

Nasjonal transportplan 2006 - 2015



# Storbyomtale- Kristiansand

**Avinor**  
**Jernbanelverket**  
**Kystverket**  
**Statens vegvesen**

Arbeidsdokument  
Februar 2003

ISBN 82-7704-074-1

Dette arbeidsdokumentet, og øvrig informasjon om Nasjonal transportplan, fås på Internett: [www.ntp.dep.no](http://www.ntp.dep.no), eller ved å kontakte adressene nedenfor:

Sekretariatet for Nasjonal transportplan  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep.  
0033 Oslo  
E-post: [ntp.sekretariat@vegvesen.no](mailto:ntp.sekretariat@vegvesen.no)  
Telefon: 22 07 35 00  
Telefaks: 22 64 45 46

Spørsmål om storbyomtalen av Kristiansandsregionen kan rettes til

Statens vegvesen Region sør Strategistaben  
Serviceboks 723  
4808 Arendal  
E-post: [hans.seland@vegvesen.no](mailto:hans.seland@vegvesen.no)  
Telefon: 38 12 15 31 / 906 67 790  
Telefaks: 38 12 15 01

## Forord

Arbeidsdokumentet er laget på oppdrag fra den tverretatlige styringsgruppen for Nasjonal transportplan og inngår som grunnlag for de statlige transportetatenes videre arbeid med Nasjonal transportplan 2006-2015. Dokumentet vil bli behandlet i transportetatene sentralt i perioden fra 15. februar og fram til styringsgruppen for Nasjonal transportplan tar stilling til hvordan dette dokumentet skal benyttes i transportetatenes plandokument. Dette skal foreligge i mai 2003.

En lokal arbeidsgruppe står bak omtalen av Kristiansandsregionen. Områdets funksjon som by og knutepunkt har vært utgangspunkt for arbeidet, som i hovedsak bygger på eksisterende utredninger og planer. Planområdet er definert til å omfatte kommunene Kristiansand, Søgne, Vennesla, Songdalen i Vest-Agder og Lillesand og Birkenes i Aust-Agder. Disse kommunene har etablert et samarbeid gjennom forumet *Knutepunkt Sørlandet*. I tillegg til disse kommunene, har også fylkeskommunene og fylkesmennene i de to fylkene, Jernbaneverket og Kystverket deltatt i arbeidet med storbyomtalen. Luftfartsverket (Avinor as) har gitt innspill til arbeidet.

Statens vegvesen Region sør har vært sekretariat for arbeidet med Hans Seland som prosjektleder. Arbeidsgruppen har bestått av Petter Grimsgaard (Jernbaneverket), Frode Seiersnes (Kystverket), Leif Storsve og Jon Halvard Eide (Vest-Agder fylkeskommune), Janicke Nicolaisen (Fylkesmannen i Vest-Agder), Grete Sjøholt (Lillesand kommune), Jakob Olaus Mo (Birkenes kommune), Peter Rosendahl (Vennesla kommune), Thor Skjerrak (Songdalen kommune), Dag Arntsen (Søgne kommune), Hilde Gulbrandsen og Øystein Holvik (Kristiansand kommune), Trond Johansen og Karl Sandsmark (Statens vegvesen). Observatører: Jan Sørli (Avinor as) og Kjell Arild Eidet (Aust-Agder fylkeskommune).

Parallelt med storbyomtalen har det også vært arbeidet med en søknad til Samferdselsdepartementet om deltakelse i forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet for de samme kommunene. Styringsgruppen for transportforvaltningsforsøket har vært referansegruppe for arbeidet med storbyomtalen.

## Innhold

<b>Forord</b> .....	<b>1</b>
<b>Innhold</b> .....	<b>2</b>
<b>1 Bakgrunn og historikk</b> .....	<b>3</b>
<b>2 Tilstandsvurdering</b> .....	<b>5</b>
2.1 Utviklingstrekk knyttet til blant annet befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk.....	5
2.2 Framkommelighet i Kristiansandsregionen .....	7
2.3 Funksjon som knutepunkt og transittområde .....	8
2.3.1 Kristiansand havn .....	8
2.3.2 Kristiansand lufthavn Kjevik .....	8
2.3.3 Jernbanens godsterminal i Kristiansand.....	9
2.3.4 Nordic Link og andre utenlandsforbindelser.....	9
<b>3 Samordnet areal og transportstrategi</b> .....	<b>10</b>
3.1.1 Utvikling av vegnettet.....	10
3.1.2 Utvikling av havner og terminaler .....	11
3.1.3 Utvikling av kollektivtransporten .....	11
3.1.4 Utvikling av areal og transportpolitikken .....	12
3.2 Sammenheng mellom lokale og statlige tiltak .....	12
3.2.1 Forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet.....	13
3.2.2 Finansiering av drift av kollektivtrafikken.....	13
3.2.3 Felles areal og transportpolitikk.....	13
3.2.4 Samferdselspakke for Kristiansandsregionen .....	14
3.3 Presentasjon av større prosjekter .....	17
3.3.1 Kristiansand havn .....	17
3.3.2 Euroterminalen.....	17
3.3.3 Riksvegprosjekter .....	18
3.4 Tiltak som styrker kollektivtransportens konkurranseevne .....	20
3.4.1 Overordnede mål og problemstillinger: .....	20
3.4.2 Hvordan kollektivtransportens konkurranseevne kan påvirkes i positiv retning .....	20
<b>4 Virkninger av anbefalt strategi for byområdet</b> .....	<b>22</b>
<b>5 Alternative vurderinger</b> .....	<b>23</b>
5.1 Marginalvurderinger .....	23
<b>6 Vedlegg – Utdrag av fylkeskommunens planverk</b> .....	<b>24</b>
<b>Kilder</b> .....	<b>28</b>

## 1 Bakgrunn og historikk

Tre sørlandsscenarier er utarbeidet for Sørlandet i år 2020. Scenariene ble laget i tilknytning til utarbeidelsen av Stortingsmeldingen om distrikts- og regionalpolitikken i 2001. Scenariene er sitert i fylkesplanen for Vest-Agder som ble vedtatt i desember 2002. De er kalt: Innovasjons-Agder, Solkysten og Sørlandet tar grepet.

*Innovasjons-Agder beskriver sterke næringsmiljøer som vokser fram i et nært samarbeid mellom høy IKT-kompetanse, høyskole- / universitetsmiljøer, forskningsmiljøer og næringslivet, hvor unge folk med god kompetanse og unge gründere er hovedaktører.*

*Solkysten beskriver Sørlandet med gode bo-kvaliteter som godt klima, idyllisk natur og gode kulturtilbud. Sørlandet virker tiltrekkende som bosted for eldre, for folk som ønsker ro og avstresset livsstil, og som reisemål for turister.*

*Sørlandet tar grepet gjennom allianser og samarbeid mellom det offentlige og næringslivet hvor felles utfordringer løses på nye og kreative måter. Dette gir grunnlag for sterk utvikling av næringslivet. Viktige utfordringer er løst i et slikt samarbeid blant annet ved utbygging av infrastruktur, og ved utbygging av et godt samferdselsnett og kollektivsystem som binder landsdelen sammen, og som har gode forbindelser til omverdenen.*

Scenariene viser viktige utfordringer som Sørlandet står overfor. Det gjelder blant annet utbygging av infrastruktur, og løsning av viktige oppgaver i landsdelen i allianser og samarbeid mellom næringslivet, det offentlige og undervisnings-, kompetanse og forskningsinstitusjoner.

Agderbyen har fra begynnelsen av 1990-årene stått sentralt i debatten om bosettings- og samfunnsutviklingen i Agder. Geografisk brukes begrepet litt grovt definert som det sentrale, tett befolkede området langs kysten fra Søgne (Mandal) til Arendal, som omfatter nær 170.000 innbyggere. Funksjonelt kan Agderbyen oppfattes som en flerkjerneby med høy grad av sentralitet og et integrert arbeids- og boligmarked. Det er her den vesentlige delen av befolkningsveksten har skjedd. Veksten kan måle seg med andre byområder med rask vekst i Norge. Landsdelen har utviklingsmuligheter til å være et vekstområde på lik linje med det sentrale Østlandsområdet.

E18 og E39 er livsnerven i regionen og den eneste kommunikasjonsåren som binder Sørlandsbyene sammen. Uten en god stamveg reduseres mulighetene for å utnytte og videreutvikle potensialet i sør. Erfaringer internasjonalt og regionalt viser at bevisst satsing på utbygging av kommunikasjon og infrastruktur gir sterke og bærekraftige regioner. Med bedre vegstandard kan kjøretiden til Oslo reduseres til 4 timer og til Stavanger til 3 timer. Bedring av vegstandarden til Oslo og av kyststamvegen E39 til Stavanger og videre nordover langs kysten er svært viktig for næringslivets varetransporter og for fritidsreiser.

På lengre reiser mot Stavanger og Oslo er jernbanen et konkurransedyktig alternativ til bil og fly. Med moderne, kregende materiell, samt hyppigere og regelmessige avganger, vil toget kunne vinne markedsandeler på disse strekningene, selv om linjetraseen ligger nærmest urørt siden den ble anlagt. Innen 2011 regner en med å kunne komme ned i reisetider på 2 timer 20 minutter til Stavanger, og 4 timer til Oslo. På lengre sikt vil ny Grenlandsbane og omlegginger i Vestfold gi en reisetid på 3 timer og 15 minutter til Oslo.

Den største utfordringen innenfor transportsektoren for de seks kommunene i Kristiansandsregionen er å disponere sine arealer på en slik måte at transportbehovet begrenses. Dette kan gjøres ved å ha høy utnyttelsesgrad på arealer i sentrale strøk og etablere flere boliger der, slik at man får gangavstand til de daglige gjøremål. Kommunene bør også legge til rette for god kollektivdekning med buss og kanskje også med lokaltog. For eksempel tar det 11 minutter med tog fra Vennesla sentrum til Kristiansand sentrum. Dette bør kunne utnyttes bedre enn det gjøres i dag.

Storbyomtalen for Kristiansandsregionen er et svar på utfordringene om utbygging av infrastruktur og alliansebygging. Rapporten tar for seg utbygging av infrastruktur på samferdselsområdet i lys av arbeidet med Nasjonal transportplan som nå lages for perioden 2006-2015.

Den lokale prosessen med å virkeliggjøre Nasjonal transportplan i Kristiansandsregionen kan bli et viktig og interessant element i transportforvaltningsforsøket som Samferdselsdepartementet har invitert til.

