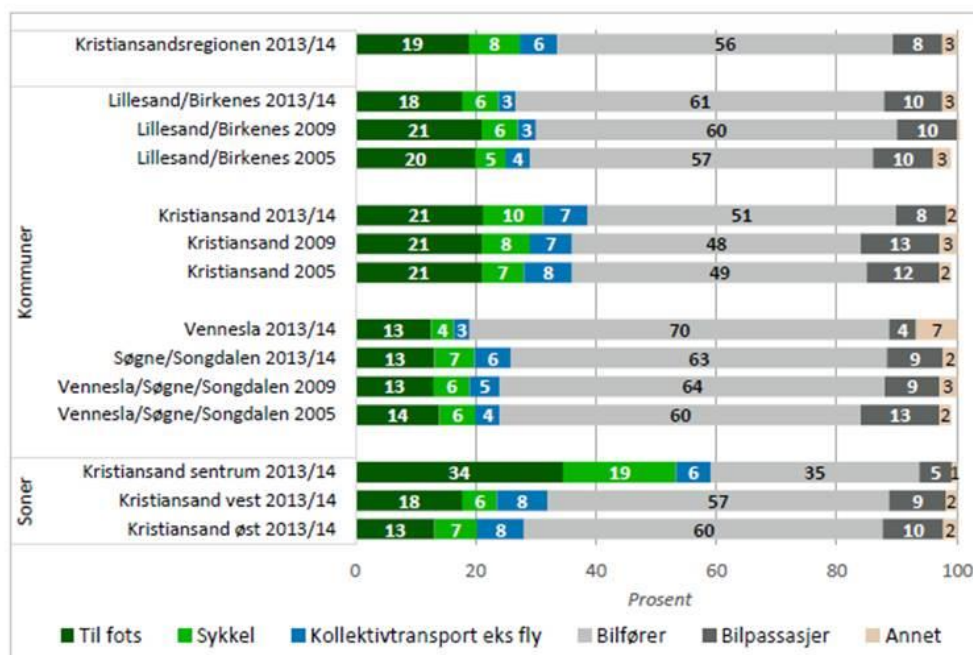
Om lag halvparten av alle daglige reiser som gjennomføres av befolkningen i Kristiansand-regionen er bilførerreiser (56 %). 8 % av reisene er bilpassasjerreiser, 19 % går, 8 % sykler og 6 % reiser med kollektivtransport.

Andelen av reisene som foretas med miljøvennlige transportmidler er høyest blant beboerne i Kristiansand kommune med en gangandel på 21 %, en sykkelandel på 10 % og en kollektivandel på 7 %. Andelen miljøvennlige transportmidler har økt noe siden 2009. Vi ser en økning i bilførerandelen i Kristiansand kommune, fra 48 % i 2009 til 51 % i 2013/14, og en nedgang i bilpassasjerandel, fra 13 % i 2009 til 8 % i 2013/14. Dette er en del av en nasjonal trend.

Andelen miljøvennlige transportmidler er høyest blant befolkningen i Kristiansand sentrum; 34 % av reisene skjer til fots, 19 % med sykkel og 6 % med kollektivtransport. 35 % av reisene foretas som bilfører, mens 5 % er bilpassasjerreiser.

Andelen miljøvennlige transportmidler er lavest blant befolkningen i Vennesla kommune: I 2013/14 er gangandelen på 13 %, sykkelandelen er på 4 % og kollektivandelen er på 3 %. Kommunen har en bilførerandel på 70 % og en bilpassasjerandel på 4 %.

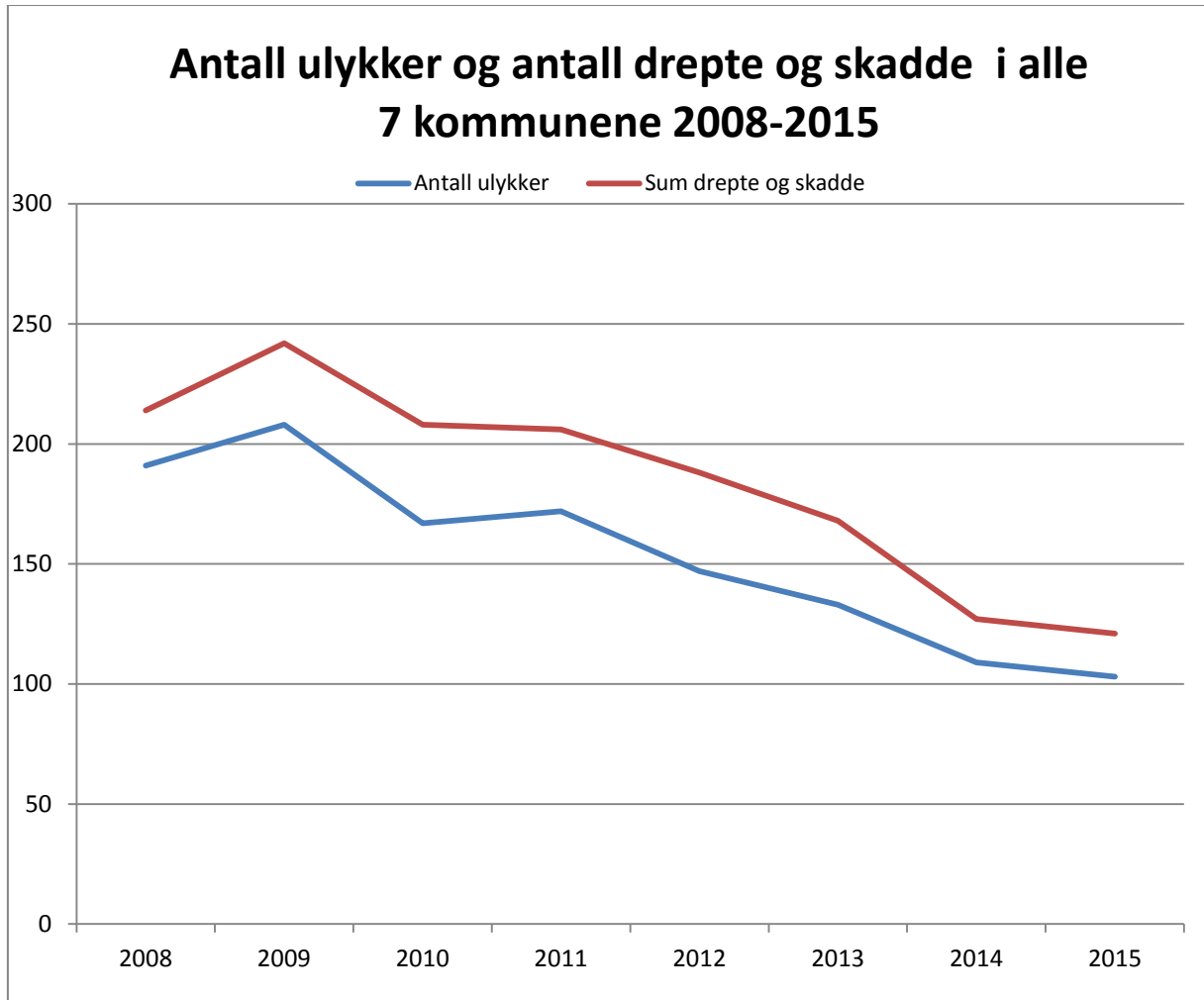
Kristiansand har en kollektivandel på ca 8%, mens Kristiansandsregionen under ett har en kollektivandel på ca 6 %. Av den samlede kollektivandelen i Kristiansandsregionen utgjør buss 87 %, mens tog utgjør 2 % av reisene. 8 % av kollektivreisene gjennomføres med andre kollektive transportmidler, som for eksempel drosje.



Illustrasjon 06 - Transportmiddelfordeling på daglige reiser, prosent 2013/2014.

4.1.2. Ulykker

Det har siden 2009 vært en betydelig og gledelig nedgang i antall trafikkulykker i de syv kommunene samlet. Det samme gjelder antallet drepte og skadde i trafikkulykker. Utviklingen for perioden fra 2008 til og med 2015 er vist i figuren på neste side.



Illustrasjon 07 – Antallet drepte og skadde.

4.1.3. Risiko og sårbarhet

Det har vært gjennomført en SAMROS, risiko og sårbarhetsanalyse med hensyn til samfunnssikkerhet, for rute 3 (Oslo-Stavanger) i region sør. I denne kommer E18 gjennom Kristiansand sentrum ut som svært sårbar med tanke på risiko og sårbarhet, da eneste omkjøringsmulighet er via Kristiansand sentrum, noe som gitt trafikkmengden i praksis ikke vil være mulig å gjennomføre. Det kan likevel ved ulykker og hendelser være nødvendig å sende all trafikk gjennom sentrum for en kortere tid, selv om dette vil medføre køer og store forsinkelser.

Vi må i våre byregioner ha et vegsystem som er pålitelig og sikrer innbyggernes livsviktige transporter til tjenester som lege, brann og politi. Det framgår av analysene at vi har steder av samfunnskritiske betydning i byene Oslo, Drammen, Kristiansand og Stavanger. Trafikkavvikling i byene er komplekse problemer som må finne sine løsninger spesielt for hver by og i et samarbeid med bypakkene og de kommunene det gjelder.

4.1.4. Flaskehalsen i vegnettet og for kollektivsystemet

For kollektivsystemet er det strekningen Gartnerløkka – Kvadraturen via Lund torv til UiA og inn på E18 som er den største flaskehalsen. Med den frekvensen på kollektivtrafikken som det legges opp til vil det antakelig være nødvendig å reservere en trasé på denne strekningen for kollektivtrafikk. Det er den gamle Lundsbroa som er den største fysiske flaskehalsen på strekningen. Broa er gammel og fundamentert slik at det ikke er mulig å utvide broa. Broa må rives og bygges på nytt for å kunne utvide den i bredden for å få kollektivfelt. I forhold til trafikkavviklingen totalt sett kan ikke denne broa rives før ny bro til Eg-Sødal og Ytre ringvei er bygget. Dette også utfra beredskapshensyn. Man vil imidlertid vurdere å reservere Lundsbroa for kollektiv, sykkel og gange, enten som et prøveprosjekt og/eller som en permanent ordning.

Kristiansand kommune har startet arbeidet med å vurdere kollektivtrasé på den aktuelle strekningen ved blant annet Lund Torv.

Kristiansand har europaveien gjennom nord-vestre del av sentrum, Gartnerløkka-området. Det aller meste av trafikken inn til byen og til havna og jernbanen går gjennom dette området. I tillegg passerer all gjennomgangstrafikken øst-vest gjennom det samme området. De aller fleste av trafikkavviklingsproblemene i dag kan spores tilbake til dette området.

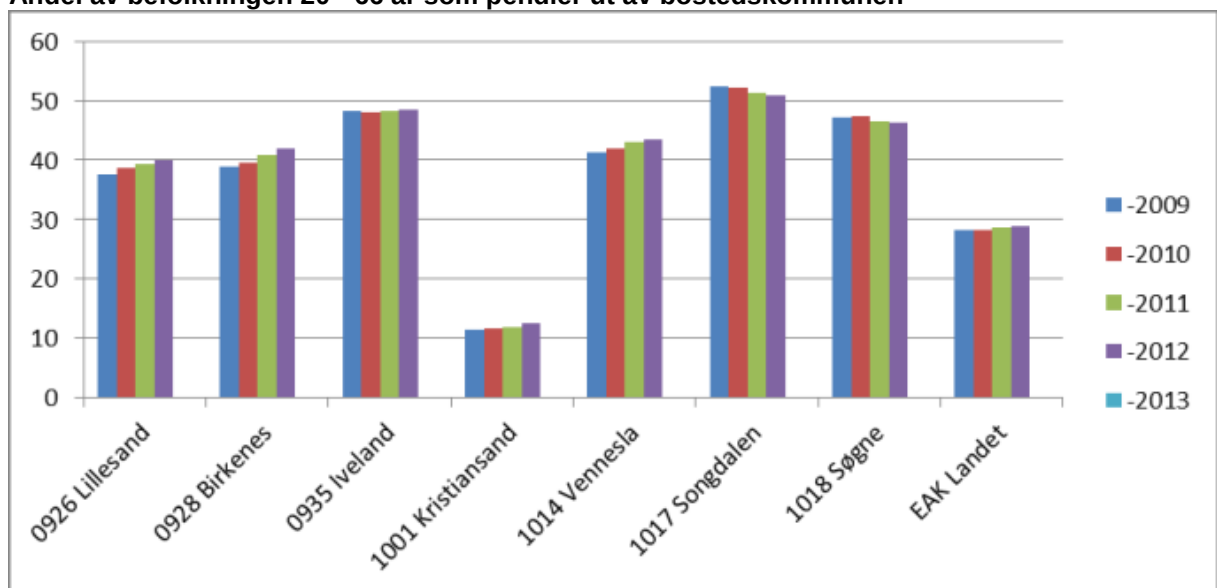
Styringsgruppa har prioritert strekningen Gartnerløkka til Kolsdalen som det viktigste vegprosjektet.

Prosjektet inneholder tiltak som vil gi forbedret fremkommelighet for kollektivtrafikken og som vil gi en sentral strekning på sykkelspressveien. Tilsvarende vil gjelde for Rona og Varoddbroa samt Kjoskrysset.

4.2. Utviklingstrekk – befolkning og næring

De syv kommunene i knutepunktsamarbeidet har laget en felles areal og transportplan som skal legge til rette for at regionen skal fungere som et felles bo- og arbeidsmarked. Illustrasjon 8 gir en oversikt over andelen yrkesaktive som pendler ut av bostedskommunen.

Andel av befolkningen 20 - 66 år som pendler ut av bostedskommunen



Illustrasjon 08 – utpendling fra bostedskommunen.

Tabellen viser andel inn og utpendling og andel med arbeidsted i kommunen i forhold til sysselsatte som bor i kommunen. Vi ser at alle kommunene utenom Kristiansand har netto utpendling. Kristiansand har 20 % flere arbeidsplasser i kommunen enn kommunens egne sysselsatte. 84 % av de sysselsatte med bosted Kristiansand jobber i Kristiansand.

I motsatt ende finner vi Iveland og Vennesla som har høy utpendling og liten innpendling. Disse kommunene har et pendlerunderskudd på 36 % av de sysselsatte som bor i kommunen.

Pendler matrise 2013

Bokommune Arbeids-kommune	Lillesand	Birkenes	Iveland	Kristiansand	Vennesla	Songdalen	Søgne
Lillesand	50 %	10 %	0 %	1 %	1 %	1 %	0 %
Birkenes	3 %	48 %	2 %	0 %	1 %	0 %	0 %
Iveland	0 %	1 %	38 %	0 %	1 %	0 %	0 %
Kristiansand	29 %	24 %	26 %	83 %	43 %	48 %	41 %
Vennesla	0 %	2 %	15 %	2 %	43 %	2 %	1 %
Songdalen	0 %	1 %	2 %	2 %	2 %	31 %	6 %
Søgne	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	7 %	40 %
Andre	18 %	13 %	16 %	11 %	8 %	11 %	12 %

Illustrasjon 09 – utpendling fra bostedskommunen - matrise.

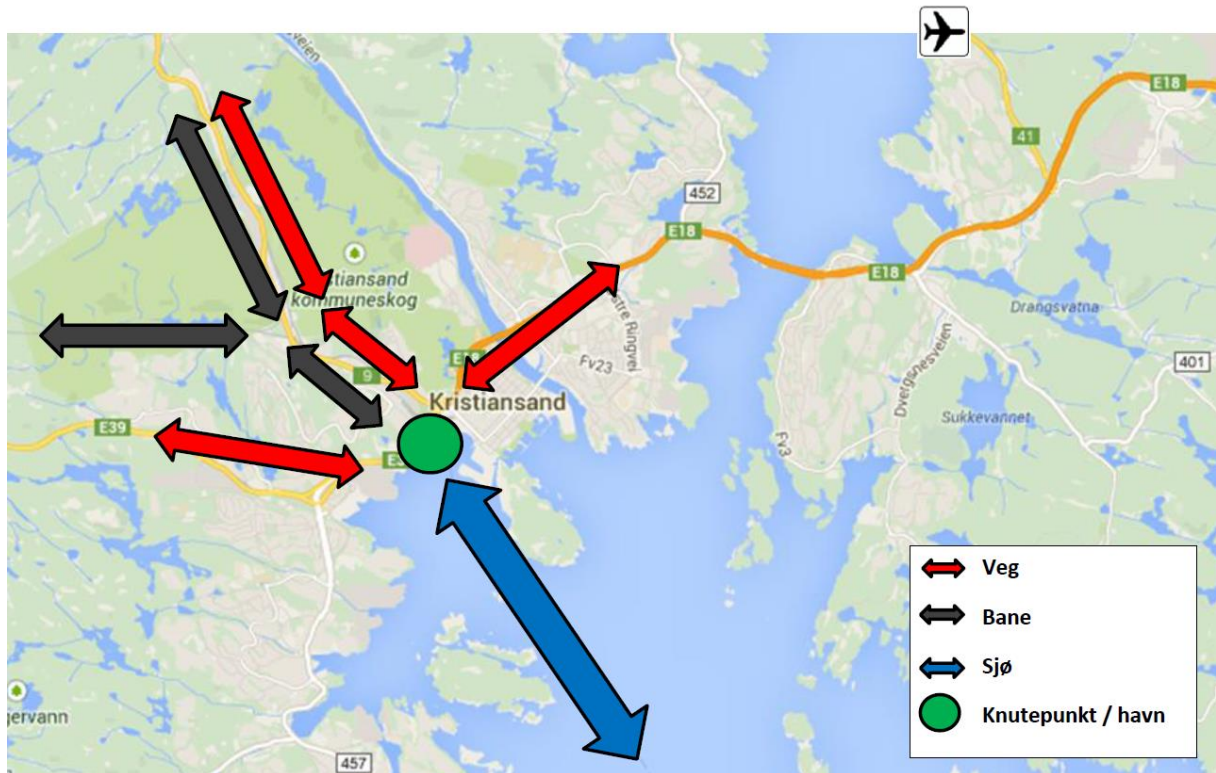
4.3. Regionens transportknutepunkt

Kristiansand er et regionalt transportknutepunkt med vegforbindelser mot øst, vest og nord. Byen er også et knutepunkt for jernbanen øst – vest.

I knutepunktet møtes veg, jernbane, buss og havn. Gartnerløkka som et sentralt punkt i vegsystemet, jernbanestasjonen, havna (person- og godstrafikk) og rutebilstasjonen ligger alle innenfor et svært konsentrert område.

Det går jernbanespor til havna og dette legger godt til rette for at området kan være et intermodalt knutepunkt hvor man kan få en tilnærmet sømløs overgang mellom de ulike transportformene. Det er en betydelig utenlandstrafikk over havna. Reguleringsplan for Gartnerløkka – Kolsdalen (godkjent februar 2015) legger opp til to jernbanespor for gods til og fra fergeterminalen.

Kristiansand lufthavn Kjevik ligger litt øst for sentrum og er en del av det overordnede transportnett i regionen.



Illustrasjon 10 – Kristiansand som knutepunkt.

4.4. Sentrumsqualiteter

Kristiansand er regionhovedstaden på Sørlandet. Byen har alle de regionale funksjonene og er et sentralt transportknutepunkt.

Kristiansand har et kompakt sentrum, med kort avstand til sykehus og universitet. Det ligger godt til rette for bruk av sykkel og gange internt mellom de sentrale funksjonene i byen og disse to institusjonene. Kvadraturen er tett bebygd men med grønne lunger sentralt plassert. Kvadraturen er åpen ut mot sjøen på to sider og i sør er det et stort friluftsområde på Odderøya (tidligere militært område). Det er også andre store friluftsområder tett på byen (Baneheia og Jegersberg). Det er et politisk ønske at flere skal bo i Kvadraturen.

De omkringliggende kommunene har hvert sitt kommunesentrum med typiske senterfunksjoner. Iveland kommune er dog så spredt befolket at det er begrenset med sentrumsfunksjoner. Det er imidlertid etablert et sentrumsbygg med butikk, museum og boliger, mv.

Alle de seks omkringliggende kommunesentrene ligger landlig til med kort avstand til friluftsområder.

Det legges opp til å etablere kollektivterminaler tilpasset behovene i hvert kommunesenter. Med et slikt system vil kollektivforbindelsene inn til byen bli slik at det er et reelt alternativ til privatbil.

5. Mål for Bymiljøavtalen

5.1. Hovedmål og delmål

Hovedmålet for bymiljøavtalene er at veksten i persontransporten skal tas av kollektiv, sykkel og gange. Regionen har satt opp en enkel målstruktur for å operasjonalisere hovedmålet.