## 2 Tilstandsvurdering

### 2.1 Utviklingstrekk knyttet til blant annet befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk

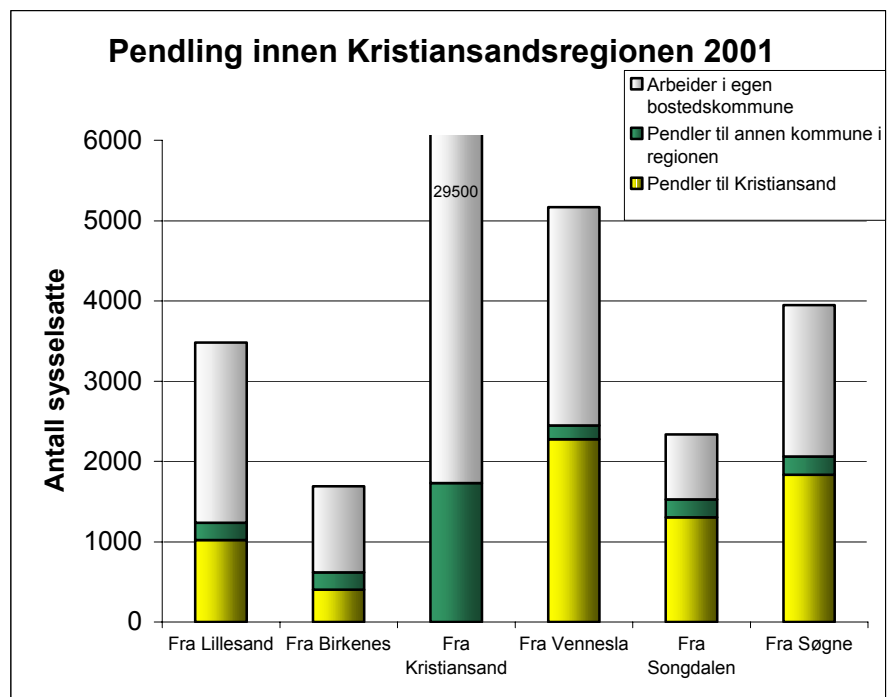
#### Befolkningsutvikling

Kristiansandsregionen med kommunene Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla i Vest-Agder og Birkenes og Lillesand i Aust-Agder er et av de raskest voksende byområdene i Norge. Veksten var 13 prosent fra 1990 til 2002 og bare Oslo, Stavanger og Tromsø hadde tilsvarende eller høyere vekst. Befolkningen i Norge vokste 6,9 prosent i denne perioden.

Kristiansandsregionen er et tyngdepunkt i Agderbyen med nær 60 prosent av innbyggerne. Kristiansand ligger sentralt som transportknutepunkt med direkte forbindelse både til Oslo, Stavanger, Bergen og til utlandet.

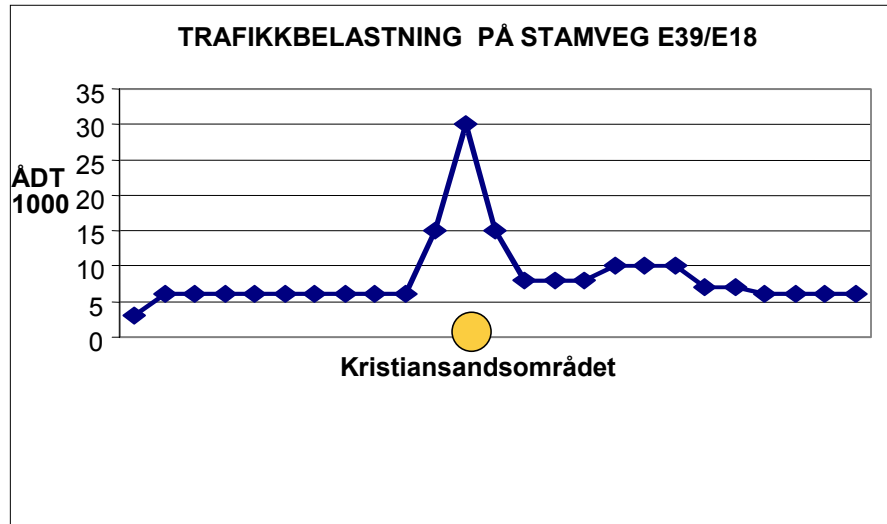
Innen en halvtimes kjøretid med bil fra Kristiansand sentrum når en et område med omlag 100 000 innbyggere, og innen en times kjøretid et område med cirka 200 000. Innen en times kjøretid fra Trondheim når en cirka 230 000 innbyggere.

Diagrammet viser at det er høy andel pendling fra alle nabokommunene til Kristiansand. Fra de tre kommunene Lillesand, Søgne og Songdalen økte innpendlingen til Kristiansand fra 2809 personer i 1990 med 37 prosent til 3844 i 2000. Vi har ikke fått framskaffet tilsvarende historiske data for Vennesla og Birkenes. I samme periode økte utpendlingen fra Kristiansand til disse kommunene med 114 prosent fra 444 til 951 personer. Det reiser omtrent én Kristiansander i motsatt retning, for hver fjerde som pendler fra nabokommunene og til Kristiansand.



### Trafikkutvikling

I 2002 var årsdøgnetrafikken (ÅDT) på stamvegen E18 ved Varoddbrua øst for Kristiansand cirka 31 000 kjøretøy og på E39 ved Falconbridge nikkerverk like vest for byen cirka 37 000. På oppdrag av Statens vegvesen utredet Agderforskning i februar 2002 en lokal prognose for trafikkvekst på stamvegen gjennom Agderbyen på 2,9 prosent



pr. år fram til 2020. Samferdselsdepartementets offisielle prognoser gir gjennomsnittstall på 1,1 prosent for Aust-Agder og 1,7 prosent for Vest-Agder i perioden 2006-2011. Vegdirektoratet har avgjort at den offisielle prognosen skal legges til grunn i arbeidet med Nasjonal transportplan.

### Miljø

Selv om privatbilismen er økende i Agderbyen, er luftkvaliteten tilfredsstillende. I enkelte kalde perioder kan de mest trafikkerte gatene i Kristiansand ha noe høyt innhold av støvpartikler, men sammenlignet med SFTs grenseverdier for luftkvalitet, er det ikke noe stort problem.

Kristiansand kommune har igangsatt lokale tiltak med blant annet pant på piggdekk ved kjøp av piggfrie vinterdekk.

### Kollektivtransport

Nesten all kollektivtransport innen regionen foregår med buss. Antall bussreiser pr. innbygger i regionen var 85 i 2001. I resten av Vest-Agder reiste hver innbygger 43 turer med buss. I Kristiansand og omegn reiste cirka 8,4 mill. passasjerer med buss i 2001. Tallet inkluderer skoleskyss, men ikke flybuss og nattbuss. Under satsingen i første halvdel av 1990-årene ble det gjennom ulike tiltak oppnådd en vekst i antall busspassasjerer i Kristiansand på 30 prosent. Antallet stabiliserte seg deretter, for senere å synke. For de største ruteområdene er en inne i en negativ utvikling med passasjersvikt. Nedgangen var to til tre prosent fra 2000 til 2001, men i 2002 vokste trafikken litt igjen.

Omkring 170 000 passasjerer reiste med regionale ruter mellom Kristiansand og Aust-Agder i 2001, og cirka 125 000 reiste til eller fra Vest-Agder med ekspressbuss. 360 000 reisende brukte tog til eller fra Kristiansand stasjon, mens det var cirka 1,3 mill. personreiser til eller fra utlandet med ferje over Kristiansand havn.

### **Trafikksikkerhet**

I fireårsperioden 1999 - 2002 har det skjedd 126 alvorlige ulykker i de seks kommunene i regionen. 45 personer er drept og 113 hardt skadd. Ca. 30 prosent av ulykkene med drepte og hardt skadde skjer på stamvegen. Lillesand er her i en helt spesiell situasjon, der alle de 11 alvorlige ulykkene i perioden har skjedd på E18. Også i Søgne dominerer stamvegen med over halvparten av de alvorligste ulykkene. Den cirka 10 km lange strekningen av E39 mellom Brennåsen og Lindelia har hatt 8 alvorlige ulykker i siste fireårsperiode. Den er Vest-Agders desidert verste når det gjelder alvorlige ulykker.

I Kristiansand representerer ulykkene på stamvegen litt mindre enn 25 prosent. Her er det en vesentlig større andel alvorlige fotgjengerulykker enn i resten av fylket. Av riksvegene har spesielt riksveg 452 Ålefjærveien i Kristiansand hatt en dårlig utvikling. Det har skjedd 4 dødsulykker på en cirka 2 km lang strekning i fireårsperioden.

## **2.2 Framkommelighet i Kristiansandsregionen**

Stamvegen vest og øst for Kristiansand har gjennomgående svært lav standard. Mange og alvorlige trafikkulykker, dårlig horisontalkurvatur, liten vegbredde og manglende forbikjøringsmuligheter, betyr at det er stort behov for ny firefelts veg fra Mandal via Kristiansand til Lillesand og videre østover mot Arendal og Oslo. Som en del av Nordic Link-samarbeidet har Danmark bygd E39 ut til firefelts motorveg fram til Hirtshals. Standardspranget til vegstandarden i Kristiansandsregionen oppleves som urimelig stort.

Riksveg 456 til bydelen Vågsbygd i Kristiansand er den mest belastede riksvegen utenom stamvegene i Kristiansandsregionen. Kapasitetsproblemer fører til tidstap for befolkningen og er en hemsko for effektiv kollektivbetjening.

I Kristiansand er reisetiden med buss lite konkurransedyktig sammenliknet med bil. Ruteplanen ble for noen år siden justert opp med fem minutter på grunn av framkommelighetsproblemer og billetteringstid. På grunn av de store vegarbeidene oppsto nye forsinkelser i forhold til den justerte ruteplanen. De siste få årene er det bygd eget kollektivfelt på E39 inn mot Kristiansand fra vest og etablert sambruksfelt for bussen på E18 inn mot byen fra øst. Det har ført til store forbedringer for busstrafikken. I august 2003 åpner *Bussmetroen*. Visjonen er å etablere et høykvalitets stamlinje for buss i byområdet, i kombinasjon med urban byutvikling og høy utnyttelsesgrad i knutepunktene. Det langsiktige målet er en kollektivtrasé som skal sikre bussen full framkommelighet, rask fremføring og god kvalitet. Gjennomføring av bussmetroprosjektet og nytt mer effektivt billetteringssystem vil gi nye forbedringer, men gevinster av dette kan ikke tas ut i en strammere ruteplan før en har oppnådd stabil framkommelighet i bussnettet.

Kristiansand Havn er isfri og har meget gode maritime forhold med en trygg innseiling. For å sikre tilfredstillende havnedrift i perioden må tilknytningen fra de to havneområdene til E39 og E18 legges om ved at det bygges planskilte kryss. Det er viktig å opprettholde dagens gode jernbanetilknytning til havna.

For å bedre framkommeligheten på den enkeltsporete jernbanen både i retning av Oslo og Stavanger, er det behov for flere kryssingsspor med tilstrekkelig lengde for godstog. Det vil øke kapasiteten på strekningen og bedre punktligheten. I første omgang vil det bli bygd ut ett kryssingsspor øst og ett spor vest for Kristiansand.