Overordnet mål					
Et transportsystem som håndterer transporttettersspørsmålet på en effektiv og miljøvennlig måte.					
Hovedmål					
Veksten i persontransporten skal tas av kollektiv, sykkel og gange					
Delmål					
Arealbruk	Kollektivtransport	Sykel og gange	Næringstrafikk	Klima og bymiljø	Samfunnssikkerhet
En arealbruk som demper transportbehovet ved å konsentrere utbyggingen i og nær eksisterende sentre og i vedtatte utbyggingsakser. Den regionale areal og transportplanen rulleres i løpet av valgperioden 2015 - 2019.	Reisemiddelfordelingen på kollektiv økes med 4 % innen 2033. Nulltoleranse for forsinkelser på metroens grunnlinje (Hannevika - Rona).*	Reisemiddelfordelingen på sykkel økes med 4 % innen 2033. * Ferdig utbygd sykkelspressvei på strekningen Hånes til Auglandsbukta innen 2033.	Bedre fremkommelighet for næringstrafikken.	Redusert CO2 utslipp fra biltrafikken. Attraktive sentrums- og boområder med god lokal luftkvalitet. Redusere gateparkering i Kvadraturen. Begrense parkeringsmulighetene ved offentlige arbeidsplasser.	Et sikkert transportsystem som er robust ved uforutsette hendelser.

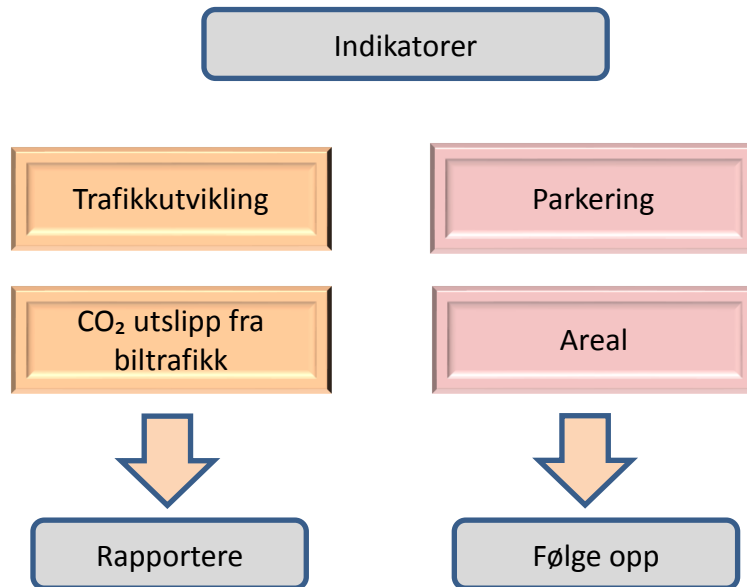
* Reisemiddelfordelingen mellom kollektiv, sykkel og gange kan i noen grad forskyves innbyrdes.

Illustrasjon 11 – Målsettinger.

Delmålene er satt opp for å operasjonalisere hovedmålet i forhold til de ulike transportformene samt arealbruk og parkering, og vil bli brukt i regionen for å følge opp utviklingen på hvert område.

5.2. Indikatorsett

Det er utarbeidet et indikatorsett for oppfølging av Bymiljøavtalen. Indikatorsettet er vist nedenfor.



Illustrasjon 12 – Hovedindikatorer.

5.2.1 Indikatorer for vurdering av måloppnåelse

De to hovedindikatorene (trafikkutvikling og CO₂ utslipp) er delt opp i operasjonelle indikatorer som skal rapporteres på for å vurdere om regionen når målsettingene:

Trafikkutvikling:

- Utvikling av persontransport, målt i endring i antall kjøretøykilometer med personbil i byområdet – RVU.
- Endring i ÅDT for lette kjøretøy (vegtrafikkindeksen) for byområdet - *rapporteres årlig*.
- Endring i transportmiddelfordelingen – RVU.
- Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser) – *rapporteres årlig*.

CO₂ utslipp fra biltrafikk:

- Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO₂-utslipp fra vei (tonn CO₂ ekvivalenter) i byområdet.

5.2.2 Indikatorer som skal følges opp mellom partene

I tillegg til de to indikatorene som skal brukes til å etterprøve måloppnåelse er det fastlagt to anbefalte hovedindikatorer som er operasjonalisert slik at de skal benyttes av partene i felles oppfølging av avtalen.

Areal:

- Boligens avstand til avtaleområdets sentra/ store kollektivknutepunkt.
- Besøks-/ arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets sentra/ store kollektivknutepunkt.

Parkering:

- Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).
- Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder i gjeldende parkeringsnorm.
- Antall offentlige tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets sentra/ kollektivknutepunkt.
 - Andel av de offentlige tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opp til 2 timer.
 - Andel av de offentlige tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising.
- Kvalitative beskrivelser av betingelser og endringer (som har betydning for kommunens arealbruk og parkeringspolitikk).

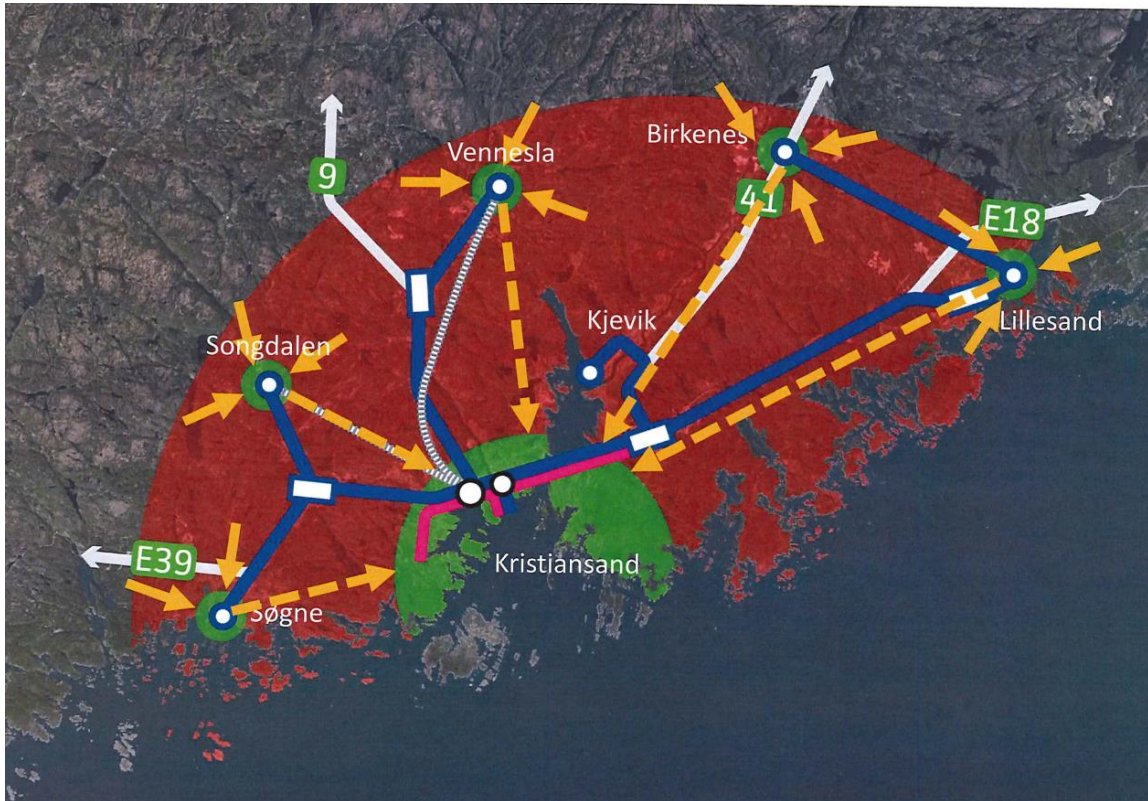
5.3. Lokale tilpasninger

Geografien i regionen er sammensatt. Et ganske klart definert by- og bynært område, samt tettbygde kommunesentre i de omkringliggende kommunene. For øvrig er området til dels spredt bebygd og/eller ubebygd. Tiltakene som er foreslått i porteføljen bærer klare preg av det bosettingsmønsteret som er i området. Tiltakene foreslås der de har størst effekt.

I Kristiansandsregionen vil hovedtyngden av kollektivtilbudet være busstransport. Skinnegående kollektivtransport vil kun være et supplement hvor passasjerene kan benytte eksisterende togforbindelser til/fra Oslo og Stavanger.

Det legges stor vekt på et kollektivsystem som har kapasitet og kvalitet til å håndtere forventet trafikkvekst. Dette innebærer en styrking av bussmetroaksen og gode forbindelser til/fra terminalene i de omkringliggende kommunene.

Kartet nedenfor viser regionen og hvilke områder som har eller vil få et kollektivtilbud som vil være et reelt alternativ til privatbil (grønt område). I det området som er markert som rødt er det ikke befolkningsmessig grunnlag for et tilsvarende kollektivtilbud. I disse områdene satses det på å etablere gode kollektivterminaler i kommunesentrene slik at de som bor i spredtbygde områder kan kjøre bil inn til terminalen og reise kollektivt derfra.



Illustrasjon 13 – Kollektivtransport.

5.4. Måloppnåelse

Urbanet Analyse har blitt engasjert til å foreta en kvalitativ og kvantitativ gjennomgang av porteføljen for å se om det er mulig å nå målsettingen om nullvekst slik at veksten i persontransporten kan tas av kollektiv, sykkel og gange.

Det har vist seg vanskelig å gjøre en slik gjennomgang kun ved bruk av eksisterende transportmodeller. Det er i lys av denne erkjennelsen Urbanet Analyse har blitt engasjert til å vurdere måloppnåelsen med både kvantitative og kvalitative vurderinger.

Konklusjonen i rapporten er at Kristiansandsregionen vil kunne nå nullvekstmålet under forutsetning av at den fysiske porteføljen suppleres med strenge tiltak innenfor arealbruk og parkering.

Rapporten følger som vedlegg 9.

5.5. Gjennomgangstrafikk og næringstrafikk

Gjennomgangstrafikken og næringstrafikken skal være unntatt fra telling relatert til måloppnåelse. Det er ønskelig med vekst i næringslivet og man forsøker å unngå at tiltakene i dette forslaget rammer næringslivets transport. Med en forventet befolkningsvekst fremover vil vi få en helt nødvendig og også ønsket økning i næringstrafikken for at samfunnet skal fungere i fremtiden. Tiltakene forsøkes styrt inn mot

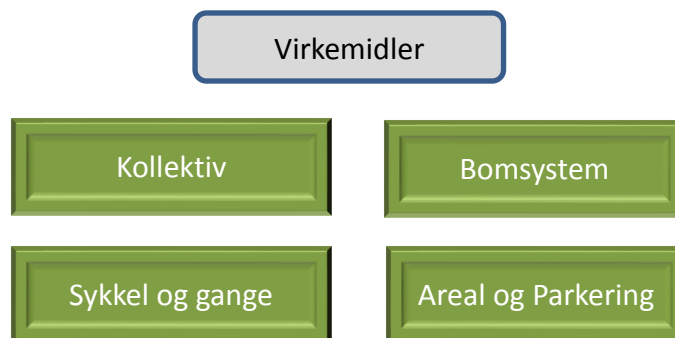
å begrense personbiltrafikken. Mest sannsynlig vil man bruke reisevaneundersøkelser (RVU) for å få et best mulig bilde av hva som er næringstrafikk og hva som er privattrafikk. Dette kan suppleres med manuelle tellinger med jevne mellomrom. En slik telling utført i 2015 viser at 18 - 20% av trafikken er næringstransport. Tilsvarende tellinger i Oslo og Trondheim viser at næringstrafikken ligger på det samme nivået.

Det er og vil være en betydelig gjennomgangstrafikk i området. Dette gjelder i hovedsak trafikk øst/vest på E18/E39 og nordover langs Rv 9.

Det er også en betydelig gjennomgangstrafikk over havna ut mot Danmark og kontinentet.

6. Virkemidler

I arbeidet med Bymiljøavtalen har det blitt lagt til grunn fire hovedgrupper av virkemidler. Hver av disse gruppene har blitt vurdert som en del av en helhet med siktemål å nå målet om nullvekst.



Illustrasjon 14 – Grupper av virkemidler.

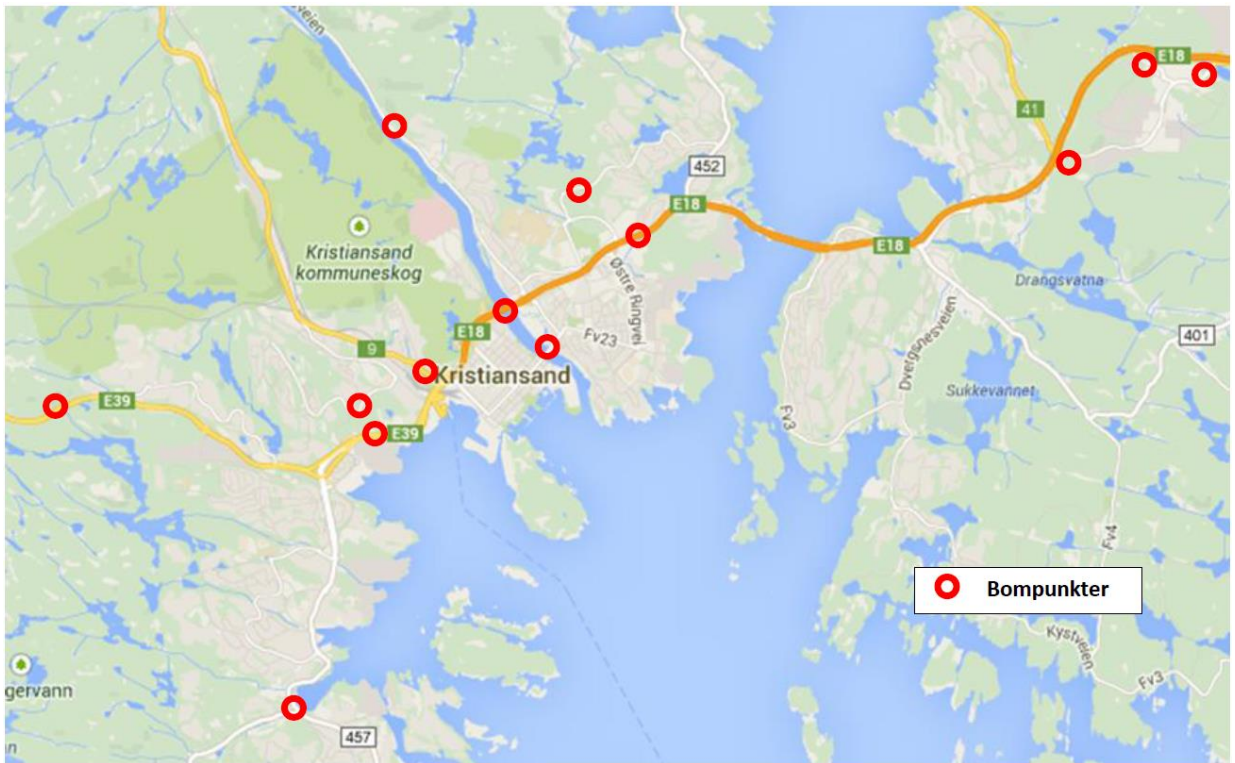
6.1. Bomsystem

Det foreslås et bomsystem som rundt Kristiansand i store trekk tilsvarer dagens ordning. I tillegg foreslås det bompunkter på innfartsveiene inn til Sørlandssenteret og på Tinnheia.

Disse bompunktene vil danne kjernen i det foreslåtte bomsystemet.

I tillegg til dette foreslås det 4 bompunkter – to vest for byen og en på hver av de to broene over Otra.

Det foreslåtte bomsystemet er vist i illustrasjon 15. Detaljer rundt enkelte bompunkter skal avklares.



Illustrasjon 15 – Bomsystem.

Inntektene fra et bomsystem vil være fundamentet i den lokale finansieringen av porteføljen i en Bymiljøavtale. Regionen har lagt til grunn følgende premisser for bomsystemet:

1. 12-15 bompunkter (5 eksisterende og 7-10 nye) hvor vedlagte kart brukes som utgangspunkt for endelig plassering. Dette inkluderer også en vurdering av bompunkt ved IKEA. Det siste må gjøres i dialog med Lillesand kommune.
2. 50 % økning i avgiften.
3. Fortsatt tidsdifferensierte bomsatser.
4. Fortsatt timesregel.
5. Fortsatt rabattordning (20% for lette kjøretøy).
6. Fortsatt månedstak (60 passeringer).
7. Hvis Stortinget åpner for miljødifferensierte bomsatser ønskes dette vurdert så tidlig som mulig.

Statens Vegvesen har foretatt beregninger av forventede trafikkmengder og hva dette vil generere av inntekter i bomsystemet. Dette er det gjort nærmere rede for i del 2 – Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen.

Det er diskutert om man på sikt skal legge om til et system med miljødifferensierte bomsatser. Regelverket for dette er foreløpig ikke på plass, men så snart dette er på plass vil det bli tatt opp i Styringsgruppen. Dette må avklares etter hvert som avklaringene faller på plass.

6.2. Kollektiv

Kollektivtransport vil være et helt sentralt virkemiddel for at regionen skal kunne nå målet om nullvekst. Kristiansandsregionen har en relativt moderat kollektivandel pr 2015 og for at regionen skal kunne nå nullvekstmålet må det satses betydelig på kollektiv, både i forhold til infrastruktur og drift. Kollektivsystemet må på sikt dimensjoneres for en dobling i kapasiteten.

Kostnadene for dette er store. Med mindre staten blir med på å finansiere kollektiv drift, vil det vil det være nødvendig å bruke bompenger til både investering og drift. Det vil på denne bakgrunn være en utfordring for regionen å opprettholde driftsnivået etter at den foreslåtte bompengerperioden er avsluttet.

Det legges opp til et bussmetro-system og en indre kollektiv-ring. Bussmetrosystemet vil frakte passasjerer på lengre distanser, mens den indre kollektiv-ringen vil frakte passasjerer mellom sentrale punkter i sentrumsområdet. Det legges opp til gode overgangspunkter mellom disse to systemene. Dette er nærmere beskrevet i del 2 – Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen.

Det gjenstår å legge opp et system for prioritert kollektivfremføring gjennom selve Kvadraturen fra Gartnerløkka til Lund torv. Det arbeides videre med dette.

6.3. Sykkel og gange

Kristiansandsregionen har en meget god sykkelandel pr 2015. I dette forslaget har man prioritert en fortsatt utbygging i de områder hvor effekten er størst og hvor man har potensiale til å fange opp flest mulig nye syklende og gående. I arbeidet har man blant annet benyttet ATP-modellen for å prioritere de foreslåtte tiltakene for på den måten å treffe målet best mulig.

Høyt prioriterte tiltak er fire delstrekninger på sykkелеkspressveien langs øst/vest akse, som er den mest trafikkerte akse i regionen. I tillegg til dette foreslås det andre gang- og sykkeltiltak som binder sammen eksisterende nett både i Kristiansand og de omkringliggende kommunene.

Av gangetiltak vil det være akse Universitetet – Lund torv – Kvadraturen som er mest omfattende. Det gjenstår en del arbeid for å finne en samlet løsning for gange, sykkel og kollektiv på denne strekningen. Andre gangetiltak har fokusert på snarveier mellom boligområder og holdeplasser i kollektivsystemet.

6.4. Areal og parkering

I dette kapittelet redegjøres det kort for de tiltakene som er foreslått og det arbeides med innenfor arealbruk og parkering.

6.4.1. Areal

På lang sikt er arealplanleggingen det viktigste virkemiddelet for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Kristiansandsregionen har en vedtatt areal- og transportplan (Regional plan for Kristiansandsregionen 2011 – 2050). Denne er vedtatt i 2011, og stadfestet av departementet. Planen skal rulleres i inneværende 4 års periode (2016-2019). Planens utbyggingsstrategi er:

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

Planen anbefaler å satse på utbygging av leiligheter i tilknytning til eksisterende sentra. Boligbygging for øvrig anbefales i hovedsak finne sted innen 1 km fra disse eller utbyggingsaksene. Bakgrunnen for å anbefale å satse på utbygging av leiligheter er bl.a at det allerede finnes svært mange eneboliger i regionen.

Nasjonal reisevaneundersøkelse 2013/14 viser hvor viktig arealbruken er for å legge til rette for miljøvennlig transport. I Kristiansand sentrum (Kvadraturen, Grim og Lund) sto miljøvennlig transport (kollektiv, sykkel og gange) da for ca 60% av transporten, mens ca 40% av transporten foregikk med bil. I resten av kommunen sto miljøvennlig transport bare halvparten av dette (ca 30%), mens hele 70% av transporten foregikk med bil.