## **2.3 Funksjon som knutepunkt og transittområde**

Kristiansand er det viktigste trafikkknutepunktet på stamvegen mellom Stavanger og Oslo. Her møtes stamvegene E18 fra øst, riksveg 9 fra Setesdalen og E39 fra vest. Norges femte største by med Kristiansand havn ligger som et viktig knutepunkt mellom transportkorridorene innenlands og viktige utenlandsforbindelser mot det øvrige Europa. Jernbanen fører til Oslo og Stavanger.

En ny terminal som håndterer all persontransport i dette området, vurderes som viktig av alle de statlige transportetatene, av Kristiansand kommune og fylkeskommunen. Prosjektet har fått navnet Euroterminalen og er organisert som et aksjeselskap.

### **2.3.1 Kristiansand havn**

Kristiansand havn har i dag status som nasjonalhavn og har tilstrekkelig arealer til videre utbygging av virksomheten. Aktivitetsnivået i havna er i stor grad markedsstyrt, og aktørene i havna driver effektivt. Den nasjonale havnestrukturen er for tiden til revisjon. Det betyr blant annet at dagens klassifisering vil opphøre. Et nytt begrep, intermodale knutepunktshavner, vil avløse nasjonalhavnsbegrepet. Antallet intermodale knutepunktshavner vil imidlertid bli langt lavere enn dagens 10 nasjonalhavner. Kristiansand havn konkurrerer med de andre store havnene i landet om slik klassifisering, og spørsmålet skal avklares gjennom NTP-prosessen. Klassifisering som knutepunktshavn får betydning for myndighetenes prioriteringer og for krav til utbygging av havna basert på den internasjonale IMO-konvensjonen.

Kristiansand havn har stor betydning for næringslivet. Omlag 80 prosent av Agders samlede eksport og import med skip gikk over denne havna i 1999. Det leveres betydelig mengder enhetslaster til og fra både Rogaland, resten av Vestlandet, og også østover. I havna finner vi ferjeterminalen med tilknytning til Danmark, Sverige og Storbritannia. Over 40 prosent av gods med ferjene skal til eller fra områder vest for Agder.

Containerterminalen i havna arbeider hovedsaklig etter lift on – lift off-prinsippet (lo-lo) og har tilknytning til kontinentale havner, England og de baltiske statene. Containertrafikken er den største i det sydlige og vestlige Norge, og har i likhet med ferje hyppigst anløp til Kontinentet og Storbritannia. Ca. 12 prosent av containerne over havna går i dag med jernbane. Den største trafikken går til og fra Rogaland. Trafikken er i vekst. For å kunne utnytte framtidig potensial til å frakte godscontainere og semitrailere videre med jernbane, er det ønskelig at havnesporene kan ta lengre godstog (helto).

### **2.3.2 Kristiansand lufthavn Kjevik**

Kristiansand lufthavn Kjevik er stamlufthavn og landsdelens eneste lufthavn med ruteflyging. I 2001 reiste 786 000 passasjerer i rute til eller fra Kjevik. Samlet passasjertall minket med cirka 6 prosent fra året før. Utenlandstrafikken i rute var stabil, mens innenlandstrafikken ble redusert. Cirka 60 prosent av passasjerene reiste til eller fra Oslo lufthavn Gardermoen i 2001.

For å styrke utviklingen over Kjevik er det nødvendig å utvikle infrastruktur og transporttilbud ved lufthavna. Lokale myndigheter mener at det er behov for utvidelse av terminalbygget, ny frakterminal, parallell taksebane, nytt parkeringshus og et flyplasshotell, men luftfartsmyndighetene har fram til nå ikke vært i stand til å prioritere gjennomføringen. Både Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune gjorde vedtak i 2002 om å vurdere mulighetene for å overføre eierskapet til Kjevik, fra Avinor as til lokale offentlige interessenter for å sikre at flyplassavgiftene brukes til lokal lufthavnutvikling. Stortinget vedtok i forbindelse

med selskapsomdanningen av Luftfartsverket til Avinor as ved årsskiftet 2002-2003 at en utskilling av enkelte lønnsomme lufthavner fra det helhetlige statlig eide lufthavnettet ikke anses som aktuelt nå.

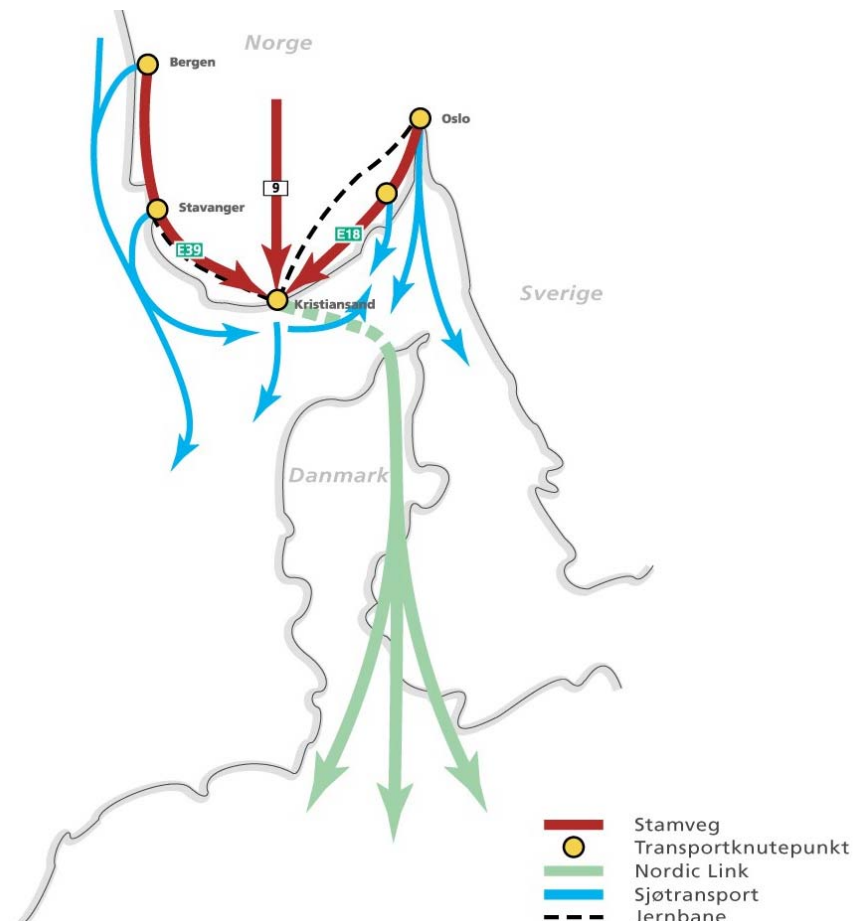
Det har vært arbeidet med å korte inn atkomsten via riksvegene 41 og 451 til flyplassen ved å bygge ny bru over Topdalselva ved Hamresanden. For Avinor as er tiltaket viktig for å kunne disponere en del av dagens riksveg 451 til taksebane. Nye sikkerhetskrav i lufthavna betyr at ny riksveg over elva til flyplassen må legges i tunnel under rullebanen, og dette kan bli en god løsning på miljøutfordringene som har truet med å stoppe prosjektet. Arbeidet med planlegging og samfinansiering bør tas opp igjen med det første.

### 2.3.3 Jernbanens godsterminal i Kristiansand

Alt gods med jernbane til eller fra Kristiansand går via godsterminalen på Langemyr ved riksveg 9. Den ble etablert i 1989 og har god standard. Ingen godstog starter eller ender på Langemyr, men noen av godstogene mellom Oslo og Stavanger går innom Langemyr for å sette av og ta med gods videre. Dette godset kommer til terminalen med lastebiler eller fra Kristiansand havn. Cirka 4000 containere gods pr. år til og fra havna går via havnesporet til Langemyr, og disse transportene kommer fra eller går videre til en større del av landet. Hver dag går det fire eller fem godstog hver veg mellom Oslo og Stavanger. De fleste togene er kombitog med containere, men cirka 1/3 går som vognlast. Med jernbanen går det hvert år om lag 380 000 bruttotonn til og fra Kristiansand. Foreløpig er det bare CargoNet as som frakter gods med jernbane i området, men på sikt må en regne med flere operatører i dette markedet.

### 2.3.4 Nordic Link og andre utenlandsforbindelser

Nordic Link er en utenlandsforbindelse (transportkorridor) for gods på hjul fra Sør- og Vest-Norge og Vest-Sverige via Nord-Jylland til Kontinentet. En videre utvikling av Nordic Link-forbindelsen er av stor betydning for landsdelens eksportrettede næringsliv. Den har også et potensiale for å avlaste utenlandsrettet transport via Oslo. Ferjestrekningen Kristiansand – Hirtshals er sentral i Nordic Link og gjør Kristiansand havn til en meget aktuell kandidat som intermodalt knutepunkt. Fra havna er det også ferjeforbindelse til Göteborg og Newcastle.



### 3 Samordnet areal og transportstrategi

Forslaget til areal- og transportstrategi for Kristiansandsregionen bygger på den strategiske fylkesanalysen for Vest-Agder og *Byutredningen for Kristiansandsområdet* fra 2002. I den politiske behandlingen som fulgte valgte Kristiansand bystyre i mai 2002 å arbeide videre med et *moderat* utviklings-scenarium som bygger på balanserte tiltak og virkemidler innenfor temaene areal- og lokaliseringspolitikk, parkeringspolitikk, kollektivtransport, vegbygging og miljøtiltak.

Vest-Agders fylkesanalyse til NTP ble behandlet av fylkestinget i juni 2002. Den understreker at myndigheter på alle nivå må drive en bedre samordnet areal- og transportpolitikk, herunder parkeringspolitikk, som begrenser arealbruken, reduserer transportbehovet og legger til rette for økt bruk av kollektivtransport. De samme momenter fremheves i fylkestingets behandling av *Byutredningen*.

Den økonomiske rammen for etatenes planarbeid skal ta utgangspunkt i en sektorfordelt passiv framskrivning av Regjeringens forslag til budsjett for 2003. Med dette utgangspunktet er de økonomiske planrammene i Kristiansandsregionen anslått til cirka 1250 mill. kr til stamveg-investeringer og 140 mill. kr til øvrige riksveger i tiårsperioden 2006-15. Jernbaneverket planlegger å bruke cirka 100 mill. kr i perioden 2003-2009 og Avinor as cirka 70 mill. kr i samme periode. Kystverket rapporterer ikke om investeringer av noen betydning i regionen i perioden.

I denne storbyomtalen beskriver vi forslag om å finansiere satsingen på infrastruktur for vegtrafikken i Kristiansandsregionen gjennom en ny bompengepakke når dagens ordning går ut i 2007. Pakken omfatter alle seks kommunene og de to fylkeskommunene innenfor rammen av Samferdselsdepartementets invitasjon til forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet (transportforvaltningsforsøket). Samlet sannsynlig økonomisk ramme spenner fra 2180 til 3150 mill. kr. Innenfor rammen av en samlet areal- og transportstrategi legger vi vekt på følgende delstrategier i NTP-perioden 2006-2015:

#### 3.1.1 Utvikling av vegnettet

Hovedgrepet er å bidra til å utvikle og vedlikeholde kapitalen i dagens veg- og trafikkanlegg. Veg- og trafikkanleggene skal driftes slik at vi får god balanse mellom trafikantenes kostnader og samfunnets innsats. Dette arbeidsdokumentet forutsetter at E18 fra Grimstad til Dyreparken i Kristiansand bygges som offentlig-privat-samarbeid (OPS) i perioden.