Årsaken er at konsentrert utbygging slik vi har det sentralt i Kristiansand gir små avstander, og legger til rette for spesielt sykkel og gange. Også utenom sentrum og i nabokommunene er konsentrert utbygging sentralt viktig, også for å kunne gjøre det mulig å tilby et godt kollektivtilbud.

Beregninger gjort som ledd i arbeidet med bymiljøavtalen viser at dersom Kristiansands utbyggingspolitikk med stor grad av feltutbygging langt fra sentrum videreføres, må mer enn dobbelt så mange som i dag (ca 120% økning) ta bussen i 2029 for å nå nullvekstmålet. Hvis en derimot satser tungt på utbygging sentralt i Kristiansand, vil det være tilstrekkelig med ca 60% økning i antall busspassasjerer. Årsaken til den store forskjellen er at satsing på utbygging sentralt vil føre til at mange vil gå og sykle, noe som i liten grad er aktuelt ved usentralt feltutbygging pga store avstander.

Hvis dagens utbyggingspolitikk videreføres vil det på sikt bli svært vanskelig å nå nullvekstmålet. For selv om en klarer å finansiere et kollektivtilbud med tilstrekkelig kapasitet, vil det likevel neppe bli brukt i tilstrekkelig grad, fordi reisetiden med buss vil bli for lang.

Hvis derimot utbyggingspolitikken i kommunene legges om i tråd med vedtatt regional plan, vil en legge bedre til rette for miljøvennlig transport, som igjen vil bygge opp under nullvekstmålet.

Det er spesielt viktig hvis vi skal nå målsettingen innenfor det foreslåtte kollektivkonseptet at kommunene utsetter eller stopper feltutbygging i utkanten av kommunene, og fremskynder byutvikling i sentralt. Kristiansand kommune har utarbeidet en metode for rangering av utbyggingsområder i forhold til sentrale målsettinger.

Det pågår en prosess i forhold til kommune- og fylkesstruktur og det kan bli endringer ved sammenslåing av kommuner og/eller fylkeskommuner.

6.4.2 Parkering

Indikatoren for parkering skal også følges opp av partene og vil være en viktig faktor for å nå målsettingen om nullvekst.

I Kristiansand arbeides det nå med en gatebruksplan inkludert en parkeringsstrategi for å legge mest mulig av parkeringsplassene under bakkenivå og fjerne gateparkeringen i deler av Kvadraturen. På denne måten kan sentrum legges bedre til rette for gående og syklende samt kollektivtransport.

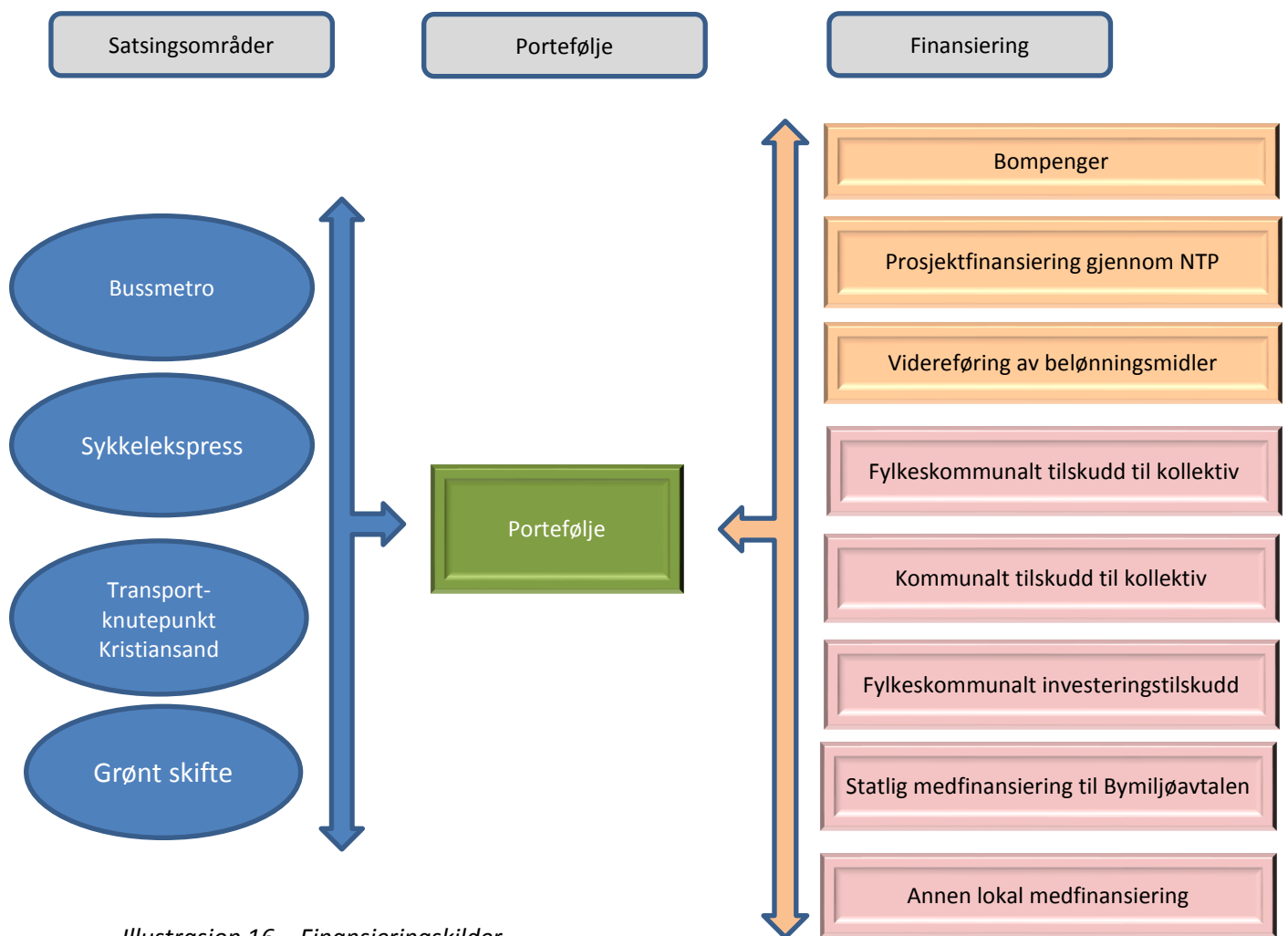
I de omkringliggende kommunene legges det til rette for gode parkeringsmuligheter i tilknytning til kollektivterminalene slik at reisende kan kjøre bil inn til kollektivterminalene og reise kollektivt derfra. En slik løsning er valgt fordi områdene rundt kommunesentrene er så spredt bebygde at det ikke lar seg gjøre å etablere et godt kollektivtilbud i disse områdene.

Det foreslås også å etablere flere innfartsparkeringer på de sentrale innfartsårene til byen, slik at bilistene kan sette fra seg bilen der og kjøre kollektivt inn til byen.

7. Finansieringskilder

Den foreslåtte porteføljen til en Bymiljøavtale er omfattende og vil kreve en betydelig medfinansiering fra staten og fra regionen gjennom bompenger og andre finansieringskilder. Forslaget til portefølje fremgår i del 2 av forslaget til Bymiljøavtale.

Nedenfor vises en grov oversikt over finansieringskilder.



Illustrasjon 16 – Finansieringskilder.

Porteføljen, areal- og parkeringstiltak og finansieringen vil være gjenstand for forhandlinger med staten, og må anses som et utgangspunkt for dette. Den endelige porteføljen og tiltakslisten vil ikke være klar før forhandlingene er gjennomført.



Del 2 – Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen

Versjon: 5.0

Sist revidert av	Revidert dato
Jo Viljam Drivdal	2016.12.27

Del 2 av dokumentet viser strategier og hovedsatsninger for de utfordringene regionen har og hvordan innretningen av tiltakene / prosjektene bør være for å kunne nå den overordnede målsettingen om at all vekst i persontrafikken skal tas av kollektiv, sykkel og gange.

De fire satsningsområdene er beskrevet og de viktigste tiltakene / prosjektene innen hvert satsningsområde er vist.

Innhold

Del 2 – Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen.....	41
1. Strategier og hovedsatsninger	44
2. Helhetlig portefølje	46
3. Satsingsområder.....	46
3.1 Bussmetro	47
3.2 Sykkelekspress.....	51
3.3 Transportknutepunkt Kristiansand	53
3.4 Grønt skifte.....	58
4. Virkninger	64
4.1. Nullvekstmålet	64
4.2. Delmål	64
5. Bomsystem / regional finansiering	65
5.1 Bomsystem.....	65
5.2 Miljødifferensierte bomsatser	66
5.3 Annen regional finansiering	67
6. Finansiering av prosjektporteføljen	67
6.1 Regional finansiering.....	69
6.2 Statlig finansiering.....	70

1. Strategier og hovedsatsninger

Nullvekstmålet har vært førende for arbeidet med Bymiljøavtalen. For å kunne nå nullvekstmålet er det pekt på noen hovedutfordringer: Kollektivtransport, Næringslivets transporter, Sykkel og gange samt Areal og parkering.

Andelen av de reisende som bruker kollektivtransport (RVU – reisemiddelfordelingen) er relativt lav i Kristiansandsregionen. Det må settes inn betydelige ressurser for å få andelen opp. Rutetilbud, frekvens og kapasitet må forbedres. Strategien som er valgt legger til grunn at man må dimensjonere kollektivtilbudet slik at det har kapasitet til å håndtere trafikkveksten og at kollektivtrafikken skal ha en mest mulig hinderfri fremføring, der det er nødvendig – på bekostning av biltrafikken.

Det er deretter sett på hvilke infrastrukturtiltak som må på plass for å få dette til å fungere. Etter en ekstern faglig gjennomgang er infrastrukturen fastlagt og driftsopplegget dimensjonert. Etter en tilsvarende ekstern gjennomgang av driftsopplegget er "Kollektivkonsept 2030" utviklet. Det er lagt vekt på kollektivakser og kollektivknutepunkter som legger til rette for en tett utbygging av boliger og arbeidsplasser.

Det arbeides videre med kollektivfremføringen gjennom byområdet.

Næringslivets transporter er viktige for å legge til rette for videre utvikling. Kristiansand er et strategisk viktig transportknutepunkt og hovedsatsningen på veisiden er i forbindelse med transportknutepunkt Kristiansand (Gartnerløkka-området). Kristiansand er en intermodal havn med tilknytning veg og jernbane. En forbedret fremkommelighet for næringstransport vil også gi forbedret fremkommelighet for kollektivtrafikken og øvrig trafikk.

Kristiansandsregionen har en meget god sykkelandel. Det har vært satset strategisk og målrettet på sykkel over lang tid. Denne satsningen ønskes videreført slik at andelen reisende som bruker sykkel eller går fortsetter å øke. Areal- og transportplanen legger føringer på at boliger og arbeidsplasser etableres langs kollektivakser og kollektivknutepunkter. En hovedsatsning er utbygging av sykkelekspressvei slik at man får en gang- og sykkelvei med gul stripe fra øst til vest gjennom byen.

Universitetet og sykehuset ligger i gangavstand fra sentrum. Dette er to viktige gangakser som prioriteres høyt og som det er et betydelig potensiale i. Øvrige gangetiltak har blant annet fokus på bedre gangforbindelser fra boligområder til kollektivholdeplasser.

Areal og parkering er sentrale elementer for å legge til rette for at flest mulig kan reise kollektivt, sykle eller gå. Kristiansandsregionen var tidlig ute med å få på plass en felles areal- og transportplan som legger føringer på utbyggingsmønster. Denne planen skal rulleres i inneværende valgperiode.

Det arbeides også med en metode for å rangere utbyggingsområder etter målsettingene i Bymiljøavtalen. Det tas sikte på at denne metoden kan rulleres ut i alle kommunene.

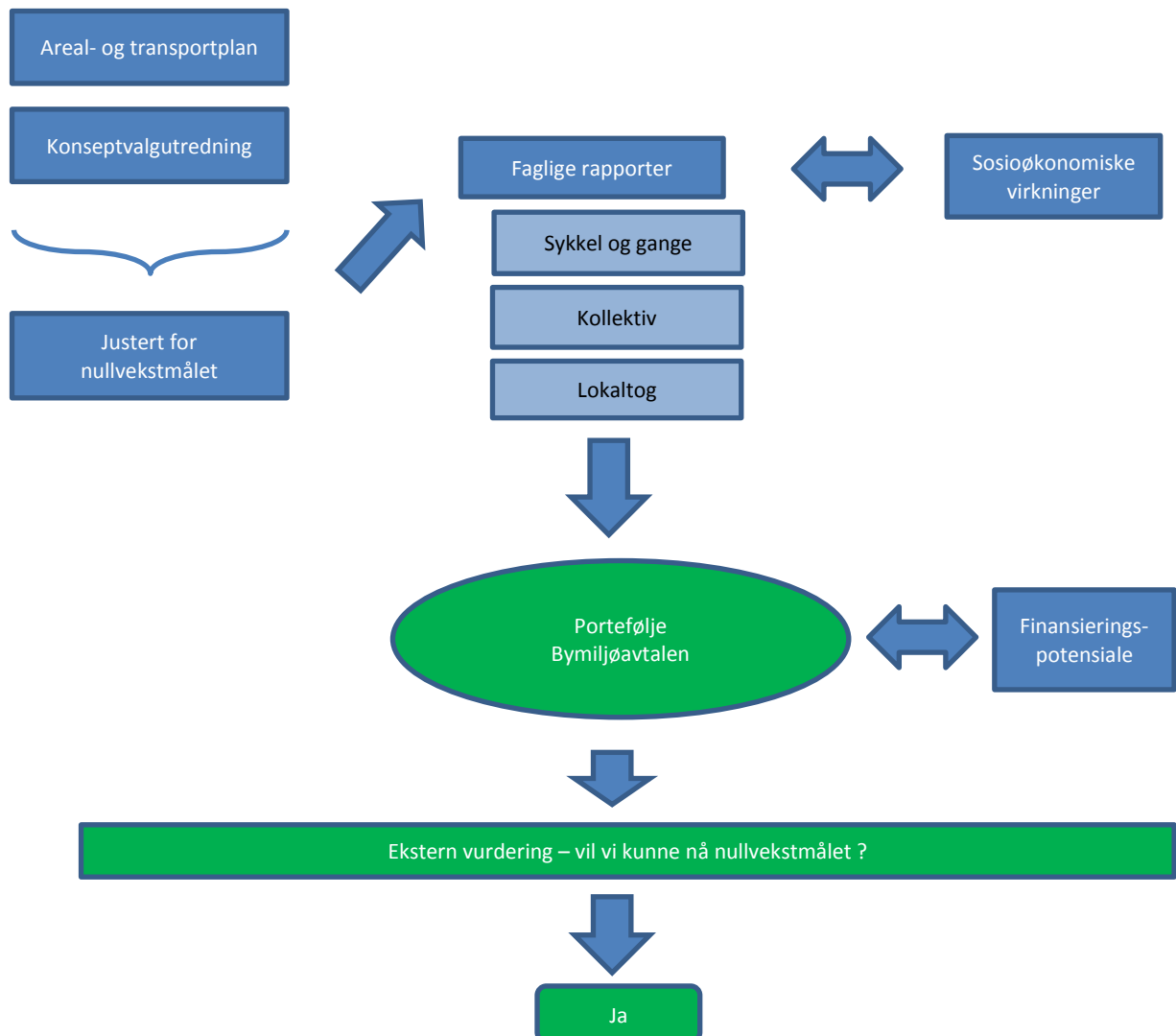
I bysentrum legges det opp til å få mest mulig parkering under bakkenivå for på den måten å kunne åpne opp bysentrum for syklende og gående og samtidig få en god fremføring av kollektivtrafikken i utvalgte traséer. I de omkringliggende kommunene satses det på innfartsparkeringer som legger til rette for at de som bor utenfor områder med akseptabel kollektivdekning kan kjøre bil til sentralt plasserte innfartsparkeringer og reise kollektivt derfra.

Regionen har utpekt fire satsningsområder:

- Bussmetro
- Sykkelekspress
- Transportknutepunkt Kristiansand
- Grønt skifte

De fire satsningsområdene er videre omtalt i dette dokumentet.

Det porteføljeforslaget som er utarbeidet er basert på en helhetlig tilnærming med utredninger og analyser på sentrale områder. Dette er vist i figuren nedenfor og er nærmere beskrevet i del 4 av dokumentet.



2. Helhetlig portefølje

Regionen har lagt til grunn føringene i Nasjonal transportplan (NTP) om helhetlige bymiljøavtaler. Det er lagt vekt på at porteføljen skal bygges opp slik at man får helhetlige løsninger som til sammen gir god måloppnåelse.

Det er tenkt helhetlige løsninger som i størst mulig grad binder sammen transportsystemet. At trafikkavviklingen blir best mulig, at gang og sykkelveinettet blir sammenhengende og at det blir gode koblinger mellom gangveinettet, innfartsparkeringer og kollektivnettet. De veiprosjektene som er tatt inn i porteføljen skal også bidra til gode løsninger for kollektiv, sykkel og gange.

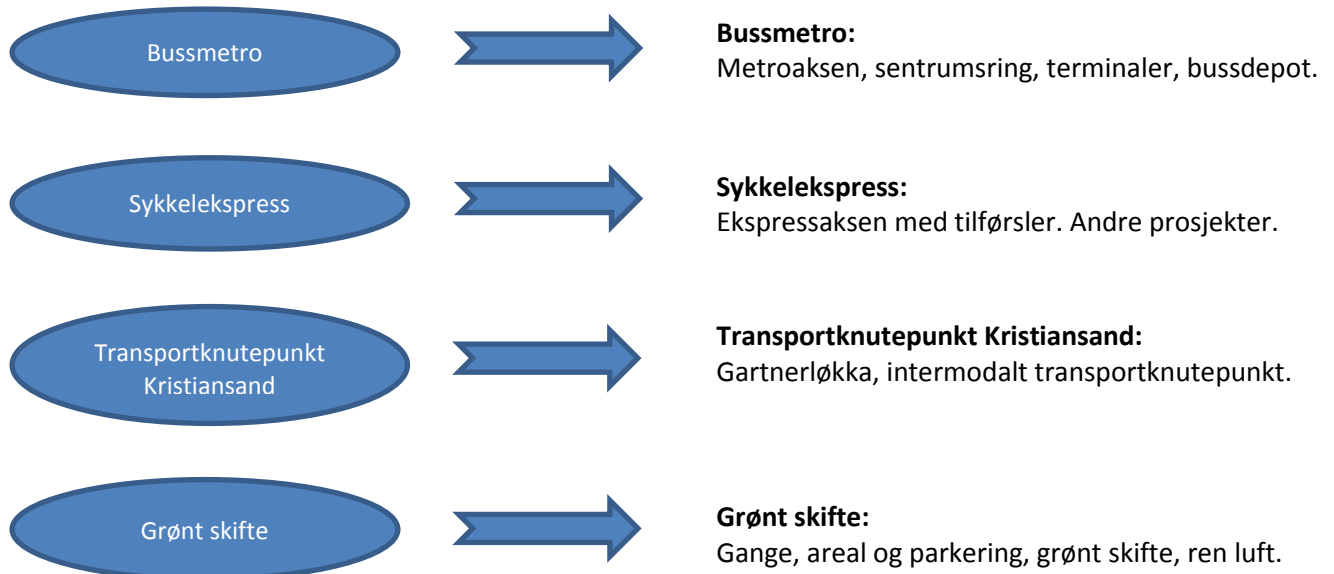
Kollektivsystemet foreslås oppgradert med fokus på hinderfri fremføring på sentrale strekninger og en vesentlig kapasitetsøkning sammen med en optimalisering av rutetilbud og frekvens. Det foreslås kollektivterminaler i de omkringliggende kommunene og innfartsparkering på sentrale innfartsårer til bysentrum.

Med dette porteføljeforslaget vil regionen kunne nå målet om nullvekst (ref Urbanet Analyse rapporten, vedlegg 9). De reisende vil kunne ha et reelt alternativ til bilen og vil kunne bruke bil når de må og benytte kollektiv, sykle eller gå når de kan. Detaljert portefølje følger som vedlegg 8.