Her er noen prioriterte tiltaksområder:

- *Utvikle stamvegene E18, E39 og riksveg 9 som nasjonale hovedveger og elementer i hovedvegnettet i Kristiansandsregionen. I tiårsperioden prioriteres E18 Dyreparken – Rona, E39 Gartnerløkka – Rosseland og riksveg 9 Dalane – Strai (se kart side 16).*
- *Utvikle hovedvegnettet i Kristiansand. I perioden prioriteres riksveg 456 Hannevika – Kjos og riksveg 41 og 451 Moneheia – Kjevik (Kristiansand lufthavn).*

- *Utvikle trafikksikkerhet, miljø og infrastruktur for kollektivtrafikken i Kristiansandsregionen med særlig vekt på å realisere nullvisjonen for trafikksikkerhet, busmetrokonseptet i Kristiansand og Kristiansand som miljøby.*
- *Utvikle sammenhengende gang- og sykkelvegnett for lokal transport mellom bolig og skole, og innen hvert by- og tettstedsområde. Program for regional transport mellom sentra og for nasjonale sykkelruter i hele Kristiansandsregionen følges opp.*

### 3.1.2 Utvikling av havner og terminaler

Hovedgrepet er å bidra til å utvikle transportknutepunktet Kristiansand ved å legge til rette for rask og rasjonell person- og godstransport lokalt, regionalt, nasjonalt og til og fra utlandet. Her er noen prioriterte tiltaksområder:

- *Utvikle Kristiansand havn som intermodal knutepunktshavn innenfor rammen av en delt løsning der ferjetrafikken lokaliseres i Vesterhavna som før og knyttes opp mot den nye Euroterminalen. Container-trafikken blir værende i Vesterhavna, men flyttes fra Lagmannsholmen til KMV-området som gir god kobling til jernbane og hovedvegnett. Bulktrafikken flyttes til det nye havneavsnittet ved Kongsgård – Vige og knyttes direkte til E18 med kryss i Narvika. I dette havneområdet kan det etableres serviceanlegg og hvileplass for tungbiltrafikken i tillegg til havne- og transportrettet industri. Forslaget står vinteren 2003 for teknisk direktørs og havneadministrasjonens regning, men havnestrukturen skal behandles av bystyret i Kristiansand innen sommeren 2003.*
- *Utvikle Euroterminalen for persontransport i området der Kristiansand jernbanestasjon, rutebilstasjonen og ferjeterminalen grenser opp mot Kvadraturens nordvestlige grense. Konseptet inneholder en felles terminal for tog, ferje og buss, et hotell- og kongressenter, et kjøpesenter og kontor, boliger og parkering. Prosjektet er organisert som et aksjeselskap med Vest-Agder fylkeskommune, Kristiansand kommune og Rom eiendomsutvikling som likeverdige eiere.*
- *Utvikle infrastruktur og transporttilbud ved Kristiansand lufthavn Kjevik. Ny og kortere riksveg til flyplassen (se punkt 3.1.1 om riksveg 41 og 451 ovenfor) vil åpne for full utbygging av parallell taksebane. I første del av planperioden gjennomføres utvidelser av ekspedisjonsbygget og flyoppstillingsområdet i samsvar med eierens utbyggingskriterier.*

### 3.1.3 Utvikling av kollektivtransporten

Hovedgrepet er å effektivisere persontransporten gjennom blant annet å utnytte infrastrukturen og materiellet på best mulig måte, informasjon, markedstilpasning av takstene og tiltak for aktivt å begrense bilbruken. Vest-Agder fylkeskommune la i januar 2003 fram en ny plan for kollektivtransporten i Vest-Agder 2003-2006. Et utdrag er sitert i vedlegg bakerst. Målet er å øke antall reisende med 25 prosent, slik at kollektivandelen øker fra 12 til 15 prosent i perioden fram til 2007.

Her er noen tiltaksområder som er viktige dersom kollektivtransporten skal beholde og øke sin markedsandel i regionen :

- *Arbeide for en ny finansieringsordning for kollektivtransporten i byområdene, som sikrer tilstrekkelige og stabile rammer til kollektivtransporten sett i forhold til målsettingene.*

- *Delfinansiere ekstrasatsingen i Kristiansandsregionen gjennom de varslede resultatavhengige tilskuddene til drift av kollektivtransport på Samferdselsdepartementets budsjett. Incentivordningen løper parallelt med transportforvaltningsforsøket som Kristiansandsregionen søker om å få delta i.*
- *Utvikle bussmetrokonseptet videre langs hovedaksen i Kristiansand fra Vågsbygd til Randesund slik at reisetiden reduseres, kjørevegen får "skinnestandard" og frekvens og service blir svært god.*
- *Utvikle et differensiert rutetilbud med god frekvens på regionale ruter mot Kristiansand og det regionale ekspressbusstilbudet i Agderbyen.*
- *Utrede drift og finansiering av et lokaltogtilbud mellom Kristiansand stasjon og Songdalen og Vennesla.*

### **3.1.4 Utvikling av areal og transportpolitikken**

Kommunene i regionen må hver for seg og i fellesskap samordne boligpolitikken og føre en aktiv næringsutviklingspolitikk med nødvendig styring av service- og arbeidsplasslokalisering. I dette ligger ikke en lik politikk eller praksis i hele det geografiske området, men en felles forståelse av hvilke behov som dekkes best hvor.

På denne måten kan befolkningens og næringslivets behov tilfredsstilles på en mest mulig miljøvennlig måte, ved at transportbehovet og arealforbruket holdes så lavt som mulig. Trender i boligmarkedet mot mer bymessige boligpreferanser kan utnyttes i en strategi for styrking av bynære områder i Kristiansand og lokalsentre i hele regionen, sammen med konsentrert og sentralt lokalisert offentlig service.

Det må tilrettelegges for kollektivtransport regionalt, i et forsøk på å redusere utstrakt bruk av privatbil innen det enkelte distrikt. Her er noen prioriterte tiltaksområder:

- *Det arbeides med et opplegg for en areal- og transportplan/ fylkesdelplan for Kristiansandsregionen.*
- *Gjennomføre en arealpolitikk i Kristiansandsregionen som støtter opp om bussmetrokonseptet gjennom fortetting og konsentrasjon av framtidig utbygging ved knutepunktene i metrostrengen.*

## **3.2 Sammenheng mellom lokale og statlige tiltak**

Dette avsnittet drøfter noen tema der sammenheng mellom lokale og statlige tiltak er særlig viktige. Det er lokalt samarbeid og samordning mellom lokale, regionale og statlig myndigheter, finansiering av infrastruktur for vegtrafikken, finansiering av drift av kollektivtrafikken.

### 3.2.1 Forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet

De seks kommunene i Kristiansandsregionen sammen med Vest- og Aust-Agder fylkeskommune vil etter invitasjon fra Samferdselsdepartementet søke om å få delta i forsøket med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet.

Det vises til søknaden.

### 3.2.2 Finansiering av drift av kollektivtrafikken

Konkurransesituasjonen mellom bil og buss er en svært sammensatt problemstilling. Reduserte overføringer til fylkeskommunene over tid og nedgang i bensinavgiftene 2000-2001 har bidratt til en forverring av konkurransesituasjonen for kollektivtransport med buss. Fylkeskommunen kan ikke alene finansiere økt tilskuddsbehov til busstrafikken. Behovet kan heller ikke kompenseres bare gjennom takstiltak.

En sterkt ønsket kollektivsatsing ut fra utfordringene for videreutvikling av rutetilbudet nevnt i 5.1.3, inkludert bedre tilbud på bussmetroen, vil kreve en betydelig opptrapping i driftsmidler som man ikke har finansieringsmuligheter for i dag.

I Stortingsmelding nr. 26 (2001-2002) *Bedre kollektivtransport* varsler Regjeringen at den vil styrke det økonomiske grunnlaget for å prioritere kollektivtransport i de største byområdene ved å innføre en insentivbasert tilskuddsordning til fylkeskommunene som belønner økning i antall passasjerer. De resultatavhengige tilskuddene til drift av kollektivtransport er en forutsetning for å nå målene i transportforvaltningsforsøket om å øke antall kollektivreiser.

I Kristiansandsregionen ligger det derfor særlig godt til rette for å prøve ut en slik ny resultatavhengig finansieringsform. Fylkeskommunen operer med kvalitetskontrakter med inntektsansvar for busselskapene. Kontraktene kan, med små tilpasninger, utvikles til incitamentskontrakter og forberedelser for dette vil skje våren 2003. Dette har lenge vært ønskelig, men har vært avhengig av en større tilskuddsramme for å kunne settes i funksjon.

### 3.2.3 Felles areal og transportpolitikk

Kristiansandsregionen har de senere årene utviklet et felles bolig- og arbeidsmarked. For å kunne føre en samordnet areal- og transportpolitikk er kommunene gjensidig avhengig av hva slags boligpolitikk nabokommunene fører. Kommuneplanene for de seks kommunene tar på ulike måter opp behovet for samordning.

Vest-Agder fylkeskommune ønsker i sin fylkesplan å utarbeide en fylkesdelplan for Kristiansandsregionen. Strategien er å ta initiativ for å få til felles bolig- og arbeidsmarkedsutvikling. Det heter blant annet:

- *Kristiansandsregionen fungerer som et felles bolig- og arbeidsmarked som vil tjene på en planlegging og utbygging på tvers av kommunegrensene, eventuelt også fylkesgrensen. Som en oppfølging av analysene knyttet til Nasjonal transportplan, fylkesdelplan for samferdsel og transport og fylkesdelplan for kjøpesenterutvikling, vil fylkeskommunen i 2003 starte arbeidet med en fylkesdelplan for Kristiansandsregionen i Vest-Agder som omfatter Kristiansand med nabokommuner. En slik plan vil også være viktig med hensyn til kanalisering av nasjonale ressurser til Kristiansand.*

Styret i *Knutepunkt Sørlandet* har vedtatt å utarbeide felles mål og retningslinjer for en langsiktig overordnet arealbruk i regionen. Det vil innebære fokus på overordnet by- og tettstedsutvikling og lokaliseringsspørsmål. Hensikten er å bidra til at Kristiansandsregionen utvikler seg videre i et bærekraftperspektiv som en attraktiv og konkurransedyktig storbyregion. Det skal legges til rette for næringsutvikling, sysselsetting, bomiljø, rekreasjon og god levekårsutvikling for øvrig. Samtidig skal også hensynet til Agderbyen og Agderrådets arbeid med å styrke landsdelen ivaretas.

Dersom det blir enighet mellom kommunene, vil forslaget kunne bli vedtatt som en fylkesdelplan etter plan- og bygningsloven.

### 3.2.4 Samferdselspakke for Kristiansandsregionen

For å gjennomføre areal- og transportstrategien for Kristiansandsregionen er det i årene som kommer behov for store investeringer i infrastruktur for vegtrafikken.

Stamvegen E18 fra øst mot Kristiansand er under planlegging fra Grimstad mot Kristiansand som OPS-prosjekt, men ved inngangen til perioden 2006-15 mangler viktige elementer i firefelts vegen fra Dyreparken til Rona. Andre byggetrinn av Varoddbrua må gjennomføres fra 2016. Stamvegen E39 fra Kristiansand mot vest er i ferd med å bli overbelastet. Kommunedelplanen oppdateres nå samtidig som planområdet utvides med en ny plan for E39 fra Hannevikdalen til Rosseland i nabokommunen Songdalen. Stamvegen riksveg 9 fra Kristiansand mot nord vurderes i den samme kommunedelplanen, og må etter hvert bygges om på strekningen fra E39 til Krossen.

Resten av hovedvegnettet i Kristiansandsregionen består av øvrige riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Utbyggingen av dette vegnettet må fortsette i samsvar med kommuneplanene.

I hele Kristiansandsregionen er det behov for å utvikle trafikksikkerhet, miljø og infrastruktur for kollektivtrafikken med særlig vekt på å realisere nullvisjonen for trafikksikkerhet, bussmetrokonseptet i Kristiansand og Kristiansand som miljøby. Det må utvikles sammenhengende gang- og sykkelvegnett for lokal transport mellom bolig og skole, og innen hvert by- og tettstedsområde. Program for regional transport mellom sentra og for nasjonale sykkelruter må følges opp.

For å bidra til gjennomføringen vedtok Kristiansand bystyre ved behandlingen av byutredningen 15. mai 2002 blant annet følgende, med 35 mot 18 stemmer:

- *Areal og transportsценariet "Moderat" anbefales lagt til grunn for det videre arbeidet med NTP-arbeidet lokalt i Kristiansandsområdet.*
- *Med utgangspunkt i areal- og transportanalysene i byutredningen utarbeides det i samarbeid med staten og fylkeskommunen en forpliktende "Kristiansandspakke", som angir virkemiddelbruk, tiltak og kostnadsfordeling mellom ulike typer tiltak, samt finansiering.*

Vinteren 2003 ble dette initiativet utviklet videre av Statens vegvesen i nært samarbeid med det regionale samarbeidsforumet "Knutepunkt Sørlandet" og innenfor rammene til transportforvaltningsforsøket. I tabellene nedenfor er det laget en skisse som viser handlingsrommet for finansiering og prosjektgjennomføring.

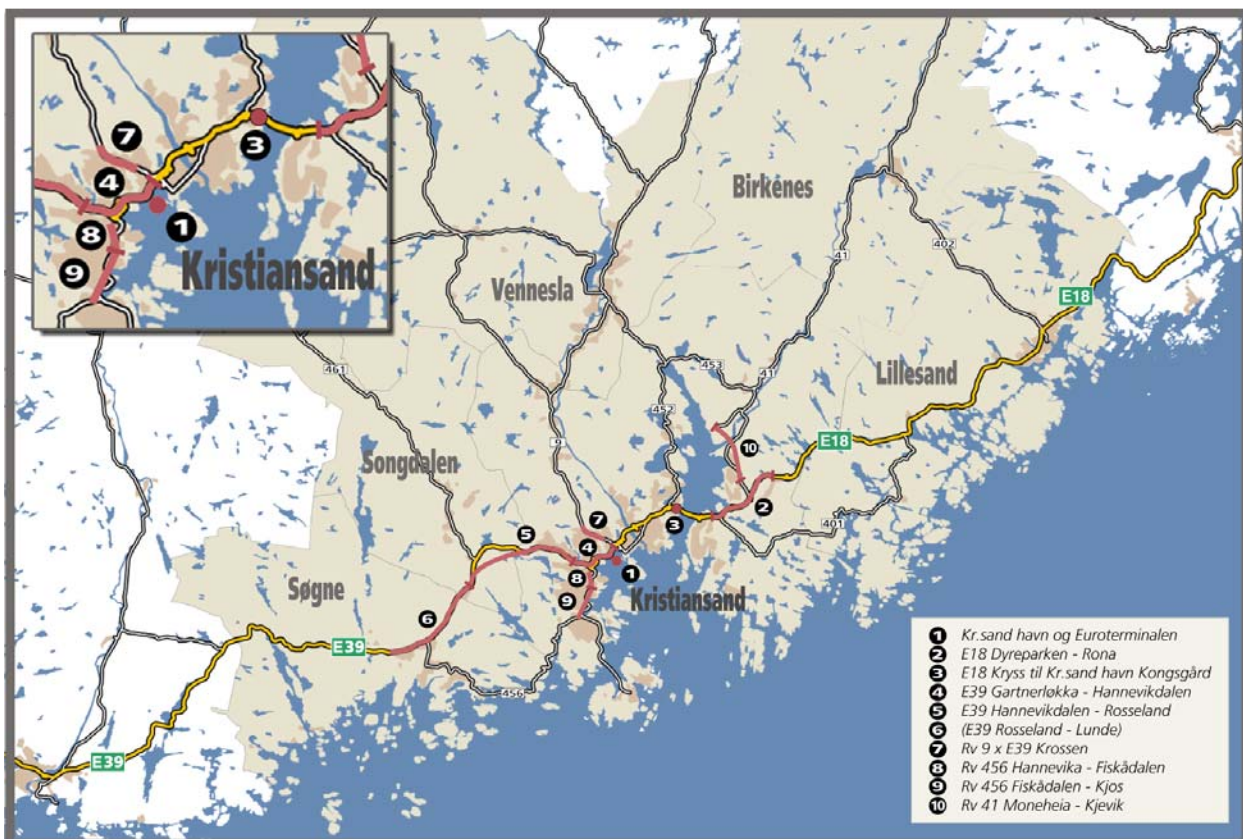
Kommunene og fylkeskommunene gjennomfører en politisk behandling fram til 1. mai 2003 for å bekrefte og presisere viljen til å arbeide videre med en bompengordning som omfatter tiltak i de seks samarbeidskommunene. Dersom prinsippet om en ny bompengepakke inkluderes i det videre arbeidet med NTP, kan den endelige søknaden fra de lokale interessentene og bompengeproposisjonen fremmes parallelt med at handlingsprogrammene til NTP utarbeides i 2004-2005. Ordningen kan tre i kraft fra 2006 eller 2007 når dagens bompengordning i

Kristiansand er fullført. Kjernen i det felles forslaget til vedtak som rådmennene ventes å fremme er dette:

- *Bystyret (kommunestyret) ønsker at det skal etableres en Samferdselspakke for Kristiansandsregionen med lokal delfinansiering.*
- *Den lokale delfinansieringen skal skje ved innkreving av bompenger, og tilpasses Autopass og Vegdirektoratets retningslinjer når det gjelder rabattordninger.*
- *Bystyret ønsker at en høy andel av den totale pakken skal gå til såkalte "myke pakker", i henhold til saksframstillingen.*
- *Prioritering innenfor de "myke pakkene" skal skje lokalt i regionen, og regionen bør også få innflytelse på prioritering av midler til stamveger og riksveger i regionen.*

<b>Finansieringspotensiale (mill kr):</b>	<b>Uten bomp.</b>	<b>10 år 10 kr</b>	<b>10 år 15 kr</b>	<b>10 år 20 kr</b>	<b>15 år 15kr</b>	<b>15 år 20 kr</b>
<i>Alle tall med forbehold</i>						
<b>Staten</b> til stamvegrute 7 (E18)	280	280	280	280	280	280
Staten til stamvegrute 8 (E39)	415	415	415	415	415	415
Staten til stamvegrute 24 (Rv9)	35	35	35	35	85	85
Staten til øvrige riksveger Vest-Agder	200	200	200	200	300	300
Staten til øvrige riksveger Aust-Agder	30	30	30	30	50	50
<b>Bompenger</b> i 10 år / kr. 10 pr. bil		780				
Bompenger i 10 år / kr. 15 pr. bil			1220			
Bompenger i 10 år / kr. 20 pr. bil				1810		
Bompenger i 15 år / kr. 15 pr. bil					2020	
Bompenger i 15 år / kr. 20 pr. bil						2820
<b>Sum finansieringspotensiale</b>	960	1740	2180	2770	3150	3950

<b>Prosjektoversikt:</b> (beløp i mill. 2003-kroner)	Kostn.	<b>10 år</b> <b>10 kr</b>	<b>10 år</b> <b>15 kr</b>	<b>10 år</b> <b>20 kr</b>	<b>15 år</b> <b>15kr</b>	<b>15 år</b> <b>20 kr</b>
② E18 Dyreparken-Rona	280	280	280	280	280	280
③ E18 Kryss til Kris. havn Kongsgård	80			1)65	65	65
④ E39 Gartnerløkka-Hannevikdalen	930	905	930	930	930	930
⑤ E39 Hannevikdalen-Rosseland	830	0	75	230	320	830
⑥ E39 Rosseland-Lunde	450					
E39 Rosseland-Lunde / TS	15	15	15	15	15	15
⑦ R9 xE39 – Aust-Agder grense	100				100	100
⑧ R456 Hannevika-Fiskådalen	125		125	125	125	125
⑨ R456 Fiskådalen-Kjos / 1.trinn	190			190	190	190
R456 Fiskådalen-Kjos / 2.trinn	125					
⑩ R41 Moneheia-Kjevik / 1.trinn	60		60	60	60	60
R41 Moneheia-Kjevik / 2.trinn	50					50
Kommunal Otrabru v / Eg			45	45	45	45
Andre tiltak til trafiksikkerhet, miljø, gang- og sykkelveger, kollektiv- transport og mindre utbedringer	500	540	650	830	1020	1260
<b>Sum</b>		<b>1740</b>	<b>2180</b>	<b>2770</b>	<b>3150</b>	<b>3950</b>



### **3.3 Presentasjon av større prosjekter**

#### **3.3.1 Kristiansand havn**

Bystyret i Kristiansand har vedtatt at Kristiansand ønsker å stille seg til disposisjon for å være et nasjonalt og internasjonalt transportknutepunkt med havna i sentrum. Fylkeskommunene i Vest- og Aust-Agder har sluttet seg til dette. Kommunen har avsatt betydelige arealer i kommunedelplaner og reguleringsplaner for å sikre havnas framtid. Det betyr at det er avsatt tilstrekkelige reservearealer i et meget langt tidsperspektiv.