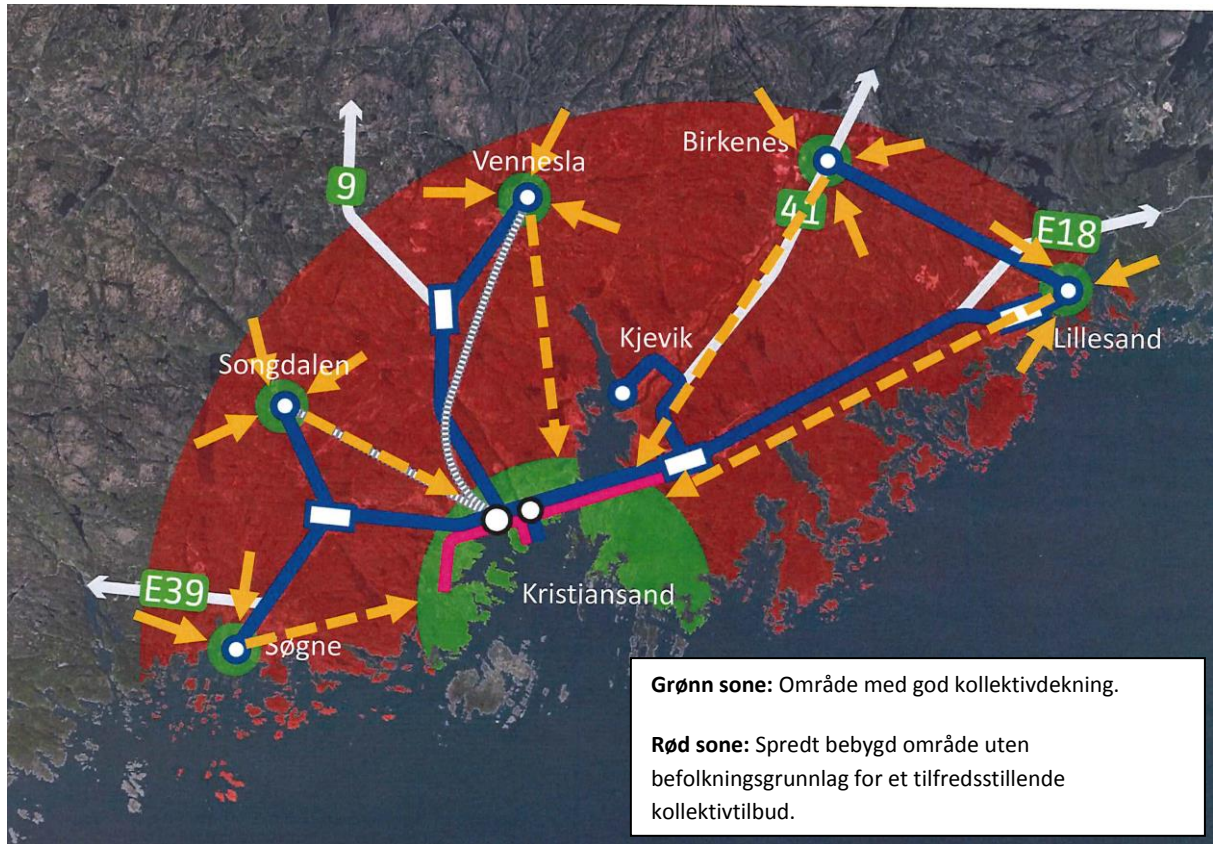
For mer informasjon om Bymiljøavtalen i Kristiansandsregionen se: www.bymiljøavtalen.no

3. Satsingsområder

Selv om porteføljen er en helhet vil vi i de følgende kapitlene presentere de viktigste tiltakene samlet i fire satsingsområder for henholdsvis Metrobuss, Sykkelekspress, Transportknutepunkt Kristiansand og Grønt skifte.



3.1 Bussmetro



Illustrasjon 01 – Overordnet kollektivsystem / Metrossystem – se blå faktaboks.

Kollektivkonsept - Bymiljøavtalen

- Dobling av kapasiteten
- Kollektivterminaler i kommunene (hvite rundinger på grønn bakgrunn på kartet).
- Park & ride på sentrale innfartsårer (hvite bokser på kartet).

På kartet er avtaleområdet vist med to farger – rødt og grønt. I det grønne området er det / vil det bli god kollektivdekning. I det røde området er det ikke befolkningsgrunnlag for et optimalt kollektivtilbud, bortsett fra hovedinnfartsårene. Man ser her for seg at reisende kan bruke andre transportmidler inn til kollektivterminalene og reise kollektivt derfra. Togtransport som arbeidsreise er et alternativ for noen på reiser fra Vennesla og Songdalen. På sikt kan det bli aktuelt å øke frekvensen for på den måten å legge til rette for økt togtransport.

Det er utredet et kollektivkonsept for Bymiljøavtalen. Det legges her opp til en dobling i kapasiteten og bedre fremkommelighet for kollektivsystemet slik at man kan møte den forventede trafikkveksten. Dette innebærer at det er nødvendig med både fysiske tiltak for infrastrukturen og en vesentlig styrking av driften. Det er utarbeidet en egen rapport for det fremtidige kollektivsystemet (vedlegg 1).

Hovedtrekkene for infrastrukturtiltakene er å etablere et regionalt kollektivnett som binder sammen kommunesentrene med bysentrum, etablere kollektivterminaler i de omkringliggende kommunesentrene, og innfartsparkeringer

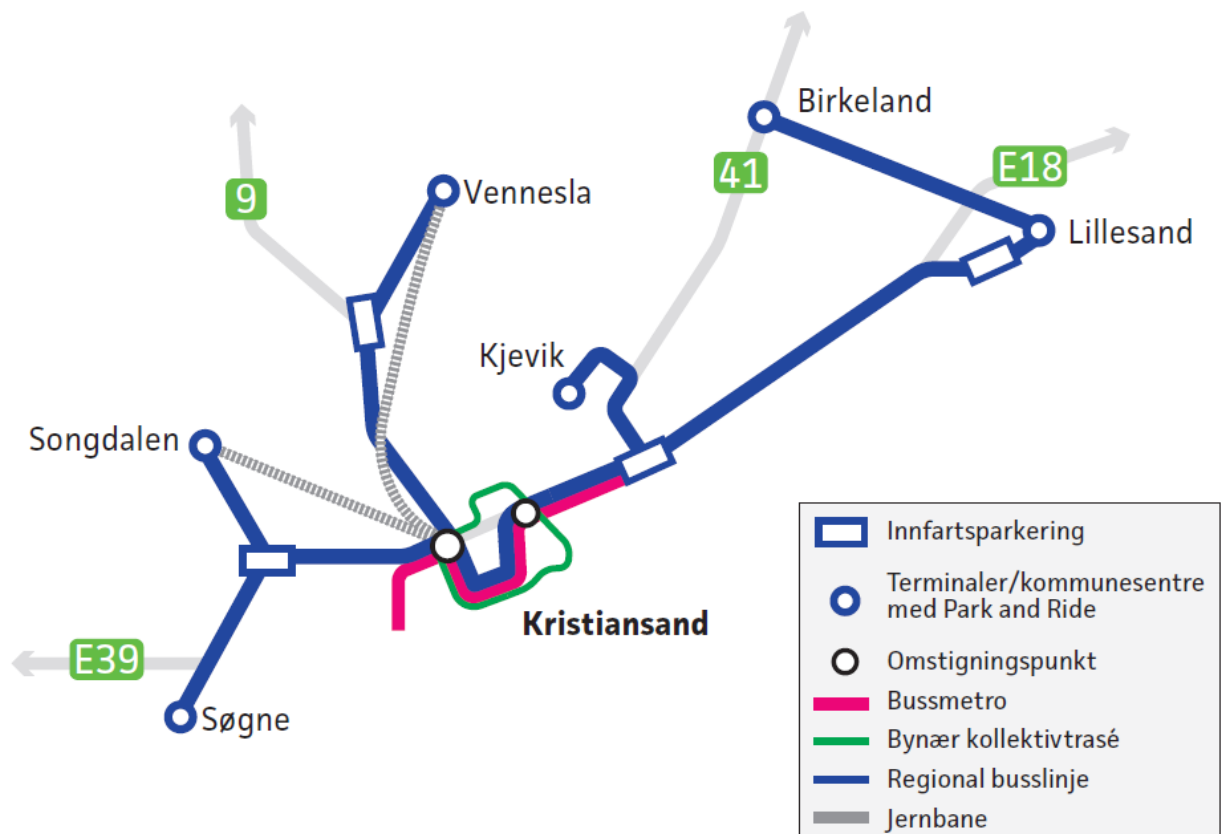
på de sentrale innfartsårene inn til bysentrum.

Hovedtrekkene i det fremtidige kollektivsystemet er vist på illustrasjon 01, ovenfor.

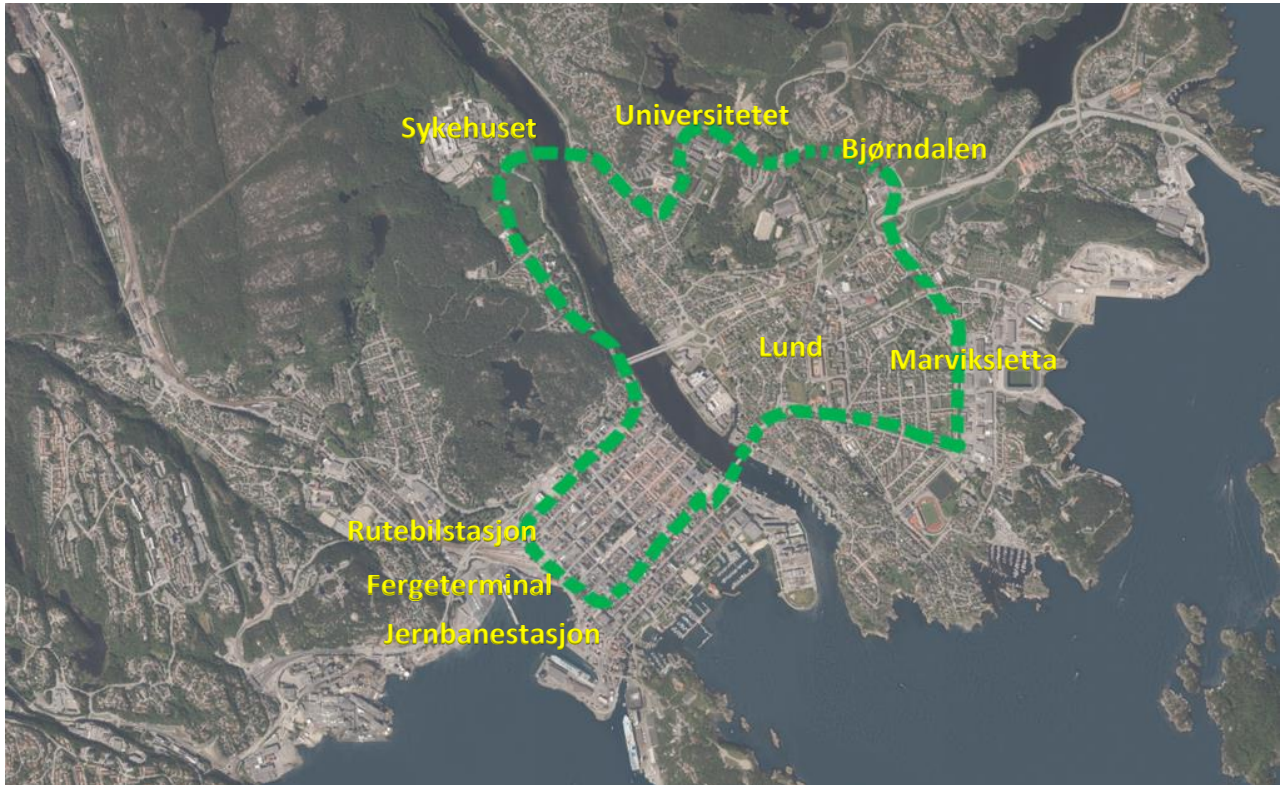
I området markert med grønt er det eller vil bli et godt kollektivtilbud som vil være et reelt alternativ til privatbil. I området markert med rødt er bosettingen mer spredt og det vil være vanskelig å få et godt nok kollektivtilbud. I dette området legges det til rette for at man kan bruke privatbil til kollektivterminalene eller til de sentrale innfartsparkeringene (markert som hvite firkanter), sette fra seg bilen der og reise kollektivt inn til bysentrum.

I de bynære områdene er det hovedfokus på "metroaksen" og bussfremføringen i byområdet inkludert en sentrumsnær trasé som vil binde sammen sentrale punkter i byen: Gartnerløkka, Kvadraturen, Lund, Universitetet og sykehuset. Det er langs denne bynære traséen stor befolkningstetthet og mange arbeidsplasser. Det planlegges flere byutviklings- og boligprosjekter langs denne traséen.

Nedenfor vises illustrasjon 2 - en prinsippskisse av kollektivsystemet med den indre bynære traseen og et kartutsnitt.



Illustrasjon 02 – Bynær trasé – ruteillustrasjon - overordnet.



Illustrasjon 03 – Bynær trasé - kart.

Det fremtidige kollektivsystemet dimensjoneres for å kunne ta den forventede trafikkveksten som følger av målet om nullvekst for personbiltrafikken.

Det er foretatt en ekstern gjennomgang av det foreslåtte kollektivsystemet – først infrastruktur, deretter driftsopplegget (vedlegg 2 og 3). Det blir her påpekt at flaskehalsen i et fremtidig kollektivsystem er fremføring gjennom sentrumsområdet i Kristiansand. Arbeidet med å fastlegge endelig trasé fra Gartnerløkka, gjennom Kvadraturen over Lund og videre til E18 ved Bjørndalsletta er ennå ikke avsluttet, og vil kunne medføre endringer i porteføljen. Det er imidlertid lagt inn kjente tiltak på strekningen.

Driften av kollektivsystemet må styrkes kraftig for å kunne møte forventet trafikkvekst. Urbanet Analyse AS har i forbindelse med KVVU'en estimert at kapasiteten må økes med mellom 60 og 120 % for å kunne ha tilstrekkelig kapasitet.

Jernbane

Det går i dag jernbane på strekningen Vennesla – Kristiansand – Nodeland. I noen utstrekning brukes det ordinære tilbudet også for jobbreiser. Frekvensen er imidlertid ikke god nok til å være et fullgodt alternativ for pendlere / jobbreiser. En vesentlig forbedring av frekvensen medfører betydelige investeringer i infrastruktur og drift. På lang sikt vil dette kunne bli aktuelt, men med dagens passasjergrunnlag vurderes en større satsning som uaktuelt.

Det er utarbeidet en rapport som drøfter muligheter og begrensninger for et lokaltogtilbud på strekningen Vennesla – Kristiansand – Nodeland (og Marnardal). Denne følger som vedlegg 13.

Tiltak

Nedenfor er det vist en tabell (i aggregert form) over tiltakene innenfor kollektiv infrastruktur.

Prosjekt	Kostnadsestimat (millioner kr)	Type tiltak	Planlagt gjennomført
Ny bro over Otra	500	Sentrumsnær Trasé	Fase 1 - 2
Bussfremføring gjennom byen	800	Metroaksen øst/vest	Fase 1 - 4
Ladepunkter for hybrid	5	Metroaksen øst/vest	Fase 1
Kollektivterminaler	80	Metrosystem	Fase 1
Ronakrysset	200	Metroaksen øst/vest	Fase 1
Innfartsparkeringer	105	Metrosystem	Fase 1 - 2
Kollektivfelt Kjos - Flødemelka	200	Metroaksen øst/vest	Fase 1
Bussdepot	200	Metrosystem	Fase 1
Kollektivfelt E18 og FV 456	220	Metroaksen øst/vest	Fase 2
Kollektivtrasé Otra- UiA - Bjørndal	300	Metroaksen øst/vest	Fase 3
Kollektivfelt Varoddbrua - Rona	200	Metroaksen øst/vest	Fase 3
Opprustning av holdeplasser mv.	140	Metrosystem	Fase 4

Illustrasjon 04 – Kollektivtiltak - aggregert. Listen er ikke uttømmende. Fullstendig portefølje finnes som vedlegg (vedlegg 8).

Nærmere om de enkelte tiltakene:

Kollektivterminaler i kommunene

Det planlegges kollektivterminaler i de omkringliggende kommunene med tilhørende parkeringsmuligheter. Tanken bak dette er å legge opp til et godt kollektivtilbud mellom terminalene og bysentrum, samtidig som man stimulerer til at de som bor i områder med lav kollektivdekning kan bruke bil, sykle eller gå inn til terminalene og reise kollektivt derfra. Terminalene vil ha en fornuftig og gjenkjennbar standard. Det legges opp til å bygge terminalene i den første fireårs-fasen.

Ny bro over Otra - Eg

Dette prosjektet vil binde sammen området ved Universitetet med sykehusområdet og være en del av en sentrumsnær kollektivtrasé som vil inkludere: Gartnerløkka, Kvadraturen, Lund, Bjørndal, Universitetet og sykehuset.

Dette prosjektet vil også ha en beredskapsmessig side i forhold til transport til sykehuset.

Bussfremføring i bysentrum

Det er i porteføljen foreslått en del tiltak i forbindelse med å få en god og mest mulig hinderfri fremføring av bussen gjennom byen. Bussfremføringen i byen er pekt på som den største flaskehalsen i kollektivsystemet og det er utfordrende å finne de beste løsningene.

Kristiansand kommune har initiert et arbeid som tar sikte på å vurdere de aktuelle traséene. Først når dette arbeidet er ferdig kan man detaljere nødvendige tiltak i sentrum. Porteføljen vil måtte justeres når dette arbeidet er slutført.

Ladepunkter for hybridbusser

Det er gjennomført en vurdering av alternative drivstoff for fremtidens busser og det er konkludert med en strategi der bussparken elektrifiseres over tid. Porteføljen omfatter to ladepunkter på metroaksen.

Innfartsparkeringer

Det er foreslått fire større innfartsparkeringer på de sentrale innfartsårene til Kristiansand som vil fange opp de største trafikkstrømmene inn til byen. Det skal her legges til rette for at man kan sette fra seg bilen og reise kollektivt inn til bysentrum / arbeidsplassen.

I tillegg etableres det flere mindre park & ride parkeringsplasser i tilknytning til kollektivsystemet.

Ronakrysset

Arbeidet med ny Varoddbro startes trolig i 2017. En utbedring og kollektivprioritering i Ronakrysset er nødvendig for å sikre både fremkommelighet for kollektivtrafikken og for å unngå oppstuvning og trafikkfarlige situasjoner fra Varoddbroa mot Rona. Tiltaket er prioritert tidlig i fase 1.

Detaljert portefølje fremgår i vedlegg 8.

3.2 Sykkelekspress

Hensikten med sykkelekspressvegen er å legge til rette for god gang og sykkelforbindelse fra Timenes til Kjos. Visjonen er at alle sykler. Gjennomført Mulighetsstudie har resultert i flere trasevalg på de enkelte delstrekene. En silingsrapport har redusert antall trasevalg.

Sykkelekspressvegen skal bli en sykkelveg hvor man kan sykle trafiksikkert på hele strekningen, med en god fremføringshastighet. Flere skal bytte ut bilen med sykkel, fordi dette lønner seg både med henblikk på tid, trivsel og helse. Sykkelekspressvegen skal være med å bidra til en fordobling av sykkeltrafikken fra 2014 til 2020 med et mål på en sykkelandel på 11%. Sykkelekspressvegen skal bygges med god arkitektonisk kvalitet som bidrar til en god og attraktiv reiseopplevelse for syklistene. Det legges opp til god materialbruk, tydelig skilting, gjenkjennelig utforming på hele strekningen og god estetisk utforming av underganger og bruer. Det skal legges til rette for høystandard sykkelanlegg som kan driftes og vedlikeholdes på en god måte hele året.



Illustrasjon 5 – Sykkelekspressvei. Prosjektene i Bymiljøavtalen sammen med eksisterende prosjekter og strekninger som inngår i andre prosjekter, vil totalt sett gi sammenhengende sykkelekspressvei fra Timenes til Kjos.

Nærmere om de enkelte tiltakene:

Vollevann-Oddemarka (fase 1) går langs E18 og er det delstrekket som går fra øverst i Narviksbakken til og med påkobling eksisterende sykkelekspressveg ved Oddernes gartneri. En lengde på ca 1400 meter. Det ble gjennomført konsekvensutredning av trasevalgene som resulterte i en anbefaling. Anbefalt trase (nordsiden av E18) var til politisk forankring i byutviklingsstyret juni 2015. Detaljregulering er i ferd med å slutføres og planlegges sendt til 1. gangs behandling våren 2017.

Oddemarka – Tordenskjoldsgate (fase 1) går parallelt med E18 og er det delstrekket som går fra kryssområdet ved Oddernes kirke og med påkobling i østenden av Tordenskjoldsgate. En lengde på ca 1400 meter. Det ble gjennomført konsekvensutredning av trasevalgene men hvor resultatet ikke resulterte i en klar anbefaling av trasevalg. Byutviklingsstyret hadde saken til behandling i november 2015 men ble utsatt for befaring. Det resulterte i ønske om å utrede 2 ulike traseer over Otra. Dette utredes nå og må avklares før man igangsetter reguleringsarbeidet.

Lumber – Auglandsbukta (fase 2) Anbefalt trase går parallelt med fv 456 fra og med påkobling eksisterende sykkelekspressveg i Lumberkrysset og fram til påkobling eksisterende sykkelekspressveg ved båthavna i Auglandsbukta, en lengde på ca 900 meter. Traseen er planlagt i bru over Jaktoddveien. Det er avsatt areal i Kommunedelplan for sykkelekspressveg i Kristiansand (vedtatt 16.09.15). Konsekvensutredningen i

kommunedelplanen har konkludert med at traseen er akseptabel å gjennomføre. Reguleringsplan er ikke påbegynt. Prosjektet ligger i fase 2 - perioden 2024-2027.

Auglandsbukta – Kjosbukta (fase 2) Anbefalt trase starter ved fv456/ båthavna i Auglandsbukta, følger deretter Vågsbygd Ringvei inn til avkjørsel Hundebakken og ligger parallelt med Vågsbygd Idrettsplass fram til Kjosdalen 4. Deretter følger traseen igjen fv 456 fram til Kjoskrysset. En lengde på ca 1000 meter. Det er avsatt areal i Kommunedelplan for sykkelekspressveg i Kristiansand (vedtatt 16.09.2015). Konsekvensutredningen i kommunedelplanen har konkludert med at traseen er akseptabel å gjennomføre. Reguleringsplan er ikke påbegynt. Prosjektet ligger i fase 2 - perioden 2024-2027.

Andre sykkelprosjekter

Det legges opp til flere sykkel- og gangeprosjekter i kommunesentrene og prosjekter som vil binde sammen eksisterende sykkelveinett og koble opp mot den sentrale sykkelekspressveien.

Tiltakene i kommunesentrene planlegges slik at flest mulig vil kunne sykle eller gå fra bolig til kommunesenteret og kollektivterminalen for eventuell videre transport. Det planlegges også tiltak som vil gi en bedre mulighet for å sykle fra kommunesentrene og inn til byen.

Detaljert portefølje fremgår i vedlegg 8.

3.3 Transportknutepunkt Kristiansand

Det viktigste prosjektet innenfor satsingsområde "transportknutepunkt Kristiansand" er prosjektet Gartnerløkka – Kolsdalen. Dette er et prosjekt som vil gi:

- En forbedret trafikkavvikling øst/vest, for både person- og godstrafikk.
- Vesentlig forbedring av adkomsten til havneområdet og fergekai. For person- og godstrafikk inn/ut av landet.
- Bedre adkomst mellom havneområdet og jernbanens godsterminal på Dalane.
- Bedre flyt for kollektivtrafikken
- Ny parsell av sykkelekspressveien.
- Tilrettelegging for tett utbygging av kontorarbeidsplasser i et kollektivknutepunkt (Quadrum).
- Nytt / utbedret havnespor for kobling av jernbane og havn.

Kristiansand er et regionalt transportknutepunkt med vegforbindelser øst – vest og nord. Byen er også et knutepunkt for jernbanen øst – vest.

I knutepunktet møtes veg, jernbane, buss og havn. Gartnerløkka som et sentralt punkt i vegsystemet, jernbanestasjonen, havna (person- og godstrafikk) og rutebilstasjonen ligger innenfor et svært konsentrert område.

Det går jernbanespor til havna og dette legger godt til rette for at området kan være et intermodalt knutepunkt hvor man kan få en tilnærmet sømløs overgang mellom de ulike transportformene. Det er en betydelig utenlands-trafikk over havna.

Fra Gartnerløkka og nordover langs RV 9 forbindes området med jernbanens godsterminal på Dalane. Dette prosjektet henger sammen med Gartnerløkka-prosjektet men er i porteføljen satt opp med en egen post. I prosjektforslaget ligger også en parsell av sykkelekspressveien.



Illustrasjon 6 – Gartnerløkka – Kolsdalen. Dette er det viktigste transportknutepunktet i Kristiansand. Her møtes vei, sjø og bane i et knutepunkt. E18 / E39 er hovedfartsåren øst/vest. Mot nord går RV 9 med adkomst til Jernbanens godsterminal på Dalane. Jernbanestasjonen, Rutebilstasjonen og fergeterminalen ligger alle i samme område.



Illustrasjon 7 – Gartnerløkka – Kolsdalen. Inkludert i prosjektet er også en parsell av sykkelekspressveien.

Kristiansand lufthavn Kjevik ligger litt øst for sentrum og er en del av det overordnede transportnettet i regionen.

Det er foreslått fire veiprosjekter i forslaget til portefølje. Alle med en betydelig andel kollektiv-, sykkel- og gange. Prosjektene er vist i tabellen nedenfor og er også gitt en kort beskrivelse.

Prosjektene i "veipakken" er satt sammen som en videreføring av konseptvalgutredningen (KVU) og den samlede virkning prosjektene vil ha også for kollektivtransport, sykkel og gange.

Prosjekt	Kostnadsestimat (millioner kr)	Planlagt gjennomført
E18/E39 Gartnerløkka		
a) Gartnerløkka – Kolsdalen	3000	Fase 1
b) Kolsdalen – Meieriet	470	Fase 1 - 2
c) Meieriet – Breimyr	230	Fase 2
E18 Håneskrysset	122	Forlengelse
Fv 456/457 Kjoskrysset	113	Forlengelse
Ny Havnegate	330	Fase 3
Rv9 fra E39 til Krossen	300	Fase 3

Illustrasjon 8 – Veiltak. NB – Håneskrysset og Kjoskrysset er foreslått tatt inn i forlengelsen av inneværende bompengepakke.

Veiprosjektene er videreført fra konseptvalgutredningen. Det er imidlertid justert noe som følge av at man på det tidspunkt KVU ble godkjent tillot en viss trafikkvekst. I Bymiljøavtalen er målet om nullvekst førende og man har derfor gjort følgende justeringer:

- FV 456 Lumber – kjosbukta er tatt ut. Dette var et prosjekt som i hovedsak ville generert økt trafikk. Enkelte andre småprosjekter i Kjosområdet vil kunne gi bedre løsning for trafikkflyten.
- På samme grunnlag er RV 9 Gartnerløkka – Krossen redusert fra en ny trasé med tunnel, til en mindre oppgradering av eksisterende veg.
- Ytre ringvei og ny vei til Kjevik er tatt ut av Bymiljøavtalen og blir separate prosjekter.

Nærmere omtale av de enkelte prosjektene:

E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen - Meieriet - Breimyr

Prosjektet innbefatter ny firefelts riksveg vest for Kristiansand som starter på Gartnerløkka i sentrum og går til Breimyr som ligger nært på kommunegrensen til Songdalen. E39 mellom Gartnerløkka og Meieriet er hovedtransportåren for trafikken til/fra og gjennom Kristiansand. Vegen har en viktig transportfunksjon både for lokal, nasjonal og internasjonal trafikk. Tiltaket vil gjøre trafikkavviklingen lettere spesielt i rush og gi god tilgjengelighet til ferjeterminalen.

Prosjektet er delt i 2 reguleringsplaner fordelt på delstrekkeene Gartnerløkka – Meieriet og Rikekrysset – Breimyrkrysset. Begge planene ble vedtatt i Kristiansand Bystyre 18. februar 2015. Prosjektet er kostnadsberegnet til for delstrekkeene Gartnerløkka-Kolsdalen: 3000 millioner, Kolsdalen-Meieriet: 230 millioner og Meieriet-Breimyr: 470 millioner. Alle tall 2015-kroner.

Delstrekket Gartnerløkka- Kolsdalen består av en stor andel myke tiltak som gange, gjennomgående sykkelekspressveg samt bedre framkommelighet for blant annet kollektivtrafikk.

Prosjektet bidrar til bedre fordeling av trafikk i Kristiansand by og til/fra E18/E39, samt legger om og opprettholder jernbane godsspor til industrien i Kolsdalen (Glencore) og til containerhavna i Kristiansand. Prosjektet bygger også 2 nye jernbanespor til Kristiansand ferjeterminal slik at det styrker konkurranseevnen for godstransport fra sjø til bane. Vegen bygges over Jernbanestasjonen i Kristiansand tilpasset dagens og framtidig sporplan.

Etablering av prosjektet henger naturlig sammen med etablering av Ny Havnegate, og er tilpasset en framtidig løsning med ny E18/E39 som ringveg rundt Kristiansand.

Prosjektet bidrar til en helhetlig løsning med god by tilpassing

Det er opprettet egen nettside for prosjektet på www.vegvesen.no.

E18 Håneskrysset

Prosjekt E18 Håneskrysset er et riksvegprosjekt som ligger i Kristiansand kommune, ca 9 km øst for Kvadraturen. Hovedmålet med reguleringsplanen er å bedre trafiksikkerheten for alle og framkommeligheten for kollektivtrafikken spesielt, samt legge til rette for park & ride. Strekningen er ca. 800m lang. Prosjektet innbefatter delstrek av den planlagte sykkelekspressvegen som strekker seg fra Dyreparken til Andøykrysset. Prosjektet er helt nødvendig for å kunne ivareta god trafikkavvikling og trafiksikkerheten på E18 når ny Varoddbru åpner (sannsynligvis 2019).

Det foreligger godkjent reguleringsplan som ble vedtatt i Kristiansand Bystyre den 21.05.2014. Grunnerverv er i hovedsak gjennomført og byggeplan ble ferdigstilt september 2015. Prosjektet er kostnadsberegnet til 122 millioner hvorav andelen til myke tiltak utgjør ca 52 millioner. Alle tall i 2014-kroner.

Det er opprettet egen nettside for prosjektet på www.vegvesen.no

Fv 456/457 Vågsbygdveien/ Holskogveien (Kjoskrysset)

Dette planarbeidet omhandler krysset fv456/457, også kalt Kjoskrysset.

Fylkesveg 456/457 er et travelt kryss som ligger i bydelen Vågsbygd i Kristiansand kommune, ca 5 km sørvest fra Kvadraturen. I prosjektet legges det opp til utbedring av krysset samt bedre trafikkavviklingen, trafiksikkerheten og spesielt bedre forholdene for de myke trafikantene. Dette skal gjøres ved prioritering av kollektivtrafikk, bedre kapasitet i krysset generelt og ivareta myke trafikanter ved at kryssing av fylkesvegen skal være planskilt.

Det foreligger godkjent reguleringsplan som ble vedtatt i Kristiansand Bystyre 24.09.2014.

Prosjektet er kostnadsberegnet til 113 millioner kroner hvorav myke tiltak utgjør ca 43 millioner kroner. Alle tall 2014-kroner.

Ny Havnegate

Planarbeidet pågår og det jobbes mot å legge fram reguleringsplan for ny Havnegate og Vestre Strandgate for kommunal saksbehandling våren 2017.

Planen legger opp til at i Vestre Strandgate skal kollektivtrafikken prioriteres og få en bedre framkommelighet. Det skal også bli bedre forhold for myke trafikanter. Mye av biltrafikken i Vestre Strandgate skal overføres til ny Havnegate, som blir ny hovedatkomst til Kvadraturen fra byens vestsida. Havnegata skal også være en effektiv atkomst til containerhavna for næringstrafikken. Langs Havnegata skal det bygges ny gang-sykkelveg med standard tilsvarende sykkelekspressveg. Prosjektet skal bidra til god byutvikling og er kostnadsberegnet til 330 millioner kroner hvorav andelen til myke tiltak utgjør ca 165 millioner. Alle tall i 2014-kroner.

Etablering av prosjektet henger naturlig sammen med etablering av E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen.

Det er opprettet en egen nettside for prosjektet på www.vegvesen.no

Rv9 fra E39 til Krossen

Statens vegvesen (pr. november 2015) anbefaler ikke at det bygges ny trasé for rv. 9 mellom E39 og Krossen/Dalane i Kristiansand kommune. Hovedgrunnen er at de vurderte traséene ikke avlaster dagens veg i nevneverdig grad og koster mye i forhold til nytteverdi. Det anbefales derimot å gjøre tiltak langs dagens riksveg for å bedre trafikksikkerheten, øke framkommeligheten og utbedring av situasjonen for kollektivtrafikk, gående og syklende langs hele strekket fra E39 ved Gartnerløkka til Krossen.

Konsekvensutredningen (KU) har nå vært på høring (frist 20.01.2016): Det er ikke blitt utarbeidet kommunedelplankart til planarbeidet.

Prosjektet var i utgangspunktet kostnadsberegnet til 1000 millioner kroner (2014-kroner) men med den ovenfor nevnte løsningen hvor tiltak gjøres langs dagens veg kan dette beløpet reduseres til 300 millioner.

Det er opprettet egen nettside for prosjektet på www.vegvesen.no

Detaljert portefølje fremgår i vedlegg 8.

3.4 Grønt skifte



For å nå målsettingen om nullvekst for personbiltrafikken er man avhengig av at man får et skifte i hvordan transportsystemet legges til rette, hvor bo- og arbeidsplasser etableres og hvilke valg som gjøres av den enkelte.

Kollektivsystemet må legges til rette slik at det blir et reelt og godt alternativ til privatbilen. Boliger og arbeidsplasser bør etableres i tilknytning til kollektivsystemet og det må etableres et sykkel- og gangetilbud som stimulerer til økt bruk.

Et skifte i retning av et "grønnere" transportsystem vil ha mange fordeler:

- Lettere fremkommelighet for kollektivtransporten.
- Mindre køproblemer for tungtransporten.
- Renere luft.
- Bedre helse.
- Reduserte klimautslipp.

Innenfor dette satsingsområdet omtales: gange, arealbruk, parkering og ren luft.

3.4.1 Gange

Tiltakene som beskrives her er "rene" gangetiltak (sykkel- og gangveier er omtalt i kap 3.2). De fleste tiltakene som foreslås innenfor gange er mindre tiltak hvor det er prioritert tiltak som binder sammen boligområder med kollektivholdeplasser – snarveier for å korte ned gangtid og forenkle adkomsten til kollektivsystemet.

ATP-modellen er brukt for identifisering og prioritering av tiltakene. ATP modellen er utviklet i transportplansamarbeidet som et verktøy for å prioritere tiltak.

Det foreslås et stort gangetiltak – aksen fra UiA over Lund og inn i Kvadraturen. Dette er en akse som vil forbinde bysentrum med universitetet og som vil være viktig for både gående, syklende og kollektivtransport. Det gjenstår fremdeles en del arbeid med detaljering.

I tillegg til dette foreslås det en rekke mindre tiltak: fortau, utbedringer, utvidelser, mv.

Nedenfor vises en liste over noen av de sentrale gange-prosjektene. En mer detaljert portefølje fremgår i vedlegg 8.

Prosjekt	Kostnadsestimat (millioner kr)	Planlagt gjennomført
Gangakse UiA - Kvadraturen	49	Fase 1 - 3
Gangakse sykehuset – Kvadraturen	15	Fase 2
Broveien – Åsveien	15	Fase 2
Høietun - Leirdalen	10	Fase 2
Ringlebekkveien - Kvernveien	10	Fase 2
Vesterøya - Bånefjell	12	Fase 3
RV9 undergang ved Grimsbekken	15	Fase 3
Moneheia - Båsefjell	13	Fase 3

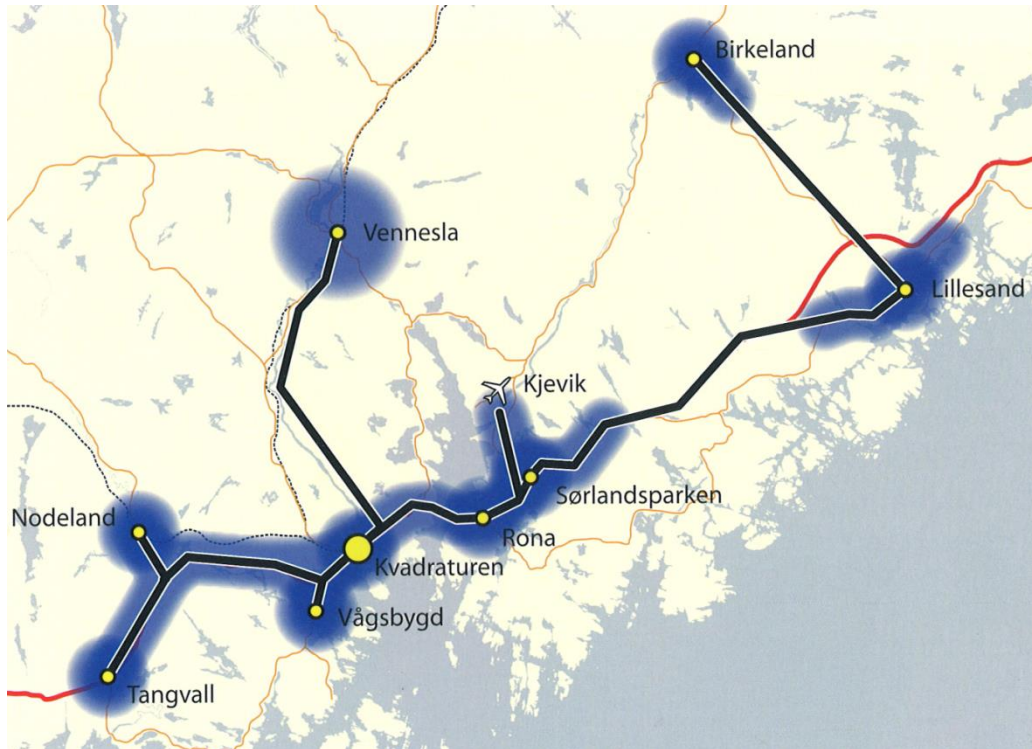
Illustrasjon 9 – Gangetiltak. Listen er ikke uttømmende. Fullstendig portefølje finnes som vedlegg 8.

3.4.2 Arealbruk

Kristiansandsregion har gjennom areal- og transportplansamarbeidet (ATP) konkretisert hvor fremtidig utbygging av bolig- og næringsområder bør lokaliseres. Denne planen har status som en regional plan og er vedtatt av de to fylkestingene (Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050).

Planen legger opp til at utbygging skal skje langs og i nærheten av etablerte kollektivakser, slik at man i størst mulig grad kan benytte seg av kollektivtransport, sykle eller gå.

Det er utarbeidet et notat som viser prinsipper og metoder for arealutnyttelse (vedlegg 7 – Prinsipper og metoder for arealutvikling – Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen).



Illustrasjon 10 – Utbyggingsområder fra regionalplanen (utsnitt).

ATP planen ble vedtatt i 2011. I planen er det spesifisert at det skal rapporteres på planen en gang pr valgperiode og at planen skal rulleres minst hvert åttende år, dvs i løpet av 2018. Det er Vest Agder fylkeskommune som skal stå for rapportering og rulling. ATP utvalget skal være styringsgruppe for revisjonsarbeidet.

Det har i 2015 blitt gjennomført en undersøkelse av hvordan ATP planen er fulgt opp i kommunene. Funnene er summert opp i en egen rapport som vil danne et vesentlig grunnlag for den første rapporteringen på planen. Rapporten følger som vedlegg 10.

I forbindelse med arbeidet med Bymiljøavtalen er det i Kristiansand kommune under arbeid en metode for å rangere de enkelte utbyggingsområdene i hver kommune etter hvor godt de "treffer" på målsettingen om nullvekst. Dette er en skjønnsmessig gjennomgang av ulike kriterier som gjennomgås for hvert enkelt område hvor det settes karakterer på de ulike elementene som så summeres opp til en felles karakterverdi. Områdene rangeres i et system fra 1 til 10, hvor 1 er dårligst og 10 er best.

Det tas sikte på at denne metoden kan brukes i alle de syv kommunene i avtaleområdet.

Utdrag fra Regional plan kap. 10.2

- Den regionale planen skal legges til grunn for kommunenes planlegging og for statlige og regionale myndigheters virksomheter.
- Kommunene og fylkeskommunene skal rapportere en gang per valgperiode på hvordan planen følges opp.
- Arealplanen for Kristiansandsregionen skal minst revideres hvert 8. år. ATP-utvalget er styringsgruppe for revisjonsarbeidet.

Tiltak arealutvikling:

- a) Videreføring av prinsippene i ATP planen.
- b) Rapportering av hvordan ATP planen følges opp – hvert fjerde år.
- c) Revidering av ATP planen – hvert åttende år.
- d) Implementering av "rangeringsmetode" i alle de syv kommunene.

Illustrasjon 11 – Tiltak arealutvikling.

Revidering av ATP planen i inneværende periode må omfatte en justering for nullvekstmålet.

3.4.3 Parkering

Regionens fokus er at man i Kvadraturen legger til rette for parkering under bakken og at man reduserer gateparkeringen slik at man på denne måten kan åpne opp sentrum for gående og syklende samt kollektivtrafikken.

Kristiansand kommune ønsker å legge til rette for flere boliger i sentrum og at disse bygges med færre eller til dels uten privatparkering. Med bolig i sentrum og et godt kollektivtilbud og gode sykkel og gangemuligheter vil behovet for parkeringsplasser i tilknytning til boligen reduseres.