En omfattende konsulentutredning avsluttes vinteren 2003. Utredningen vil danne grunnlaget for valg av retning i den videre utvikling av havna. Selv når en høy godsprognose legges til grunn, er det reservearealer etter 2050. Utredningen viser også at Kristiansand Havn har økonomisk evne til å gjennomføre utviklingen. Første trinn i utviklingen er etablering av nytt havneavsnitt for bulk og stykkgoods som ikke går i enhetslaster i Kongsgård – Vige. Skipsleden er i stor grad tilfredsstillende, men det kan være behov for noe økt oppmerking. Havneanlegget vil stå ferdig i slutten av 2005. Direkte tilknytning til E18 er sikret gjennom reguleringsplan, men finansieringen er ikke sikret uten "samferdselspakken" i avsnitt 5.2.4.

For videreutvikling av containerhavn peker KMV-området ved Vesterhavna seg ut. Det er utredet en moderne containerhavn som ferdig utbygd har kapasitet inntil 150 000 containere pr. år. Det er potensiale til ytterligere utvikling. Pågående samarbeid med veg og bane i planleggingen sikrer mulighet for heltog og direkte vegforbindelse til E39, E18 og riksveg 9. Det har ikke vært nødvendig å tidfeste utbyggingsstart på nåværende tidspunkt idet dagens containerhavn har god kapasitet.

Kristiansand Havn satser på miljø med en havn fri for forurensning som målsetting. Havna samarbeider i en prosjektgruppe med representanter fra bedrifter, Forsvaret, kommunen, fylkesmannen m.fl. for å nå målet. SFT støtter arbeidet med blant annet økonomisk tilskudd. På grunn av opphvirvling fra båtmotorene, er det lite forurensede sedimenter der hvor ferjetrafikken foregår. I andre deler av Kristiansand Havn pågår nå tildekking av forurensede sedimenter.

#### **3.3.2 Euroterminalen**

Selskapet Euroterminalen AS ble stiftet i september 1997 med Kristiansand kommune, Vest-Agder fylkeskommune og ROM Eiendomsutvikling AS som likeverdige eiere. Løsningene av terminalen med terminalbygningene skal koble knutepunktet og Kristiansand til det øvrige Europa på en spennende og nyskapende måte.

Reguleringsplanen ble godkjent i april 2002. I første utbyggingsetappe vil det være mulig å bygge ut terminalen med tilhørende vegsystem, ny Havnegate som forbinder Vesterveien og Vestre strandgate, samt byutvikling av 55-60.000 m<sup>2</sup> golvflate.

Konseptet inneholder en felles terminal for tog, ferje og buss med samlet areal på cirka 9000 m<sup>2</sup>, et hotell- og kongressenter, et kjøpesenter på, samt kontor og boliger. Samlet parkeringsdekning utgjør 2000 plasser.

Total investering utgjør i størrelsesorden 1,5 milliarder kroner, hvorav selve terminalen er kostnadsregnet til cirka 200 mill. kr. Samferdselsdepartementet har foreløpig bidratt med kr. 1,0 mill. i planprosessen. Jernbaneverket prioriterer Euroterminalen/Kristiansand stasjon svært høyt allerede i sitt handlingsprogram for 2002-11, med til sammen over 40 mill. kr. fra investerings-

og vedlikeholdsbudsjettene i første fireårsperiode og 60 mill. kr. i siste seksårsperiode. Den nye terminalen beregnes operativ til sommersesongen 2006, og kjøpesenter, kontor/boligarealer noe senere samme år.

### 3.3.3 Riksvegprosjekter

#### **E18 Dyreparken – Rona**

Kostnadsoverslag: 280 mill. kr

Dagens veg har to kjørefelt, 1,5 km lang bratt stigning og flere direkte driftsavkjørsler. ÅDT (årsdøgntrafikken) varierer mellom 10 000-23 000 kjøretøy pr. døgn. På grunn av høye trafikk tall er det utviklingsproblemer på strekningen.

Prosjektet omfatter bygging av E18 til firefelts motorveg på en 5 km lang strekning langs dagens vegtrasé. Dette vil bedre framkommelighets- og trafikksikkerhetsforholdene på strekningen, og gi sammenhengende firefelts veg på E18 øst for Kristiansand sentrum.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for vestre deler av strekningen, mens konsekvensutredning og reguleringsplan for østre del er sendt ut til høring februar 2003. Prosjektet anses lite konfliktfylt, og det forventes planavklaring høsten 2003.

Netto nytte/kostnad: 0,09

Samfunnsøkonomisk nettonytte av investeringer 35 mill. kr.

Reduksjon i samfunnets transportkostnader 86 mill. kr.

Reduserte bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet 37 mill. kr.

Redusert antall drepte eller hardt skadde 1,4 personer pr. år.

#### **E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen**

Kostnadsoverslag: 930 mill. kr

Vegen fungerer som vestre innfart til Kristiansand sentrum. Vestre del er tofelts veg, midtpartiet firefelts, mens østre del er tofelts parallelle vegarmer. Strekningen har kapasitetsproblemer, spesielt i tilknytning til en del dårlige vegkryss. ÅDT er 40.000.

Prosjektet omfatter bygging av 3 kilometer firefelts både E39 og arm til E18, og løsninger som skal bidra til et helhetlig grep på byutviklingen i området. Målet er at området rundt Gartnerløkka skal bli et effektivt knutepunkt for Euroterminalen (kollektivknutepunkt for jernbane, buss og internasjonale ferjer), og mellom hovedinnfartene E39 fra vest, E18 fra øst, riksveg 9 fra nord, byens hovedgate riksveg 471 og E39 Kristiansand havn mot sør. Hele strekningen skal gi god framkommelighet både for bussmetro, stamvegtrafikk og for bydelene i vest.

Det foreligger godkjent kommunedelplan på strekningen E18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka – Hannevikdalen (vedtatt 22. februar 1995). Det er startet et arbeid for å revidere planene for strekningen E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen blant annet av hensyn til mer helhetlige kollektivløsninger. Utredningsprogram er fastlagt i 2002, og det vurderes flere alternative traséjusteringer. Kostnadsoverslaget er usikkert, og derfor oppjustert i forhold til tidligere plan. Ny KU (konsekvensutredning) og revidert kommunedelplan sendes til høring 2003. Det forventes planvedtak våren 2004.

Netto nytte/kostnad: -0,12

Samfunnsøkonomisk nettonytte av investeringer: -146 mill. kr.  
 Reduksjon i samfunnets transportkostnader: 522 mill. kr.  
 Reduserte bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet: 302 mill. kr.  
 Redusert antall drepte eller hardt skadde: 1,5 personer pr. år.

### **E39 Hannevikdalen – Rosseland**

Kostnadsoverslag: 830 mill. kr.

Det er i dag kun tofelts veg på denne delen av vestre innfartsåre til Kristiansand. Strekningen og kryssene er ulykkesutsatt. ÅDT er like under 15.000. Kryssene er T-kryss, men i 2003 gjennomførers midlertidige trafikksikkerhetstiltak med rundkjøring i et par av kryssene.

Vegutbyggingen vil gi god sikkerhet og kapasitet. Prosjektet omfatter bygging av 7 kilometer firefelts veg med planskilte kryss. Det planlegges tre tunneler med samlet lengde rundt 3 kilometer. Vestre del får motorvegstandard med tilfredsstillende parallellveg, delvis ved at dagens E39 fungerer som lokalveg, mens et par kilometer i østre ende gis bynære tilpasninger, som hovedveg i middels tett bebyggelse. Deler av dagens veg går langs vernet vassdrag. I dette området vil ny veg hovedsakelig bli lagt lenger vekk fra vassdraget, i ny tunneltrasé.

Det utarbeides en samlet KU og kommunedelplan for strekningen Gartnerløkka – Hannevikdalen – Rosseland. Planene forventes ferdig godkjent våren 2004.

Netto nytte/kostnad: -0,36

Samfunnsøkonomisk nettonytte av investeringer: -408 mill. kr.  
 Reduksjon i samfunnets transportkostnader: 306 mill. kr.  
 Reduserte bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet: 143 mill. kr.  
 Redusert antall drepte eller hardt skadde: 1,3 personer pr. år.

### **Riksveg 456 Vågsbygdveien Hannevika – Fiskå**

Kostnadsoverslag 125 mill. kr.

Prosjektet omfatter bygging av vel én kilometer ny firefelts veg, hvorav mye legges i tunnel. Strekningen Hannevika – Fiskå inngår i planarbeidet for E39 Gartnerløkka – Rosseland. KU og kommunedelplan forventes godkjent våren 2004. Denne omfatter kryssløsning med E39 i Hannevikaområdet samt ny riksveg 465 i tunnel mot Fiskå.

Det foreligger ikke oppdatert nyttekostnadsberegning for prosjektet.

### **Riksveg 456 Vågsbygdveien Fiskå – Kjos**

Kostnadsoverslag 315 mill. kr

Prosjektet omfatter bygging av to kilometer ny firefelts veg, hvorav mye legges i tunnel. Vegtraséen er innarbeidet i godkjent "Kommunedelplan for sentrale deler av Vågsbygd", vedtatt 7. november 2001. Det pågår arbeid med reguleringsplan som forventes godkjent i løpet av 2003.

Det foreligger ikke oppdatert nyttekostnadsberegning for prosjektet.

### **Riksveg 41 / riksveg 451 Moneheia – Kjevik.**

Kostnadsoverslag 110 mill. kr.

Første byggetrinn består av ny veg i tunnel under Moneheia og fram til kryss med riksveg 41 ved Hamresanden. Tiltaket vil fjerne trafikkbelastningen fra strand- og boligområdet. I andre byggetrinn krysser vegen på bru over Topdalselva nær sørenden av rullebanen. Nye sikkerhetskrav i lufthavna betyr at ny riksveg over elva til flyplassen må legges i tunnel under rullebanen, og dette kan bli en god løsning på miljøutfordringene som har truet med å stoppe prosjektet. Kostnadsoverslaget er blant annet av den grunn noe usikkert.

På grunn av den relativt store innkorting av veglengden er prosjektet tidligere beregnet til å gi god samfunnsnytte. Det foreligger foreløpig ikke oppdatert nyttekostnadsberegning for prosjektet.

### **3.4 Tiltak som styrker kollektivtransportens konkurranseevne**

#### **3.4.1 Overordnede mål og problemstillinger:**

I områder hvor biltrafikken eller veksten i denne er uønsket stor og bussen har potensiale for å konkurrere med bil, har kollektivtransporten en miljøfunksjon. I Kristiansandsområdet gjelder dette både internt i Kristiansand og for innpendling til Kristiansand. Kristiansandsregionen har en stor andel biltrafikk og et stort potensiale for økt kollektivtransport og sykkeltransport. Samtidig har konkurranseforholdet mellom bil og buss blitt forverret over tid.

Høringsutkastet til Plan for kollektivtransporten gir følgende overordnede mål for Kristiansand:

- *Der kollektivtransporten har en miljøfunksjon, er det et mål at kollektivtransporten skal bedre sitt konkurranseforhold sammenliknet med bil.*

#### **3.4.2 Hvordan kollektivtransportens konkurranseevne kan påvirkes i positiv retning**

Konkurransesituasjonen påvirkes gjennom mange ulike instansers politikk og tiltak, og gjennom en rekke generelle drivkrefter, og dette er derfor en svært sammensatt problemstilling. For eksempel vil en inntektsvekst generelt påvirke konkurranseforholdet i negativ retning. Analyser viser også at kontinuerlige forbedringer må til, ellers vil det bli en årlig nedgang i antall passasjerer på 1,6 prosent.