Det vurderes også restriksjoner på en del gateparkering i form av maksimal parkeringstid.

I de omkringliggende kommunene er situasjonen noe annerledes. Kollektivtilbudet utenfor kommunesentrene er begrenset. Hovedutfordringen her blir å "fange opp" privatbilene utenfor Kristiansand sentrum slik at bilistene setter fra seg bilen der og kjører kollektivt inn til byen. Dette betyr i praksis at det må etableres godt tilgjengelige parkeringsplasser ved kollektivterminalene.

Det planlegges også innfartsparkering på de sentrale innfartsårene til byen, slik at bilen kan parkeres her og at det blir reist kollektivt inn til byen. Innfartsparkeringene er vist på skissen til kollektivsystemet.

Tiltak parkering:

- a) Legge til rette for parkering under bakkenivå i Kvadraturen.
- b) Fjerne en del gateparkering i Kvadraturen.
- c) Strammere parkeringstid på en del gateparkering i Kvadraturen.
- d) Etablere innfartsparkering på de sentrale innfartsårene til byen.

Illustrasjon 12 – Tiltak parkering.

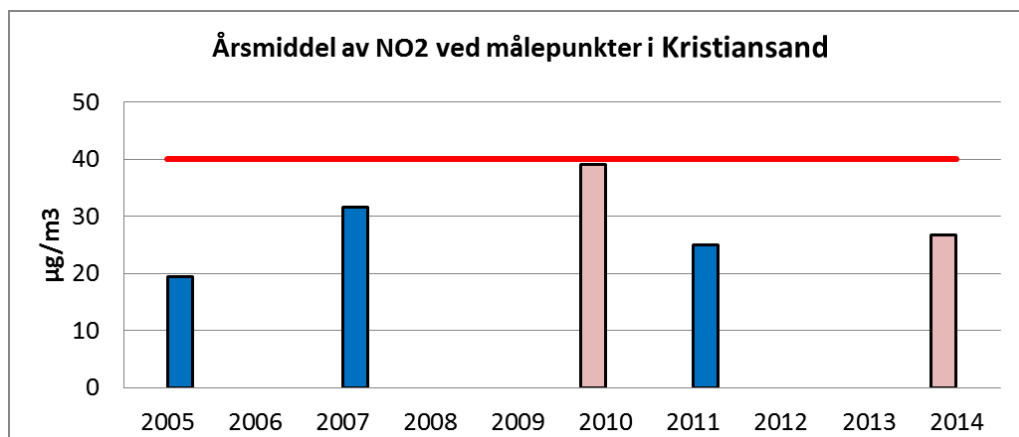
3.4.4 Ren luft

Lokal luftforurensning

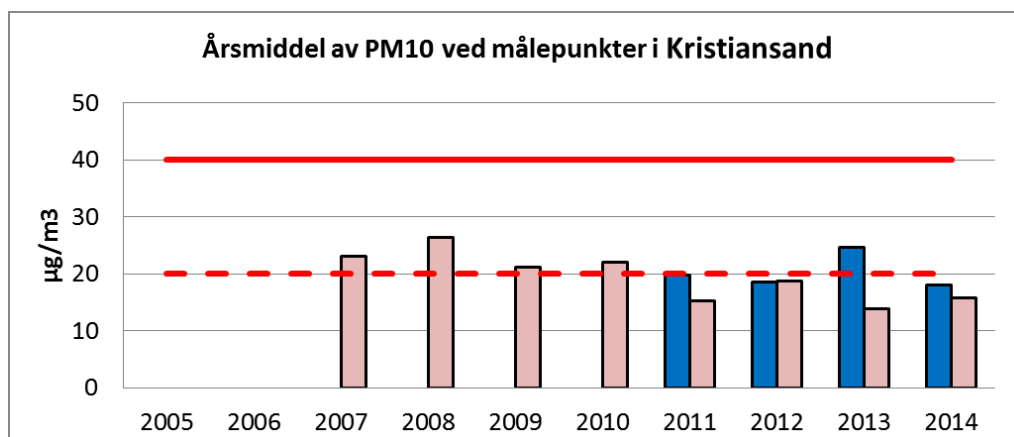
De viktigste kildene til lokal luftforurensning er NO₂ og svevestøv (PM₁₀). Lokal luftforurensning måles kontinuerlig i 2 målestasjoner i Kristiansand sentrum, se figurene. Lokal luftforurensning er svært væravhengig. Situasjonen er verst ved langvarige høytrykksperioder vinterstid med stillestående luft. Kristiansandsregionen har de siste årene hatt få slike perioder, men ligger likevel nær aktuelle grenseverdier.

Når det gjelder **NO₂** var Kristiansand i 2010 svært nær EU's grenseverdi (heltrukken linje i figuren). Overskrides denne må det iverksettes tiltak for å få ned forurensningen. Ved ugunstige værforhold en vinter kan denne grenseverdien fort bli overskredet. Dieselskjøretøyer er den viktigste kilden til NO₂ forurensning der folk flest ferdes. Eldre dieselskjøretøyer har spesielt stor utslipp.

Når det gjelder svevestøv (PM₁₀) ligger Kristiansand et stykke under EU's grenseverdi, men nær helsemyndighetenes anbefalte grense. Piggdekk er en viktig kilde når det gjelder **svevestøv** (PM₁₀). Dieselskjøretøyer gir også utslipp, særlig av fint svevestøv (PM_{2,5}), som er spesielt helseskadelig. Ca 60% kjører piggfritt i Kristiansand. I byer som har piggdekkgebyr en andelen over 80%.



Illustrasjon 13 – Årsmiddel av NO₂ ved målepunkter i Kristiansand.



Illustrasjon 14 – Årsmiddel av PM₁₀ ved målepunkter i Kristiansand.

Global luftforurensning

Klimautslipp er den mest alvorlige globale luftforurensningen, og bakgrunnen for klimaforliket som ligger bak bymiljøavtalene. CO2 er største kilde til klimautslippet.

Klimautslippet fra biltrafikken kan beregnes som summen av antall kjørte km x utslipp pr kjørte km. Klimautslippet fra biltrafikken kan derfor reduseres ved å redusere antall kjørte km, og redusere utslipp pr kjørte km.

Antall kjørte km reduseres med virkemidlene som det er fokusert på i bymiljøavtalen: konsentrert utbygging, restriktive virkemidler som demper biltrafikken og stimulering av miljøvennlig transport.

Teknologisk utvikling har redusert utslipp pr km. Full utfasing av fossildrevne biler vil trolig skje i løpet av noen 10 år. Teknologier som gir reduserte klimautslipp er bl.a:

- Hybrid og pluginn – hybridbiler.
- El – biler og hydrogenbiler

Hybrid og plugin –teknologi egner seg spesielt godt i bytrafikk, med mye start og stopp. For bybusser er dette en svært god løsning, som også gir mulighet for å kjøre på strøm gjennom sentrum, uten utslipp og med lite støy.

Elbiler og hydrogenbiler har ingen klimautslipp ved drift, forutsatt at drivstoffet er produsert fra fornybar energi, noe som langt på veg er tilfellet i Norge. Men produksjon av bil og batterier gir likevel klimautslipp, størst for store, tunge biler. Miljøvennlig biler tar dessuten like mye plass på vegen som andre biler.

Elbilandelen i Kristiansandsregionen er nå ca 5%, og øker sterkt. Noen nok kjøpt elbil i tillegg til bilen eller bilene de har fra før. På den annen side brukes elbilen ofte mest til daglig, noe som er positivt.

Overgang til miljøvennlig teknologi stimuleres først og fremst av sentrale myndigheter. Men lokale myndigheter kan til en viss grad legge til rette infrastrukturen, og ikke minst fremme bruk av lavutslippskjøretøyer gjennom krav i bussanbud, og ved innkjøp av egne kjøretøyer.

Kommersielle aktører er nå i ferd med å bygge opp en god ladeinfrastruktur for elbiler. De økonomiske intensivene for å kjøpe elbil vil nok bli mindre gunstige i fremtiden, men de vil trolig bli beholdt i betydelig grad de nærmeste årene.

Tiltak ren luft:

- a) Nullvekst og helst redusert personbiltrafikk i det definerte måleområdet.
- b) Vurdere å stille krav om kun elbiler/ hydrogenbiler ved offentlige anbud på personbiler, drosjer med mer.
- c) Lavutslippsteknologi i busser, f.eks hybrid og pluginhybrid i bybusser.
- d) Vurdere piggfrie dekk på offentlige biler og biler på oppdrag for det offentlige. Vurdere piggdekkgebyr.
- e) Vurdere miljødifferensierte bompenger når det åpnes for det nasjonalt, eventuelt vurdere lavutslippssoner

Illustrasjon 15 – Tiltak, ren luft.

4. Virkninger

I dette kapittelet oppsummeres virkningene av den foreslåtte porteføljen i forhold til målet om nullvekst og de øvrige målsettingene fastsatt av regionen.

4.1. Nullvekstmålet

Det overordnede målet for Bymiljøavtalen er nullvekst for personbiltrafikken. Kristiansandsregionen har satt sammen en helhetlig portefølje hvor tiltakene til sammen skal gi måloppnåelse.

Det har vist seg vanskelig å analysere måloppnåelse kun ved bruk av eksisterende transportmodeller. Regionen har derfor engasjert Urbanet Analyse AS til å foreta en helhetlig både kvantitativ og kvalitativ vurdering av porteføljen. Denne analysen konkluderer med at regionen vil kunne nå nullvekstmålet med den foreslåtte porteføljen under forutsetning av at det også legges inn tiltak innenfor areal og parkering (tiltak innenfor areal og parkering var ikke en del av porteføljen på det tidspunkt analysen ble gjort). Rapporten følger som vedlegg.

4.2. Delmål

De øvrige målsettingene som er omtalt er regionalt fastsatte målsettinger som skal brukes for regional oppfølging av hovedmålet om nullvekst for personbiltrafikken og vil bare kort omtales her. Disse målsettingene inngår ikke i det foreslåtte rapporteringsopplegget.

Delmålene er satt opp for å operasjonalisere hovedmålet om nullvekst og har vært førende for de tiltakene som foreslås i porteføljen. Delmålene fremgår i del 1 av dokumentet.

Det er etablert delmål innenfor:

- Arealbruk
- Kollektivtransport
- Sykkel og gange
- Næringstrafikk
- Klima og bymiljø
- Samfunnssikkerhet

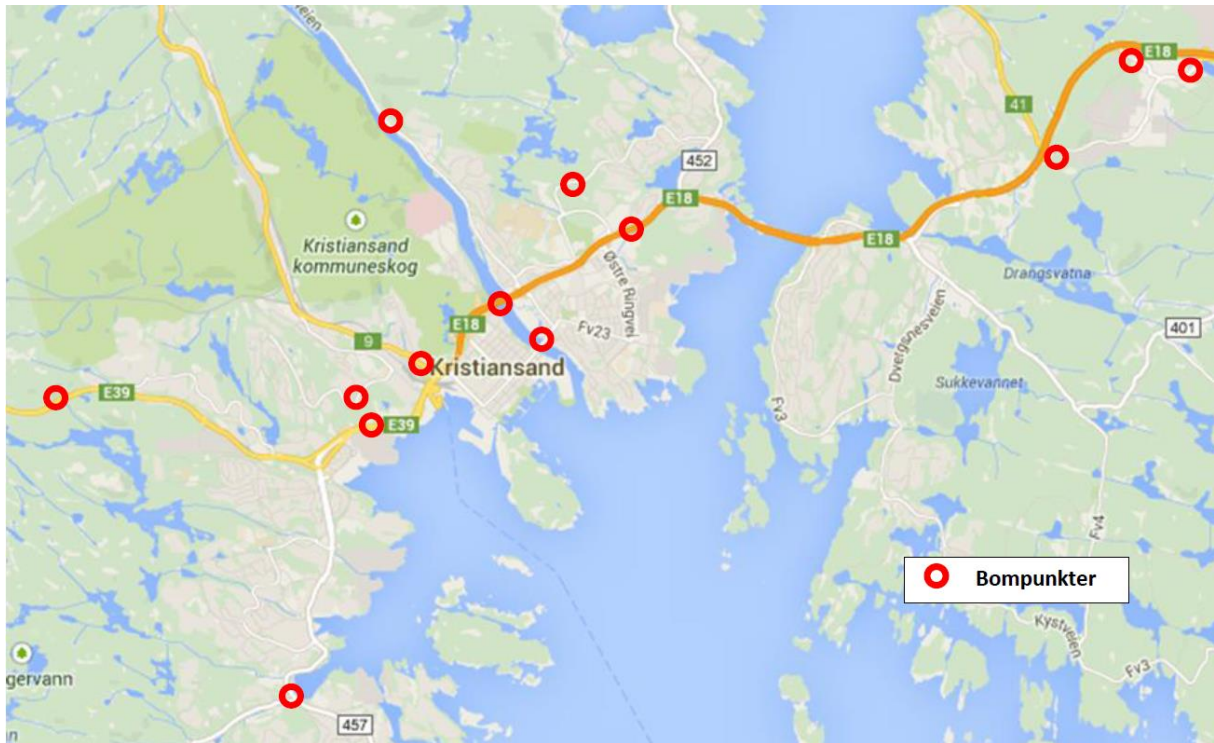
Utdrag fra Urbanet Analyse sin rapport – konklusjon:

«Gjennom en helhetlig virkemiddelpakke i bymiljøavtalen vil Kristiansandsregionen ha en mulighet til å få til det nødvendige trendbruddet i transportmiddelfordelingen, som er nødvendig for å nå nullvekstmålet. Forutsetningen vil være kombinasjonen av restriktive tiltak sammen med videreutvikling og – utbygging av kollektiv-, sykkel- og gangetilbudet. Som igjen kontinuerlig må vedlikeholdes, samtidig med en balansering av de restriktive virkemidlene mellom avvisning og tilpasning.»

5. Bomsystem / regional finansiering

5.1 Bomsystem

Bomavgiften vil utgjøre det vesentligste av regionens bidrag til å finansiere den foreslåtte porteføljen. Det foreslås å etablere i alt 12 - 15 bompunkter slik det er vist på kartet under.



Illustrasjon 16 – Bomsystem.

Det legges til grunn følgende bomsystem:

1. 12-15 bompunkter (5 eksisterende og 7-10 nye) hvor vedlagte kart brukes som utgangspunkt for endelig plassering. Dette inkluderer også en vurdering av bompunkt ved IKEA. Det siste må gjøres i dialog med Lillesand kommune.
2. En økning av dagens satser på 50%.
3. Fortsatt tidsdifferensierte bomsatser.
4. Fortsatt timesregel.
5. Fortsatt rabattordning (20% for lette kjøretøy).
6. Fortsatt månedstak (månedstaket heves fra 50 til 60 passeringer).
7. Hvis Stortinget åpner for miljødifferensierte bomsatser ønskes dette vurdert så tidlig som mulig.

Statens Vegvesen og Sintef har foretatt beregninger av forventet trafikk og potensialet for inntekter fra det foreslåtte bomsystemet.

Det bemerkes at inntektene fra bomsystemet vil avhenge av tidspunktet for når Ytre ringvei tas i bruk. Dersom Ytre ringvei kommer tidlig vil dette medføre at en del gjennomgangstrafikk vil kjøre utenom sentrum og følgelig ikke betaler i bymiljøavtale-bommene.

Statens Vegvesen har på bestilling fra Styringsgruppen for Bymiljøavtalen utarbeidet et notat datert 2016.08.25 som tar for seg "*finansieringspotensiale fra ny bompengepakke for Kristiansandsregionen*" (finansieringspotensiale for Bymiljøavtalen). Notatet følger som vedlegg. Det er i notatet vurdert alle de fire alternativene for takst som har vært diskutert i den regionale prosessen. Prinsippvedtaket i regionen omfatter en takstøkning på 50%.

Inntektspotensialet med en 50% økning av takstene fremgår av kap 4.1 i notatet, og er gjengitt i tabellen under. Notatet følger som vedlegg 11.

Forventet finansieringspotensial fra bompenger	
Takstnivå	Bompenger (Mrd 2016-kr.)
50% takstøkning	5,6

Illustrasjon 17 – Bominntekter.

Bompenger er primært tenkt som finansiering av de foreslåtte tiltakene men vil også ha en innvirkning på hvordan reiser planlegges og gjennomføres. Dette vil i særlig grad gjelde ordningen med tidsdifferensierte satser. Tidsdifferensierte satser har vært i funksjon i Kristiansandsregionen i noen år allerede og har sammen med andre tiltak vist seg å være viktig for å holde trafikkveksten nede i de periodene hvor folk reiser til og fra arbeid.

Tabellen nedenfor viser tiltak – bomsystem.

Tiltak bomsystem:
a) 12 – 15 bompunkter (5 eksisterende og 7 – 10 nye).
b) 50% økning av avgift.
c) Fortsatt tidsdifferensierte bomsatser.
d) Fortsatt timesregel.
e) Fortsatt rabattordning (20% for lette kjøretøy)
f) Fortsatt månedstak (månedstaket heves fra 50 til 60 passeringer).

Illustrasjon 18 – Tiltak bomsystem.

5.2 Miljødifferensierte bomsatser

Styringsgruppen har drøftet muligheten for miljødifferensierte bomsatser. Det er et ønske i regionen at det blir vurdert en omlegging til miljødifferensierte satser så snart som mulig. Det er utarbeidet et foreløpig

opplegg for hvordan et slikt system kan rettes inn. Regelverket for miljødifferensiering er imidlertid ikke avklart og regionen vil avvente en sentral avklaring av hvordan et slikt system kan bygges opp.

Ettersom regelverket ikke er avklart, legger regionen til grunn et "tradisjonelt" takstsystem for forhandlingene om en Bymiljøavtale. Dersom regelverket avklares underveis og før en avtale inngås, vil det bli vurdert å legge om til et system med miljødifferensierte satser.

5.3 Annen regional finansiering

- Fylkeskommunalt tilskudd til kollektiv drift.

Vest Agder Fylkeskommune yter et driftstilskudd til Agder kollektivtrafikk (AKT). Det er anslått at driftstilskuddet til den delen av regionen som omfattes av en Bymiljøavtale utgjør omkring 138 mill kr. pr år.

Dersom man skal øke kapasiteten i kollektivsystemet betinger dette en vesentlig økning i driftstilskuddet. Denne økningen er så stor at Fylkeskommunen alene ikke har finansiell styrke nok til å gjøre dette. Det er følgelig nødvendig med et statlig bidrag til driften og/eller at det vil være nødvendig å bruke bompenger til kollektiv drift.

- Fylkeskommunalt investeringstilskudd.

Vest Agder fylkeskommune har i sin økonomiplan lagt inn et årlig beløp på 40 mill kr. som investeringstilskudd til Bymiljøavtalen. Tilskuddet er rettet mot tiltak på fylkesvei.

- Kristiansand kommune yter også et driftstilskudd til Agder kollektivtrafikk (AKT). I 2015 utgjorde tilskuddet 4 mill kr.

- Rekkefølgebestemmelser for utbyggingsområder.

I forbindelse med ulike utbyggingsprosjekter er det ikke uvanlig å sette rekkefølgebestemmelser til utbygger. Dette kan omfatte investeringer i infrastruktur. I den grad dette er relevant kan slike krav være en del av finansieringen av tiltak i porteføljen til en Bymiljøavtale.

6. Finansiering av prosjektporteføljen

Prosjektporteføljen er omfattende og krever en betydelig medfinansiering både fra regionen og fra staten. Detaljporteføljen fremgår av vedlegg 8.

Nedenfor vises en tabell med en utgiftsside og en inntektsside. Utgiftssiden består av planlegging og gjennomføring av de prosjektene som ligger i porteføljen. Inntektssiden består av ulike elementer som omfatter både regional finansiering og statlig finansiering.

BYMILJØAVTALE KRISTIANSANDSREGIONEN

UTGIFTER

Portefølje	
Metrobuss	3085
Sykkelekspress	1274
Transportknutepunkt Kristiansand	4565
Grønt skifte	545
Diverse	350
Sum	9819

Kollektiv drift	
Driftstilskudd	5044
Sum	5044

Totalportefølje	Sum	14863
------------------------	------------	--------------

INNTEKTER

Stat	
NTP	1550
Gartnerløkka - Kolsdalen (inkl jernbanespor - gods til havna)	1200
Sykkelekspress	350
Statlig andel - Bymiljøavtalen	2439
Sum	3989

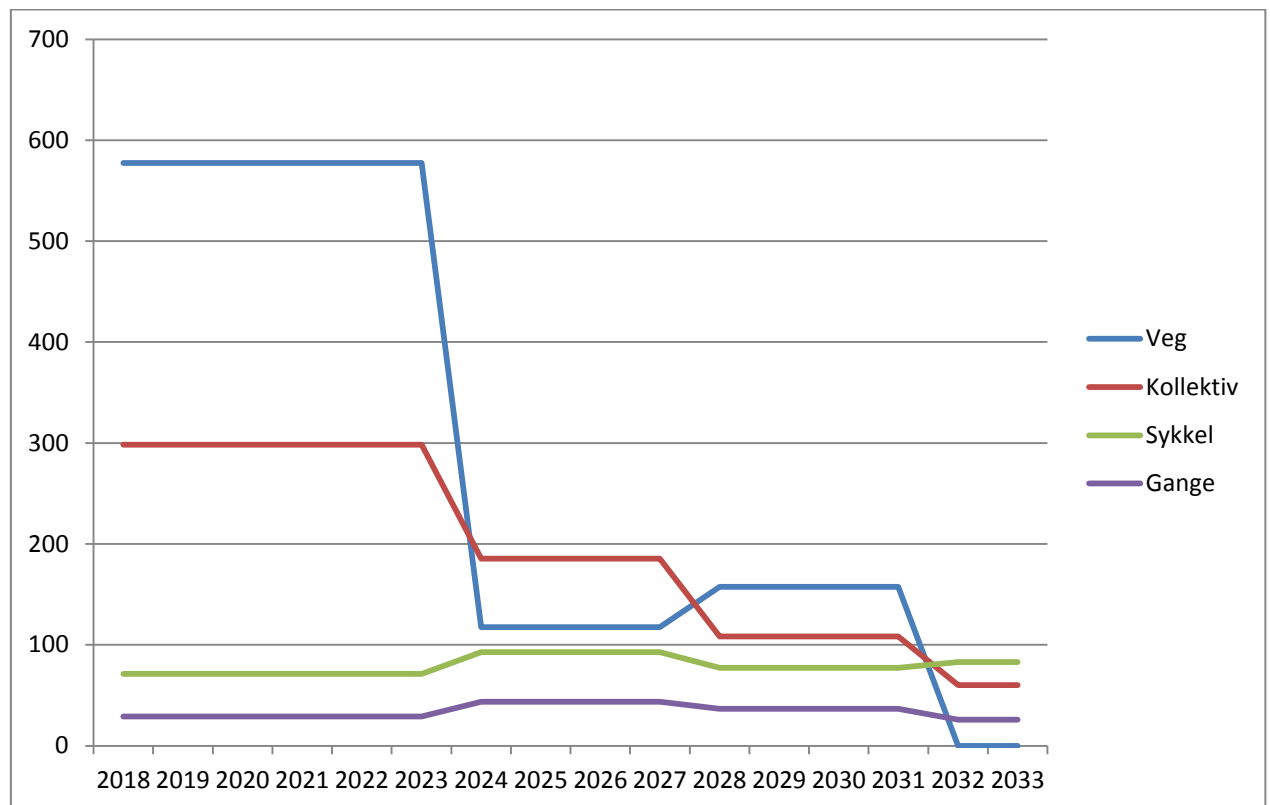
Region	
Bompenger	5408
FK investeringstilskudd	640
Annen lokal medfinansiering	80
Sum	6128

Kollektiv drift	
Belønningsmidler	1280
FK tilskudd kollektiv drift	2272
Statlig medfinansiering av kollektiv drift - og/eller bompenger	1492
Sum	5044

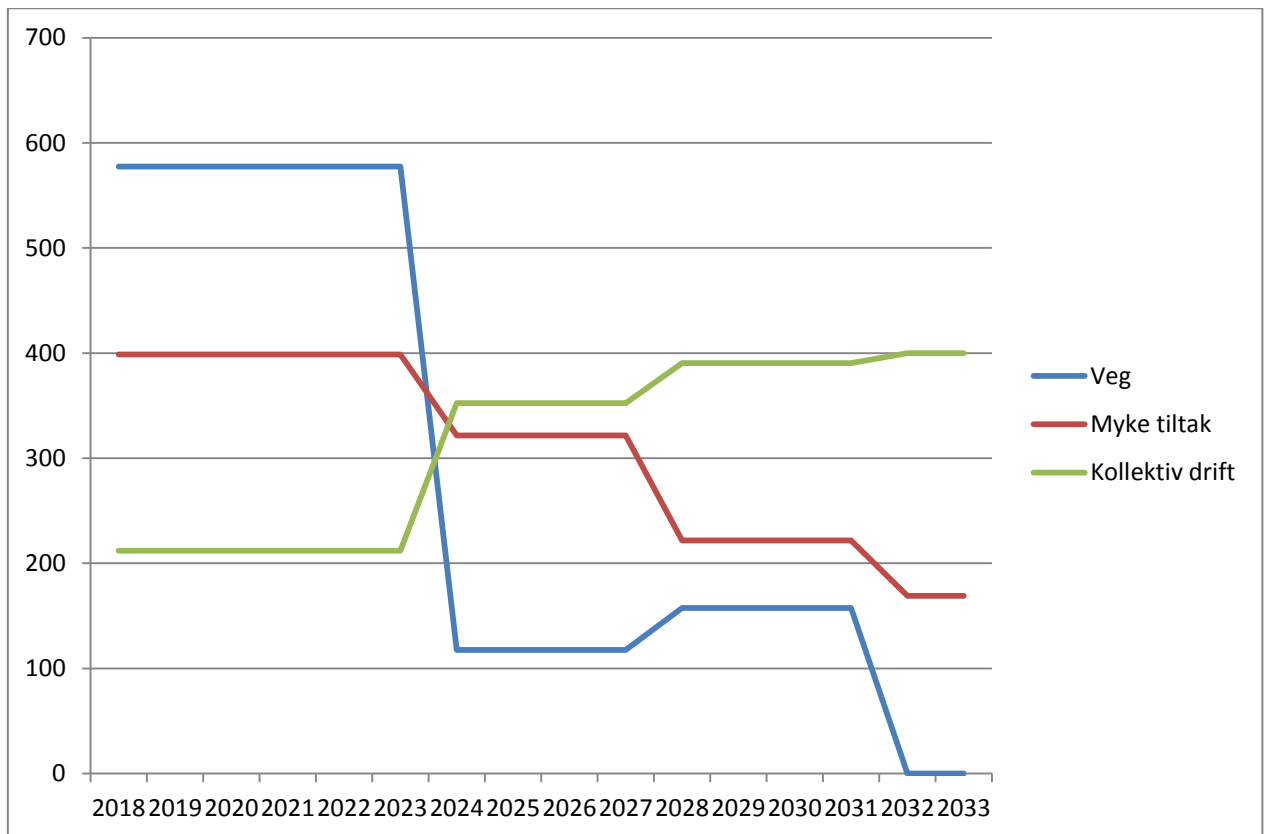
Sum	15161
------------	--------------

Det er de to postene markert med rødt i tabellen som det skal forhandles med staten om.

En slik innretning av porteføljen vil gi en investeringsprofil som vist under.



Illustrasjon 19 – Investeringsprofil for hvert fagområde.



Illustrasjon 20 – Investeringsprofil fordelt på vei, myke tiltak og kollektiv drift.

6.1 Regional finansiering

Nedenfor gis det kort omtale av de ulike regionale finansieringskildene.

6.1.1 Bompenger

Bompenger utgjør en vesentlig del av den regionale finansieringen. Statens Vegvesen har utarbeidet et notat om finansieringspotensialet for bompenger. Potensialet ligger på omkring 5,6 mrd.

I forslaget til finansiering er det lagt inn et konservativt anslag på 5,4 mrd.

6.1.2 Fylkeskommunalt investeringstilskudd

Det legges til grunn at Vest Agder fylkeskommune bevilger 40 mill kr pr år til tiltak primært rettet mot fylkesvei. Fylkeskommunen har lagt dette inn i inneværende økonomiplan. Totalt over perioden utgjør dette 640 mill kr.

6.1.3 Fylkeskommunalt tilskudd til kollektiv drift

Det legges til grunn et prisindeksregulert tilskudd til kollektiv drift over hele avtaleperioden. Totalt utgjør dette 2,272 mrd. kr. over perioden. Tilskuddet til kollektiv drift ligger i økonomiplanen.

6.1.4 Belønningsmidler

Kristiansandsregionen har de senere år fått 80 mill kr pr år i belønningsmidler, samt noen tilleggstilskudd. I porteføljeforslaget legges det til grunn en flat videreføring av belønningsmidlene og at hele beløpet skal

brukes til finansiering av kollektiv drift. Totalt utgjør dette 1,280 mrd. kr. over perioden. Belønningsmidlene er statlige midler men innretningen av midlene styres lokalt.

6.1.5 Annen lokal medfinansiering

Det er i finansieringsforslaget lagt inn en post på 80 mill kr. Dette vil være medfinansiering fra utbyggere gjennom ulike typer rekkefølgebestemmelser. Beløpet inneholder også et kommunalt tilskudd på 4 mill kr til kollektiv drift (Kristiansand kommune).

6.2 Statlig finansiering

Nedenfor gis det kort omtale av foreslått statlig finansiering.

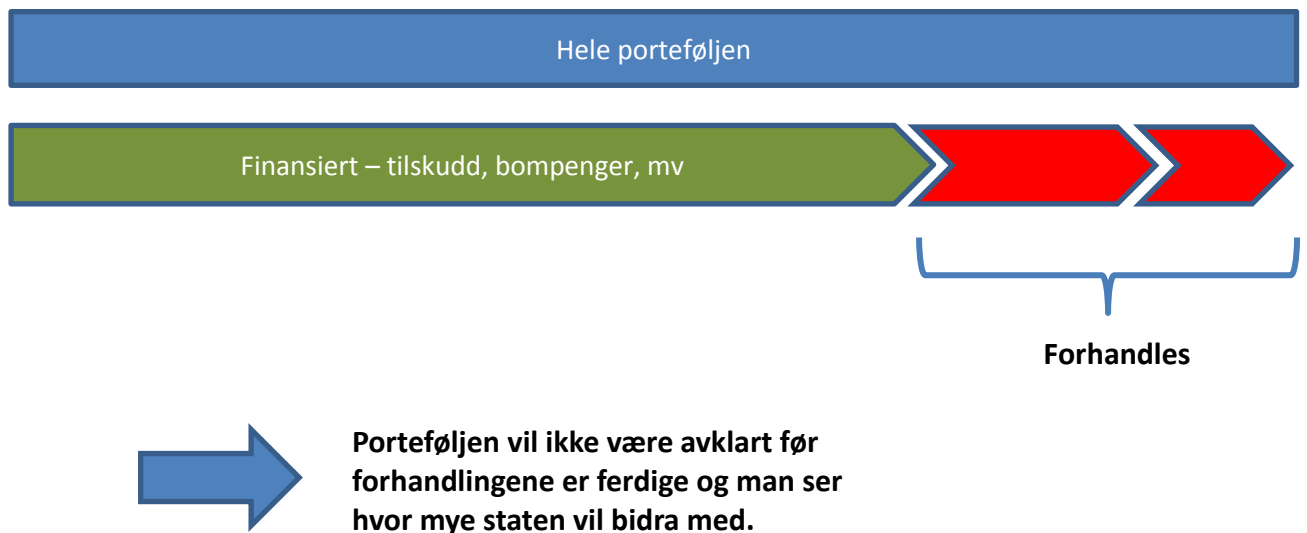
6.2.1 Nasjonal Transportplan

Forslaget til neste NTP omfatter statlig medfinansiering til enkelte prosjekter: Dette gjelder Gartnerløkka – fra Baneheiatunnelen og videre vestover. Det er foreslått en statlig andel på 1,2 mrd. kr. til dette prosjektet.

Det er i tillegg foreslått å fullfinansiere to etapper av sykkelekspressveien (langs E18) med totalt 350 mill kr.

6.2.2 Ønsket statlig medfinansiering til Bymiljøavtalen

Det er to elementer hvor det ønskes statlig medfinansiering. Et statlig bidrag til porteføljen i Bymiljøavtalen på 2,439 mr. kr. og et statlig bidrag til kollektiv drift på 1,492 mrd. kr. over hele avtaleperioden. Totalt ønskes 3,931 mrd. kr. i statlig bidrag til Bymiljøavtalen. Disse to beløpene er vist i rødt i figuren under.





Del 3 – Rapportering og oppfølging

Dette er foreløpig et arbeidsdokument og er kun ment som et grunnlag for videre diskusjon.

Versjon: 5.0

Sist revidert av	Revidert dato
Jo Viljam Drivdal	2016.12.27

Del 3 av dokumentet inneholder et forslag til hvordan et system for rapportering og oppfølging kan utformes. Dette vil være gjenstand for drøftelser og forhandlinger med staten.

Innhold

Del 3 – Rapportering og oppfølging	71
1. System for måling, rapportering og evaluering	73
2. Styringssystem.....	75

1. System for måling, rapportering og evaluering

De samlede effektene skal som et minimum dokumenteres gjennom følgende indikatorer:

Trafikkutviklingen

Trafikkutviklingen er styrende for å nå målet og skal følges i hele avtaleområdet gjennom:

- a) Kontinuerlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene og er en kortversjon av den nasjonale RVUen. By-RVUen gir informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Avtalepartene må bidra med finansiering av tilstrekkelig lokalt utvalg i undersøkelsen. Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget i Kristiansandsregionen, mens kommunene i Kristiansandsregionen og Vest-Agder fylkeskommune dekker den andre halvparten.
- b) Trafikkindeks for vegtrafikk basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Trafikkindeksen skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. Lettere næringstransport er tatt ut av trafikkindeksen da det er unntatt fra nullvekstmålet. Det samme gjelder for gjennomgangstrafikk. Avtalepartene er enige i trafikkregistreringspunktene som er vist i vedlegg. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeidelsen av trafikkindeksen og rapportering av resultatene.
- c) Telling av reiser i kollektivtrafikken: Vest-Agder fylkeskommune har ansvaret for innhenting av data fra AKT. Jernbaneverket har ansvaret for innhenting av data fra NSB.

Klimagassutslipp

- a) Tall for utvikling av utslipp av klimagasser (CO₂-ekvivalenter) i Kristiansandsregionen fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Statistisk sentralbyrå.

Andre innsatsområder følges opp gjennom:

- a) Indikatorer for arealbruk
- b) Indikatorer for parkering

Rapporteringsopplegg

- a) Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune har ansvaret for rapportering av indikatorene, med unntak av reisevaneundersøkelsen og trafikkindeksen som Statens vegvesen har ansvar for å rapportere.
- b) Indikatorene skal rapporteres inn via nettsiden bymiljostatus.no, som administreres av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil stå for den praktiske oppfølgingen av denne websiden.
- c) Trafikkindeksen, trafikkarbeid og transportmiddelfordeling fra RVU og klimagassutslipp skal rapporteres årlig. Indikatorer for areal og parkering skal rapporteres hvert 2. år.
- d) Referanseår for alle indikatorene er 2018.

Det vises til indikatorveileden for nærmere beskrivelse og operasjonalisering av indikatorene, samt rapporteringsopplegget.

Telle- og målepunkter

I tillegg til RVU foretas det tellinger av trafikken ved bruk av etablerte telle- og målepunkter. Illustrasjonen nedenfor viser hvilke av de etablerte punktene som skal brukes til å måle trafikken i forhold til en Bymiljøavtale og hvilke punkter som skal brukes til å følge opp og telle trafikken i et større område.

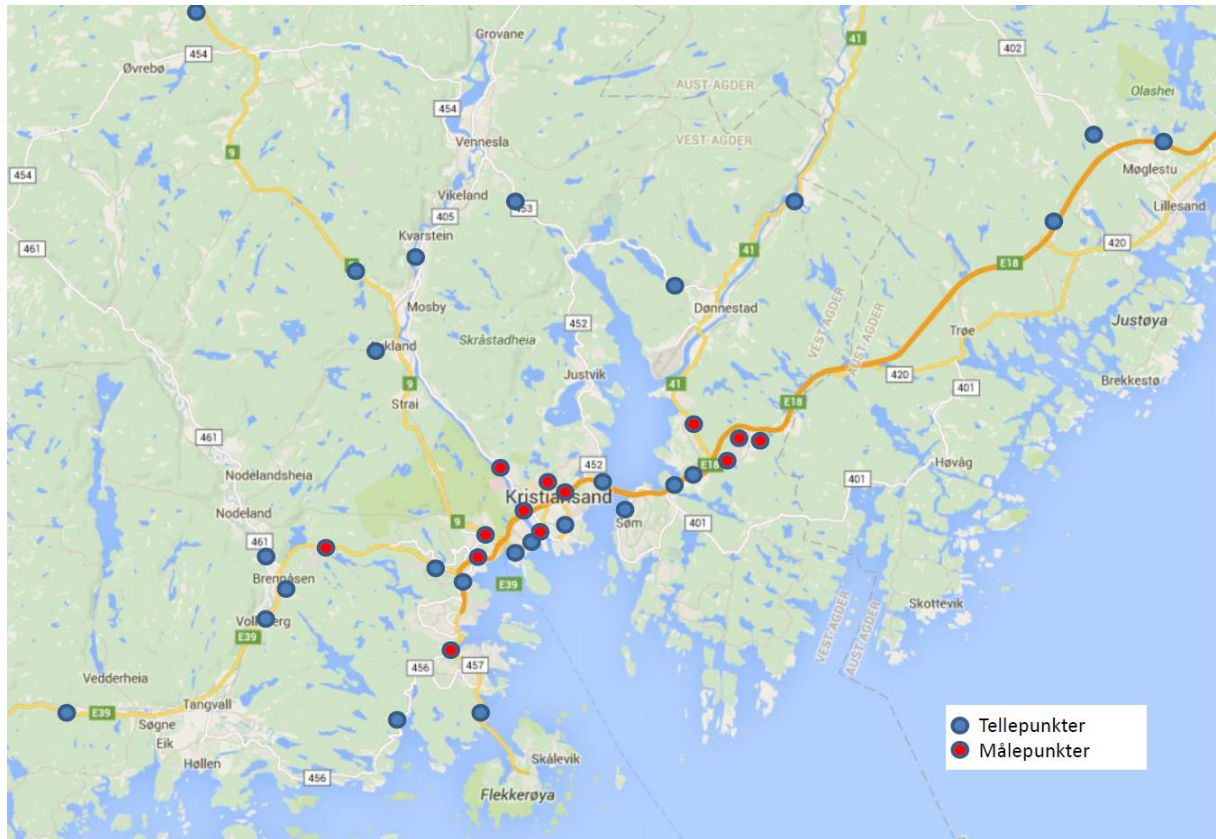
Målepunktene (avmerket med rødt på kartet) inngår som en del av rapporteringen på Bymiljøavtalen.

Tellepunktene (avmerket med blått på kartet) skal ikke rapporteres på, men brukes lokalt til å følge trafikkutviklingen og gi et grunnlag for å eventuelt vurdere endringer i virkemiddelbruken.

Unntak

Gjennomgangstrafikk skal ikke telles. Gjennomgangstrafikk defineres som den trafikken som starter utenfor målepunktene og slutter utenfor målepunktene (avmerket med rødt på kartet). Gjennomgangstrafikk omfatter også den trafikken som går ut av landet over fergeterminalen.

Næringslivets transporter skal ikke telles.



Illustrasjon 01 – Telle- og målepunkter (vedtatt i Styringsgruppen, møte nr 20, sak 7)

2. Styringssystem

Styringsgruppen for Bymiljøavtalen består av:

- Ordføreren i Kristiansand kommune (leder)
- Vegdirektøren (representert ved fast stedfortreder)
- Fylkesordføreren i Vest Agder fylkeskommune
- Representant for ATP-utvalget
- Representant for Jernbaneverket
- Fylkesmannen i Aust- og Vest Agder (Observatør)

Det er ordføreren i Kristiansand som leder styringsgruppen. De statlige etatene skal sørge for at statens interesser innenfor samferdselssektoren blir ivaretatt og samordnet. I tillegg deltar Fylkesmannen i Aust- og Vest Agder i styringsgruppen som observatør. Fylkesmannen skal formidle statens politikk og gi faglige råd innenfor ansvarsområdene regional og kommunal planlegging, samt miljø og klima.

Styringsgruppen har hovedansvaret for styring og koordinering, basert på prinsipper om mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttende organer om

prioritering av midlene. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll.

Styringsgruppen involveres i oppfølgingen av arealdelen av ATP-planen.

Rapportering av måloppnåelse og aktivitet i bymiljøavtalen skjer til styringsgruppen.

Avtalen gjelder fra 2018–2032. Avtalen skal reforhandles etter revisjon av Nasjonal transportplan.

Videre revisjoner av Bymiljøavtalen, samt prioritering av prosjekt og tiltak i pakken, skal skje i tråd med målet i Bymiljøavtalen.

Bymiljøavtalen håndteres innenfor systemet med Nasjonal transportplan med tilhørende planrammer, og statens budsjettssystem med årlige budsjettbevilgninger.