#### **Staten kan påvirke konkurranseforholdet positivt gjennom:**

- *En avgifts- og skattepolitikk som oppmuntrer til redusert bilbruk og økt bruk av miljøvennlige transportformer.*
- *Bidra til ny finansieringsordning som gir muligheter for økt satsing i byområdene i samsvar med statlige mål og sørge for at overføringer tar høyde for nye statlige pålegg.*
- *Som vegholder bidra til:*
  - *Å legge til rette for redusert reisetid gjennom økt framkommelighet og effektive traséer for kollektivtransporten.*
  - *Bidra til kvalitetsheving ved utbedring, tilrettelegging og vedlikehold av infrastrukturen slik at den fremstår tilgjengelig for alle brukergrupper og med en enhetlig og god standard.*

Nedgangen i bensinavgiften fra 2000-2001 beregnes isolert sett til å ha bidratt til nær 4 prosent færre kollektivreiser. Fylkeskommunene peker på at konkurransesituasjonen har blitt forverret ved at deler av rammeoverføringene til kollektivtransporten ble inndratt da man åpnet for anbud på 90-tallet, og det ikke er gitt tilstrekkelig kompensasjon for kostnader ved refomer og regelendringer.

#### **Kommunene i byområdene kan påvirke konkurranseforholdet positivt gjennom:**

- *Å begrense trafikkveksten og støtte opp under miljøvennlige transportformer gjennom en samordnet areal- og transportpolitikk.*
- *Å legge til rette for redusert reisetid gjennom økt framkommelighet og effektive traséer for kollektivtransporten*
- *Bidra til kvalitetsheving ved utbedring, tilrettelegging og vedlikehold av infrastrukturen slik at den fremstår tilgjengelig for alle brukergrupper og med en enhetlig og god standard*
- *Bidra til en helhetlig strategi for økt bruk av gang/ sykkel og kollektivtransport som utnytter potensiale for og samspillet mellom de ulike transportområdene.*

Spredt utbygging vil forverre konkurranseevnen. Analyser viser likeledes at det er sterk sammenheng mellom tilgang på bil og bruk av bil. God parkeringstilgang gir også økt bilbruk og mindre bruk av sykkel og kollektivtransport. En rekke analyser konkluderer med at tiltak som begrenser bilbruken er nødvendige virkemidler dersom en skal oppnå endring i transportmiddelvalget i byene. Reisetiden er svært viktig for konkurranseforholdet, sammen med bidrag til den totale kvaliteten på tilbudet.

#### **Fylkeskommunen kan påvirke konkurranseforholdet positivt gjennom:**

- *Fortsatt prioritere kollektivtransporten i byområdet høyt.*
- *Videreutvikle kollektivtilbudet best mulig innen tilgjengelige rammer som nevnt i 5.1.3*
- *Følge opp kvaliteten på infrastrukturen som vegholder.*

Fylkeskommunen har et høyt nivå på bevilgningene til kollektivtransporten i Kristiansand sammenliknet med andre byer. Analyser har vist at tilpasningene fram til mot slutten av 90-tallet var både kostnadseffektive og markedseffektive. I de seinere år har man imidlertid i likhet med de fleste byområdene kommet i en finansieringsklemme som har ført til uheldige rutekutt og takstøkninger. I en vanskelig økonomisk situasjon vil man selvsagt først og fremst opprettholde lovpålagt skyss. Kuttene har derfor landet over særlig gått ut over byområdene.

Analyser gjort av TØI i 1999 (TØI-rapport 484/2000) viste at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å øke tilskuddsnivået pr. år i Kristiansand med 38 mill. kr dersom man tar hensyn de samfunnsøkonomiske kostnadene ved biltrafikken eller m.a.o. gevinsten av overført trafikk fra bil til buss. Dette illustrerer konkurransesituasjonen mellom bil og buss i Kristiansand og viser også behovet for å finne fram til en ny finansieringsordning for kollektivtransporten i byområdene.

## 4 Virkninger av anbefalt strategi for byområdet

Når storbyomtalen for Kristiansand skrives i februar 2003 er det ikke mulig å tallfeste virkningene av anbefalt strategi innenfor de fire transportetatenes ansvarsområde og heller ikke i den helt nødvendige supplerende virksomheten som fylkeskommunene og kommunene har ansvaret for. Drøftingen nedenfor gir likevel en oversikt over hva en kan regne med å oppnå ved å gjennomføre strategien:

Styret i *Knutepunkt Sørlandet* har vedtatt å utarbeide felles mål og retningslinjer for en langsiktig overordnet arealbruk i regionen. Det vil innebære fokus på overordnet by- og tettstedsutvikling og lokaliseringsspørsmål. Hensikten er å bidra til at Kristiansandsregionen utvikler seg videre i et bærekraftperspektiv som en attraktiv og konkurransedyktig storbyregion.

Kollektivtransporten i Kristiansandsregionen kan øke sin markedsandel fra 12 til 15 prosent av lokale motoriserte reiser, hvis det iverksettes kombinerte tiltak for å bedre kollektivtilbudet kombinert med restriktive tiltak på bilsiden. Satsingen på bussmetrokonseptet utvikles videre både på transport- og arealsiden.

Aktivitetsnivået i Kristiansand havn er i stor grad markedsstyrt. I havna møtes sjøtransport, jernbanetransport og transport på gummihjul. Det er også mulig å frakte jernbanevogner med ferja mellom Kristiansand og Hirtshals i Danmark. Utbygging av havna som intermodal knutepunktshavn, vil føre til at dagens transportmønster blir effektivisert til beste for gods- og persontransporten mellom Sør- og Vestlandet og resten av Europa. Godstransport over havna kan også avlaste de travle utenlandsforbindelsene i Oslofjordområdet.

Infrastrukturen på Kristiansand lufthavn Kjevik må utvikle seg i trinn med de kriteriene som eieren setter for stamflughavnene. Ny riksveg til flyplassen til erstatning for dagens riksveg 451 åpner for utbygging av ny taksebane som vil effektivisere den interne trafikkavviklingen på flysiden i lufthavna.

Etablering av Euroterminalen som integrert persontransportterminal i jernbanens stasjonsområde i Kristiansand, er et kombinert tiltak for transporttilrettelegging og byutvikling med hotell, boliger og forretninger. Erfaringer fra andre steder viser at riktig lokaliserte terminaler øker kollektivandelen i vesentlig grad, ikke minst fordi reisetilbudene blir bedre tilrettelagt og koordinert.

Utbygging av riksveg 456 og videre utvikling av gang- og sykkelveger, trafiksikkerhet, miljø, kollektivtrafikk og mindre utbedringer i hele regionen åpner for betydelig ulykkesreduksjon og vekst i gang- og sykkeltrafikken. For de store stamvegprosjektene har vi gjennomført foreløpige effektberegninger og oppsummert vurderingene i avsnitt 5.3 som presenterer større prosjekter.

Erfaringer internasjonalt og regionalt viser at bevisst satsing på utbygging av kommunikasjon og infrastruktur gir sterke og bærekraftige regioner. Med bedre vegstandard kan kjøretiden til Oslo reduseres til 4 timer og til Stavanger til 3 timer. Bedring av vegstandard til Oslo og av E39 til Stavanger og videre nordover langs kysten (kyststamvegen) er svært viktig for næringslivets varetransporter og for fritidsreiser.

## 5 Alternative vurderinger

Rapporten fra Transportøkonomisk institutt (TI) fra 03.02.2003 som er sitert i avsnitt 5.4, viser gjennom en bred analyse basert på data fra mange land at det er mulig å øke kollektivandelen av de motoriserte reisene i regionen med 25 prosent. Det er mulig hvis en innfører både positive og restriktive tiltak samtidig som gang- og sykkeltrafikken øker med cirka 40 prosent til svensk nivå. Kollektivandelen vil øke fra 12 prosent i 2001 til 15 prosent i 2007, og dette er nok til å absorbere en betydelig del av befolkningsveksten som ventes i perioden.

Verken forslaget til plan for kollektivtransporten i Vest-Agder 2003-2006 fra januar 2003, eller utkastet til søknad fra regionen om å få delta i Samferdselsdepartementets transportforvaltningsforsøk foreslår å øke ambisjonene ut over vekstprosenten på 25.

Hvis staten ikke følger opp med betydelige investeringer i regionen, eller det ikke blir mulig å etablere den foreslåtte samferdselspakken, bør transportstrategien gjennomgås på nytt i forbindelse med handlingsprogrammet for NTP. Dette for å kunne prioritere enklere strakstiltak for å opprettholde en funksjonsdyktig byregion.

### 5.1 Marginalvurderinger

Marginalvurderingene innen vegtransportsektoren er oppsummert i tabellen ”prosjektoversikt” i avsnitt 5.2.4. I alle alternativene med bompenger er det satt av betydelige beløp til trafiksikkerhet, miljø, gang- og sykkelveger, kollektivtransport og mindre utbedringer i de seks kommunene i regionen. Beløpet til sekkepostene er justert opp i takt med størrelsen på totalfinansieringen i samferdselspakken.

Riksveg 41 / 451 Moneheia – Kjevik, andre byggetrinn rundt eller under rullebanen er bare mulig hvis bompengebeløpet øker til det maksimale, eller Avinor as kommer inn og finansierer tiltaket sammen med Statens vegvesen. E39 Hannevikdalen – Rosseland blir heller ikke fullfinansiert uten maksimale bompenger eller sterkere satsing fra staten på stamvegene i området. Riksveg 456 Fiskådalen – Kjos, andre byggetrinn krever også betydelige bompenger for gjennomføring. Det samme gjør nytt planskilt kryss fra E39 til nye Kristiansand havn i Kongsgård – Vige.

## 6 Vedlegg – Utdrag av fylkeskommunens planverk

### 1. Utvikling av kollektivtransporten i Kristiansand

Fra ”Fylkesdelplan samferdsel og transport for Vest-Agder 2002 - 2011 gjengis følgende mål og delmål for kollektivtransporten i Kristiansand:

#### Mål:

*Å legge til rette for økt kollektivtransport slik at den sammen med gang/sykkeltrafikk tar forventet trafikkvekst og dermed er med på å bedre miljø, trafiksikkerhet og framkommelighet.*

#### Delmål

- A) *Kristiansand kommune må legge stor vekt på kollektivtransporten ved planlegging etter plan- og bygningsloven og i sin næringsutvikling for å bidra til lavere transportbehov og for å styrke grunnlaget for et godt rutetilbud.*
- B) *Kollektivtransporten i Kristiansand må gis trafikkmessige fordeler, om nødvendig på bekostning av privatbilen.*
- C) *Rutestandarden i kristiansand skal gjøre det fordelaktig å velge kollektivtransport framfor privatbil*
- D) *Terminaler og knutepunkt skal tilfredsstillere de reisenes behov for komfort, informasjon og service.*

#### Potensialet for miljøvennlig transport i Kristiansand:

Det er potensiale for økt kollektivtransport i byområdet og potensialet er størst i Kristiansand. Det er i tillegg et stort potensiale for økt sykkeltransport i byen. Det er også mulig å hente større effekt ved å se tiltak for gang/ sykkel og kollektivtransport mer i sammenheng.