Del 4 – Vedlegg og rapporter

Versjon: 5.0

Sist oppdatert av:	Dato:
Jo Viljam Drivdal	2016.12.27

Del 4 av dokumentet gir en oversikt over de fagrapporter, utredninger og analyser som er utført som grunnlag for forslaget til Bymiljøavtale. De ulike dokumentene er gitt en kort omtale og sammenhengen mellom dem er vist som en illustrasjon. De ulike dokumentene følger som vedlegg.

Del 4 – Vedlegg og rapporter	77
Innledning.....	80
1. Rapport – kollektivtransport	80
a) Kollektivkonsept 2030	80
b) Faglig gjennomgang av kollektiv infrastruktur	81
c) Faglig gjennomgang av kollektiv drift.....	81
d) Alternative bussruter gjennom Kristiansand sentrum	81
2. Rapport – sykkel og gange	81
a) Sykkel.....	81
b) Gange	82
3. Rapport – Prinsipper og metoder for arealutvikling – Bymiljøavtale Kristiansandsregionen.....	82
4. Detaljert porteføljeforslag.....	82
5. Rapport - Vil Kristiansandsregionen nå nullvekstmålet	82
6. Rapport – har kommunene fulgt opp Regional plan for Kristiansandsregionen (ATP planen).....	82
7. Ny bompengeordning Kristiansandsregionen, Finansieringspotensiale	83
8. Rapport – Sosioøkonomiske virkninger av tidsdifferensierte bomsatser	83
9. Lokaltogutredning (Vennesla – Kristiansand – Nodeland).....	83
10. Politiske vedtak – Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen	83
11. Konseptvalgutredning (eldre)	83
12. Regional plan for Kristiansandsregionen - areal og transportplan 2011 – 2050 (ATP – planen)	84
13. Oppsummering.....	84
14. Oversikt over vedlegg.....	86

Innledning

Del 4 av forslaget til Bymiljøavtale gir er kort oversikt over de faglige utredninger / rapporter som er utarbeidet i forbindelse med arbeidet med en fremtidig Bymiljøavtale, samt to eldre rapporter. Nedenfor vises en oversikt over de ulike dokumentene:

- 1) Rapport - kollektivtransport
 - a) Kollektivkonsept 2030
 - b) Rapport - Faglig gjennomgang av kollektiv infrastruktur
 - c) Rapport – Faglig gjennomgang av kollektiv drift
 - d) Rapport – Alternative bussruter gjennom Kristiansand sentrum
- 2) Rapport - sykkel og gange
 - a) Sykkel
 - b) Gange
- 3) Notat – Prinsipper og metoder for arealbruksutvikling – Bymiljøavtale Kristiansandsregionen
- 4) Detaljert porteføljeforslag
- 5) Rapport - Vil Kristiansandsregionen nå nullvekstmålet
- 6) Rapport – hvordan har kommunene fulgt opp Regional plan (ATP)
- 7) Ny bompengepakke Kristiansandsregionen, Finansieringspotensiale
- 8) Rapport – Sosioøkonomiske virkninger av tidsdifferensierte bomsatser
- 9) Lokaltogutredning (Vennesla – Kristiansand – Nodeland)
- 10) Politiske vedtak – Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen
- 11) Konseptvalgutredning (eldre)
- 12) Regional plan for Kristiansandsregionen - Areal og transportplan (ATP – planen) (eldre)

I det følgende gis det en kort beskrivelse av de ulike dokumentene.

1. Rapport – kollektivtransport

Det er utarbeidet fire rapporter som tar for seg et fremtidig kollektivsystem i Kristiansandsregionen. Hovedrapporten "Kollektivkonsept 2030" dimensjonerer et fremtidig kollektivsystem (vedlegg 1). De to rapportene "Faglig gjennomgang av kollektiv infrastruktur" (vedlegg 2) og "Faglig gjennomgang av kollektiv drift" (vedlegg 3) er eksterne rapporter utarbeidet for å kvalitetssikre og gjennomgå det foreslåtte kollektivkonseptet. Den siste rapporten – Vurdering av alternative bussruter gjennom Kristiansand - tar for seg alternative bussruter gjennom Kristiansand sentrum (vedlegg 4).

a) Kollektivkonsept 2030

Kristiansandsregionen har en særlig utfordring når det gjelder kollektivtransport. Andelen som reiser kollektivt til arbeid og skole må økes vesentlig for å nå nullvekstmålet. Det er anslått at kapasiteten i kollektivsystemet må opp mot dobles dersom nullvekstmålet skal nås. Dette er lagt til grunn for den dimensjoneringen som fremgår i rapporten (vedlegg 1).

Rapporten er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av representanter fra fylkeskommunen, Statens Vegvesen, kommunene og kollektivselskapet AKT (Agder Kollektivtransport).

Rapporten anbefaler en vesentlig styrking av kollektivtilbudet på hovedaksene fra de omkringliggende kommunene og inn til Kristiansand samt Metroaksen øst/vest og en indre kollektivring. Hovedvekt er lagt på kapasitet, frekvens og fremkommelighet.

b) Faglig gjennomgang av kollektiv infrastruktur

For å sikre at kollektivkonseptet faktisk vil kunne fungere er foretatt en ekstern gjennomgang av den fysiske infrastrukturen for å sikre at denne vil ha nødvendig kapasitet. Denne gjennomgangen er gjort av: Faveo / Asplan Viak / Vianova (vedlegg 2).

I rapporten er det forslag til visse endringer og justeringer. Kollektivkonsept 2030 er gjennomgått og justert i etterkant.

Rapporten peker på en vesentlig flaskehals i systemet. Dette gjelder bussfremføringsaksen gjennom bysentrum. Dette er utredet videre i rapporten "Alternative bussruter gjennom Kristiansand sentrum" (vedlegg 4). Denne omtales senere.

c) Faglig gjennomgang av kollektiv drift

Etter at den fysiske infrastrukturen var gjennomgått er det foretatt en tilsvarende ekstern gjennomgang av driftsopplegget for kollektivkonseptet. Denne rapporten er utarbeidet av COWI og tar for seg ruteopplegg, frekvens og driftskostnader (vedlegg 3).

I rapporten er det forslag til visse endringer og justeringer. Kollektivkonsept 2030 er gjennomgått og justert i etterkant.

d) Alternative bussruter gjennom Kristiansand sentrum

Den eksterne gjennomgangen av den fysiske infrastrukturen viser at bussfremføringen gjennom byen er utfordrende. Det ble derfor satt i gang et arbeid med å vurdere alternative ruter for bussen gjennom bysentrum (vedlegg 4).

Rapporten konkluderer med å anbefale å legge hovedtrasé gjennom Vestre Strandgate og etablere enveiskjøring for buss i Tollbodgata og Dronningens gate. Det arbeides også med et forslag om å stenge Lundsbroa for biltrafikk – i første omgang som et prøveprosjekt.

2. Rapport – sykkel og gange

a) Sykkel

En bredt sammensatt gruppe har utarbeidet en rapport for sykkel. De aktuelle tiltakene er prioritert ved hjelp av ATP-modellen som gir en rangering av nytteverdien av det enkelte tiltaket (vedlegg 5).

Kristiansandsregionen har en svært god sykkelandel og det er ønskelig at denne fortsatt skal stige. Tiltakene i denne rapporten er lagt inn i porteføljen med noen justeringer.

b) Gange

En bredt sammensatt gruppe har utarbeidet en rapport for gange. Tiltakene er prioritert utfra nytteverdi (vedlegg 6). Bortsett fra to større prosjekter består porteføljen av mindre tiltak som for eksempel snarveier mellom boligområder og holdeplasser i kollektivsystemet. Tiltakene i denne rapporten er lagt inn i porteføljen med noen justeringer.

3. Rapport – Prinsipper og metoder for arealutvikling – Bymiljøavtale Kristiansandsregionen

Det er utarbeidet en egen rapport som tar for seg prinsipper og metoder for arealutvikling i forbindelse med en fremtidig Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen. Rapporten følger som vedlegg 7.

4. Detaljert porteføljeforslag

Basert på fagrapportene er det satt sammen en portefølje for hvert av de fire satsningsområdene som til sammen skal legge grunnlaget for å nå nullvekstmålet. Porteføljen er satt opp over 16 år og er inndelt i fire faser. Fasene vil være synkronisert med rulleringen av NTP.

Det er lagt vekt på at tiltakene skal gi et helhetlig transportsystem som til sammen skal gi ønsket virkning.

Porteføljeforslaget følger som vedlegg 8.

5. Rapport - Vil Kristiansandsregionen nå nullvekstmålet

Det er foretatt en faglig gjennomgang av de foreslåtte tiltakene i forslaget til Bymiljøavtale. Denne gjennomgangen er utført av URBANET Analyse (vedlegg 9).

Analysen går gjennom forslaget til tiltak, drøfter og vurderer hvorvidt Kristiansandsregionen vil kunne nå målet om nullvekst for personbiltransport.

6. Rapport – har kommunene fulgt opp Regional plan for Kristiansandsregionen (ATP planen)

Kristiansandsregionen er en av få regioner som har utarbeidet en felles areal- og transportplan. Planen skal være førende for arealbruk med hensyn til å styre utbygging av boliger og arbeidsplasser til områder langs kollektivakser og kollektivknutepunkter.

Det er foretatt en gjennomgang med alle syv kommunene med hensyn til hvordan denne planen er fulgt opp av kommunene (vedlegg 10). Planen skal rulleres i inneværende valgperiode.

7. Ny bompengoordning Kristiansandsregionen, Finansieringspotensiale

Statens Vegvesen har utarbeidet et notat som beskriver finansieringspotensialet av det foreslåtte bompengesystemet (vedlegg 11).

Dette notatet vil kunne danne grunnlag for lokalpolitisk behandling av en bompengesøknad.

Bymiljøavtalen og bompengeproposisjonen fremmes samlet til Stortinget.

8. Rapport – Sosioøkonomiske virkninger av tidsdifferensierte bomsatser

I forbindelse med den politiske diskusjonen rundt prinsippvedtaket for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen ble det utarbeidet en rapport om de sosioøkonomiske virkningene av tidsdifferensierte bomsatser (vedlegg 12).

Analysen er utført av Analyse og Strategi AS. Rapporten er presentert for ATP utvalget og er basert på telefonintervjuer med litt over 1800 respondenter fordelt geografisk på alle de syv kommunene. Rapporten viser hvilke effekter man har registrert for ulike typer husholdninger og inntektsgrupper.

9. Lokaltogutredning (Vennesla – Kristiansand – Nodeland)

Jernbaneverket og Vest Agder fylkeskommune har utredet hvorvidt lokaltog kan være en del av kollektivtilbudet i regionen (vedlegg 13). Jernbaneverket har vurdert den fysiske infrastrukturen og Vest Agder fylkeskommune har estimert driftskostnader basert på Jernbaneverkets håndbøker og retningslinjer.

Rapporten har blitt lagt frem for politisk behandling.

10. Politiske vedtak – Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen

Proessen rundt en Bymiljøavtale har vært diskutert med Samferdselsdepartementet i september 2015. Basert på denne debatten har man lagt til grunn at regionen fatter et prinsippvedtak for et bompengesystem og deretter forhandler med staten om en Bymiljøavtale.

Prinsippvedtaket har fulgt samme politiske prosedyre som tidligere bompengevedtak med høring i alle de berørte kommunene og de to fylkeskommunene. Etter høringen har Kristiansand Bystyre og Vest Agder Fylkesting oppsummert høringsuttalelsene og fattet et likelydende vedtak (vedlegg 14).

11. Konseptvalgutredning (eldre)

Det er tidligere utarbeidet en konseptvalgutredning for regionen. Denne er vurdert i sammenheng med en Bymiljøavtale. Den gang konseptvalgutredningen ble laget ble det lagt opp til en trafikkvekst i tråd med

befolkningsveksten. I en Bymiljøavtale skal det ikke være vekst i personbiltrafikken. På denne bakgrunn er det i porteføljen for Bymiljøavtalen gjort noen endringer.

Et veiprojekt er utsatt i tid og har ikke kommet med i porteføljen. Dette gjelder videreføring av FV 456 – Vågsbygdveien fra Lumber til Kjosbukta. Et annet veiprojekt RV 9 er omarbeidet og redusert til en oppgradering av dagens trasé. Disse to prosjektene var kostbare og ville ha bidratt til å generere mere personbiltrafikk.

I tillegg til dette er to veiprojekter tatt ut av porteføljen med den begrunnelse at de anses som stamveiprosjekter med en betydelig andel gjennomgangstrafikk, hvor målsetting og virkemidler ikke hører naturlig hjemme i Bymiljøavtalen. Dette gjelder E39 – Ytre ringvei og FV401 – Ny vei til Kjevik.

Med disse justeringene er det vurdert at de resterende veiprojektene fra konseptvalgutredningen sammen med de øvrige tiltakene innenfor kollektiv, sykkel og gange som ligger i forslaget til Bymiljøavtale, til sammen vil kunne gi nullvekst. Dette er bekreftet i utredningen fra URBANET Analyse, se vedlegg 9.

12. Regional plan for Kristiansandsregionen - areal og transportplan 2011 – 2050 (ATP – planen)

Kommunene og fylkeskommunene i regionen har utarbeidet en felles areal- og transportplan (2011). Planen legger føringer for at utbygging av boliger og arbeidsplasser skal skje langs kollektivakser og kollektivknutepunkter.

Det er under utarbeiding en rapportering på planen og den skal rulleres i innværende periode. I forbindelse med den kommende rulleringen vil Bymiljøavtalens målsettinger måtte innarbeides, slik at målet om nullvekst også blir førende for en revidert plan.

13. Oppsummering

Det er tatt utgangspunkt i areal- og transportplanen og konseptvalgutredningen for Kristiansandsregionen. Ettersom grunnlaget for disse rapportene tillater en trafikkvekst i tråd med befolkningsveksten er det gjort noen endringer og nedskaleringer for å hensynta målet om nullvekst for personbiltrafikken i Bymiljøavtalen.

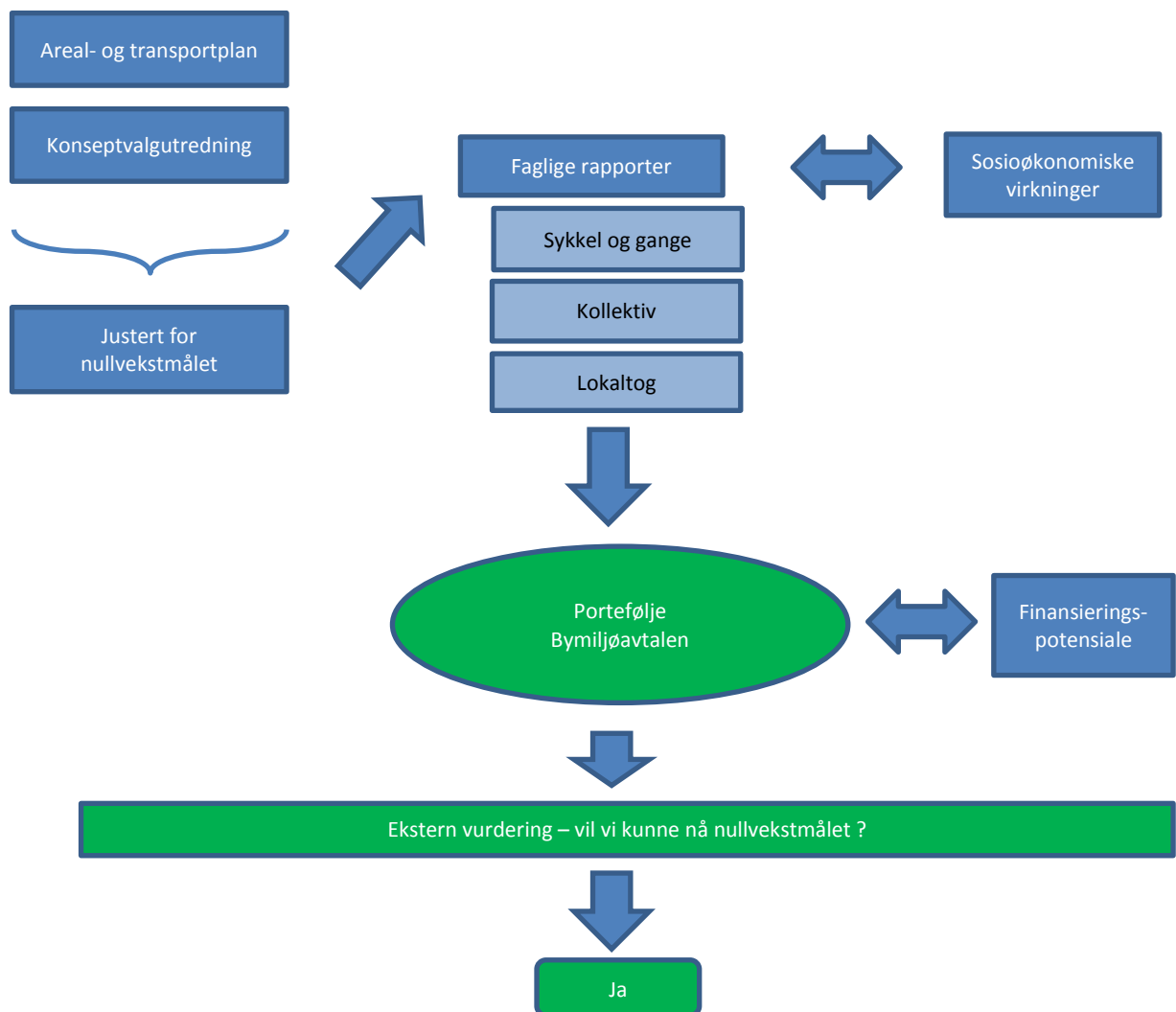
Det er utarbeidet fagrapporter for kollektiv, sykkel og gange. Kollektivkonseptet her vært gjenstand for en ekstern vurdering både med hensyn til fysisk infrastruktur og driftskonseptet. Basert på de eksterne gjennomgangene er kollektivkonseptet justert.

De sosioøkonomiske virkningene er vurdert. Konklusjonen er at disse virkningene er små med unntak av husholdninger med små barn, særlig enslige forsørgere med barn under 5 år. Av disse er gruppen som ufrivillig må krysse et bomsnitt for hente/levere i barnehage svært liten og det vil bli vurdert kompenserende tiltak i kommunen.

Det er satt sammen et forslag til portefølje som til sammen vil gjøre regionen i stand til å nå nullvekstmålet. Statens Vegvesen har utarbeidet et notat som viser finansieringspotensialet i forhold til bompenger – se vedlegg 9.

Totalporteføljen er gjennomgått av URBANETT Analyse AS for å vurdere om vi kan nå nullvekstmålet. Konklusjonen er at det kan vi, men vi må følge opp med fornuftige og adekvate tiltak innenfor areal og parkering. Det er nærmere redegjort for areal- og parkeringstiltakene i forslaget til avtale.

Nedenfor vises en skjematisk fremstilling av de viktigste utredninger og rapporter som er laget og hvordan disse henger sammen.



14. Oversikt over vedlegg

- Vedlegg 1 – Fagrapport - Kollektivkonsept 2030
- Vedlegg 2 – Faglig gjennomgang av kollektiv infrastruktur
- Vedlegg 3 – Faglig gjennomgang av kollektiv drift
- Vedlegg 4 – Fagrapport – alternative bussruter gjennom Kristiansand sentrum
- Vedlegg 5 – Fagrapport sykkel
- Vedlegg 6 – Fagrapport gange
- Vedlegg 7 – Notat – Prinsipper og metoder for arealutvikling – Bymiljøavtale Kristiansandsregionen
- Vedlegg 8 – Detaljert porteføljeforslag
- Vedlegg 9 – Rapport / analyse – vil Kristiansandsregionen kunne nå nullvekstmålet
- Vedlegg 10 – Rapport – hvordan har kommunene fulgt opp Regional plan (ATP-planen)
- Vedlegg 11 – Notat – potensiale for bompengefinansiering
- Vedlegg 12 – Rapport / analyse – sosioøkonomiske virkninger av tidsdifferensierte bomsatser
- Vedlegg 13 – Utredning – lokaltog (Vennesla – Kristiansand – Nodeland)
- Vedlegg 14 – Politiske vedtak – prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen
- Vedlegg 15 – [Konseptvalgutredningen for Kristiansandsregionen](#) (uttrykket vedlegg)
- Vedlegg 16 – Regional plan for Kristiansandsregionen - Areal- og transportplan (ATP-planen) (uttrykket vedlegg)

Vedlegg 15 og 16 kan fås ved henvendelse. (KVU-rapporten finnes også på [Regjeringen.no](https://www.regjeringen.no))

www.bymiljøavtalen.no