#### Strategier:

Som en oppfølging til fylkesdelplanen foreligger det i februar 2003 et høringsutkast til ”Plan for kollektivtransporten i Vest-Agder 2003-2006”. Denne operasjonaliserer de mål som fremgår av fylkesdelplanen og munner ut i et handlingsprogram for de neste 4 årene. Fra høringsutkastet refereres:

- *Det er ikke mulig for fylkeskommunen alene å finansiere en økt satsing på kollektivtransporten i Kristiansand eller å opprettholde / bedre konkurransesituasjonen for bussen i Kristiansand. Skal dette skje må det tilføres økte rammer til drift av kollektivtransporten og det kreves en oppfølging av en mer miljøvennlig areal – og transportpolitikk i området. Naturlige bidragsytere er stat og kommune. Det må derfor arbeides for en ny finansieringsordning for kollektivtransporten i byområdene, herunder Kristiansand som sikrer tilstrekkelige og stabile rammer til kollektivtransporten sett i forhold til målsettingene.*

- *Det må i den forbindelse også utarbeides en samordnet strategi i samarbeid med aktuelle kommuner for både gang-, sykkel- og kollektivtiltak samt trafikkbegrensende tiltak som til sammen kan demme opp for økt bilbruk i byområdet.*

*Et forsøk med forvaltningsorganisering av transportsystemet i Kristiansandsregionen vil omfatte en slik utforming av strategi og tiltakspakke samt forslag til finansiering.*

- *Ut fra de overordnede målsettingene i Fylkesdelplanen, vil fylkeskommunen fortsatt prioritere kollektivtransporten i Kristiansand høyt i sine bevilgninger.*
- *Kollektivtransportplanen legger til grunn at strategi og tiltak for buss- og gang/sykeltrafikk i byen bør ta utgangspunkt i hvor potensiale er størst for de ulike transportformene dvs.*
  - *Et godt og effektivt stamlinjetilbud kombinert med god frekvens på lengre ruter*
  - *Større fokus på tilrettelegging for gang/sykeltrafikk på kortere reiser*
  - *Tilrettelegging for "Bike-and-ride" i tilknytning til stamrutene*
  - *Markedstilpasning av lokalruter som kan gi et supplerende tilbud på korte reiser, og hvor flatedekningen kan være større.*

### **Hovedutfordringene for utvikling av kollektivtilbudet i Kristiansand:**

Høringsutkastet til Plan for kollektivtransporten oppsummerer følgende hovedutfordringer for utvikling av kollektivtilbudet i Kristiansand:

- *Redusert reisetid og forutsigbar fremkommelighet*
- *En mer effektiv og differensiert rutestruktur*
- *Økt frekvens.*
- *Bedre markedstilpasning av takster, - redusert takst*
- *Tilgjengelighet for alle brukergrupper*
- *Produktutvikling og kvalitet*
- *Samordnet og økt satsing på planlegging, tilrettelegging, informasjon og markedsføring av miljøvennlige transportformer.*

Herunder er videreutvikling av bussmetroen en viktig utfordring som henger sammen med punktene over. Bussmetroen i Kristiansand bygger på en visjon om å etablere et høykvalitets bussnett sentralt i byområdet med urban byutvikling og høy utnyttelsesgrad i knutepunktene på metrolinjen. Når metroen åpner i august 2003 skal den være "bussvegen" for de viktigste stamlinjene i bussbetjeningen i Kristiansand. Metroen er i første rekke en busstrasé som skal sikre full fremkommelighet, rask fremføring og kvalitet på infrastrukturen. Busslinjene som legges inn i metroen vil ha en felles strekning mellom Rona i øst og Trekanten i vest, men vil fortsette ut i boligområdene der dagens trafikanter befinner seg. Det er få av dagens trafikanter som bor langs selve fellestraséen. Metroen vil imidlertid legge til rette for en langsiktig arealutnyttelse langs metrolinjen og i knutepunktene som kan bygge opp under kollektivtilbudet. Dette er en langsiktig strategi som tilsier at rutetilbudet knyttet til metroen må bygges ut over tid.

Arbeidet med Bussmetroen har også vist at metroen vil betinge en endring i rutestrukturen som vil kreve økte ressurser. En ønsket kollektivsatsing ut fra disse utfordringene vil kreve store økninger i driftsrammene for kollektivtransporten.

## 2. Utvikling av kollektivtransporten i omegnskommunene

Fra ”Fylkesdelplan samferdsel og transport for Vest-Agder 2002 - 2011” gjengis følgende mål og delmål for lokal kollektivtransport i Kristiansands omegn:

### Mål:

Fra kommunesentrene i Søgne, Songdalen og Vennesla og til/fra Kristiansand, skal kollektivtilbudet ta en større del av pendlertrafikken

Det er nå en utfordring i et samarbeid med Aust-Agder fylkeskommune og berørte kommuner å utforme kollektivtilbudet i hele Kristiansandsregionen som ett samlet trafikkområde. Dette avspeiles i fylkesdelplanen hvor omtalen av betjening av ”Agder-byen” og herunder trafikken inn mot Vest-Agder fra nabofylket er omtalt. Det refereres derfor også i denne forbindelse til følgende mål og delmål for regional kollektivtransport langs kysten:

### Mål:

Langs E39 og på hovedveiene mellom byene langs kysten, skal det kollektive transporttilbudet bidra til å styrke bo- og arbeidsmarkedsregioner

### Delmål:

- A) *På regionalt nivå skal rutetilbudet på de mest trafikksterke strekningene utvikles uavhengig av fylkesgrensene og sees i sammenheng med målet om mer miljøvennlig transportmiddelfordeling i korridorene.*
- B) *Rutebetjeningen skal binde byer og tettsteder sammen. Hvor godt tilbud en kan gi mellom ulike regioner, må vurderes ut fra trafikkgrunnlag.*
- C) *Det regionale kollektivtilbudet skal gi en mest mulig effektiv betjening på grunnlag av trafikkstrømmene langs hovedlinjen (E18/E39) og med tilknytning til denne ved lokale rutetilbud/bestillingstransport.*
- D) *Det skal være en hensiktsmessig knutepunktstruktur med gode venteforhold, informasjon og service på viktige korrespondansesteder.*
- E) *Det skal være et helhetlig og samordnet takstsystem som dekker hele fylket og som kan tilby overganger ved reiser utover fylkesgrensen.*

### Potensialet for økt kollektivtransport i omegnskommunene til Kristiansand:

I omegnskommunene til Kristiansand er potensialet for økt kollektivtransport i første rekke knyttet til de regionale rutene til/fra Kristiansand og da med hovedvekt på arbeids/studentreiser.

Mål for omegnskommunene vil derfor naturlig også gjelde for omegnskommunene i Aust-Agder.

### Strategier:

- *Tilgjengelige ressurser må først og fremst gå til økt frekvens på de regionale rutene mot Kristiansand fremfor større flatedekning lokalt.*
- *Takst- og rutesamordning av kollektivtilbudet i byområdet til beste for kundene.*

### Hovedutfordringene for utvikling av kollektivtilbudet i omegnskommunene til Kristiansand:

Høringsutkastet til Plan for kollektivtransporten oppsummerer følgende hovedutfordringer for omegnskommunene:

- *Økt frekvens*
- *Punktligheit og forutsigbar framkommelighet for bussen*
- *Bedre markedstilpasning av takster*
- *Produktutvikling og kvalitet*
- *Samordnet arealplanlegging med utbygging langs busstraséer og i knutepunkt*

Under kvalitet ligger også god standard og tilrettelegging av hovedholdeplasser/ knutepunkt, herunder vurdering av tilrettelegging for ”park-and-ride” og ”bike-and-ride” og informasjon / markedsføring sett i sammenheng med satsing i Kristiansand.

Det refereres følgende fra hovedutfordringer knyttet til å se rutetilbud i sammenheng uavhengig av fylkesgrensen (som da også vil omfatte omegnskommunene Birkenes og Lillesand)

- *Videreutvikle rutetilbudet mellom kystbyene på Agder*
- *Effektiv rutestruktur og markedstilpasning i ulike deler av området*
- *Tilrettelegging for ”park-and-ride” og ”bike-and-ride” i knutepunktene*
- *Takstsamarbeid*

Ovennevnte hovedutfordringer gjelder også utvikling av en helhetlig betjening av hele Agder-byen fra Mandal i vest og til Arendal i øst. Det startes nå opp et samarbeid mellom Aust- og Vest-Agder ut fra ovennevnte strategier og hovedutfordringer.

### **3. Effektmål for Kristiansandsregionen:**

Effektmål for perioden 2001 –2007 er nærmere vurdert under arbeidet med søknad om ny forvaltningsorganisering hvor en foreløpig har satt følgende mål:

- Begrense trafikkveksten sett i forhold til befolkningsveksten i perioden
- + 25 prosent økning i antall ordinære passasjerer (utenom skoleskyssen) som vil øke kollektivandelen på motoriserte reiser fra 12 – 15 prosent
- + 40 prosent økning i antall sykkelreiser

Det er behov for tilføring av betydelige økte driftsmidler til kollektivtransporten dersom målene om økt bussbruk skal nås. Hvor mye det er mulig å oppnå av økt bussbruk vil avhenge av i hvilken grad det kan settes inn tiltak som kan frigjøre noe driftsmidler og om / hvor mye man kan få av økte driftsmidler.

## Kilder

Storbyomtalen bygger særlig på disse dokumentene:

- *Fylkesdelplan samferdsels- og transport for Vest-Agder 2002-2011. Vedtak 2001.*
- *Handlingsprogram kollektivtransport, Vest Agder fylkeskommune. Forslag jan. 2003.*
- *Handlingsplan for trafiksikkerhet 2002-05. Statens vegvesen Vest-Agder, februar 2002.*
- *Fylkesdelplan for tettstedsutvikling og kjøpesenteretablering i Aust-Agder. Vedtak 11. april 2000.*
- *Fylkesvegplan 2002-11 for Vest-Agder. Vedtak 11 desember 2001.*
- *Byutredning for Kristiansandsområdet, NTP 2006-2015. Vedtak 2002.*
- *Fylkesanalyse for Vest-Agder, NTP 2006-2015. Vedtak 2002.*
- *Fylkesplan for Vest-Agder. Vedtak desember 2002.*
- *Stamvegutredning E39 Vest-Agder. Statens vegvesen 2002.*
- *Regional arealanalyse for Kristiansandsregionen. Under oppstart vinteren 2003.*