

Til: Vegdirektoratet, NTP sekretariatet

Fra: Statens vegvesen Region sør i samarbeid med representanter fra administrasjonen i bykommunene, fylkeskommunene, fylkesmennene og øvrige transportetater

Dato: 30. mars 2007

NTP- innspill om mellomstore byregioner i Region sør

Det foreslås at følgende strategier og tilhørende nasjonale virkemidler tas med i Nasjonal transportplan 2010-2019 som en forsterket satsing for kategorien ”mellomstore byregioner¹” i Region sør. Hovedstrategiene som anbefales lagt til grunn for å møte utfordringene knyttet til areal og transport i byregionene er:

- **Avtalefestede transport- og arealpakker mellom statlige transportetater, fylkeskommunene og kommunene med regional enighet om tiltak, arealforvaltning og finansiering som kjernekrterium.**
- **Etablere en felles regional arena for ny samhandling, beslutning og gjennomføring innen areal og transport for hver av de fire byregionene i Region sør.**

Prosjektet Bystrategi Region sør fokuserer på samarbeid mellom aktører for å møte utfordringer knyttet til areal- og transportutvikling i byregioner. Byregionene Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen har samlet seg om et felles innspill til NTP på vegne av den enkelte byregion og Region sør under ett. Innspillet er blitt til i samarbeid med representanter fra administrasjonen i bykommunene, fylkeskommunene, fylkesmennene, øvrige transportetater og interesseorganisasjoner. Det beskriver felles utfordringer og foreslår mål og strategier for de fire byregionene nevnt over.

Dette NTP-innspillet supplerer Innspill fra Region sør v/Regionalt kontaktutvalg for BTV-regionen og Agderfylkene til transportetatenes og Avinor AS sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2010-2019, datert 21.12.2006.

Innhold

1. De fire mellomstore byregionene i Region sør og deres nasjonale betydning
2. Drivkrefter og utviklingstrekk
3. Felles mål innen areal og transport – nasjonalt og regionalt
4. Felles utfordringer
5. Felles forslag til strategier og strategiske tiltak
6. Vedlegg
 - Omtale av hver byregion
 - Erfaringsdokument fra ATP prosjektet i Kristiansand

¹ De fire byområdene benevnes heretter byregioner, fordi dette begrepet bedre dekker områder med flere byer.

1. De mellomstore byregionene i Region sør og deres nasjonale betydning

Byregioner i Region sør

De fire byregionene Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen preges hver for seg av å fungere som et felles bolig- og arbeidsområde med flerkjernet bystruktur og stor grad av intern transport. De har et betydelig folketall og sterk trafikkvekst. Byregionene er vist på kart i vedlegg. Innbyggertall 2007 pr kommune samlet for byregionene (se vedlegg):

Buskerudbyen:	ca 140 000	Buskerudbyen: Lier, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Kongsberg.
Vestfoldbyen:	ca 180 000	Vestfoldbyen: Holmestrand, Horten, Tønsberg, Stokke, Nøtterøy, Sandefjord, Larvik.
Grenlandsbyen:	ca 100 000	Grenlandsbyen: Skien, Porsgrunn, Bamble.
Agderbyen:	ca 210 000	Agderbyen: Risør, Grimstad, Arendal, Tvedestrand, Lillesand, Birkenes, Kristiansand, Mandal, Venesla, Songdalen, Søgne
<u>Sum</u>	<u>ca 630 000</u>	

Av Regions sørs rundt 900 000 innbyggere bor vel 600 000 i kommuner tilknyttet byregioner.

Nasjonal betydning

Det er flere grunner til at de fire byregionene i Region sør har nasjonal betydning:

- Befolkningsgrunnlaget i de mellomstore byregionene er stort nok til å inneholde komplekse problemstillinger på linje med de fire største byregionene i Norge. Samtidig er de små nok til at det er enklere og mindre kostbart å prøve ut pilotprosjekter for å møte typiske utfordringer knyttet til areal og transport i byutviklingen.
- Byregionene har sterk vekst i folketall og næringsutvikling med tilhørende trafikkvekst. Tiltak for å nå viktige mål i disse byregionene, for eksempel reduksjon av klimautslipp, vil derfor ha nasjonal betydning.
- Byregionenes størrelse og rammebetingelser gjør det mulig å teste ut samme type virkemiddelbruk for å se på effekter i ulike byregioner. For eksempel vil miljøindikatorer kunne være med på å stimulere til utvikling i henhold til nasjonale målsettinger.
- Et forpliktende samarbeid om utfordringer innen areal og transport i byutviklingen vil føre til kortere beslutningstid, reduserte kostnader og redusert tid til gjennomføring av tiltak.
- Byregionene i Region sør vil kunne avlaste veksten i hovedstadsområdet.
- Kystsonen i Region sør har nasjonal betydning som ferie- og rekreasjonsområde.

Det vi har samlet under dette avsnittet viser at tiltak i byregionene vil ha stor betydning for å nå hovedmålene i Nasjonal transportplan.

2. Drivkrefter og utviklingstrekk

Byutviklingen blir påvirket av sterke drivkrefter, som for eksempel urbanisering, bilens attraktivitet og posisjon i vår kultur samt den generelle velstandsutviklingen. Utfordringene i byregionene krever i økende grad helhetlige transportløsninger. Det er nødvendig å se areal- og transportutvikling i nær sammenheng med ønsket byutvikling. Areal- og transportplanlegging i byregioner inneholder komplekse problemstillinger som ofte strekker seg ut over kommunegrensene.

Utvikling av vegtransportnettet fører med seg en sterk byspredning. Dette gir mer pendling og flytting av byfunksjoner ut av byen med økende biltrafikk til følge. Utflytting av viktige funksjoner til hovedvegkorridorer svekker de tradisjonelle bysentrene, økt avstand til servicetilbud svekker mulighetene til miljøvennlig transport. Byregionene preges av høy biltetthet. Et godt byliv er avhengig av tette bystrukturer og gode vilkår for fotgjengere. Det blir mer og mer aktuelt å ”ta byen tilbake” og satse på egenart og kultur.

Mye av byutviklingen er i dag preget av private eiendomsutviklingsprosjekter som enten er i tråd med overordnede arealplaner, eller mangler denne forankringen. Det er en utfordring å prioritere frigjort vegkapasitet til kollektiv- og gang/sykeltrafikk når gjennomgangstrafikk flyttes ut. Dette er en stor utfordring siden vegtrafikken står for en stor andel av det totale CO2 utslippet.

Det er et stort potensial for økt kollektivtrafikk i byregionene, selv om noen av byene har offensiv kollektivsatsing og høyere kollektivandel enn de andre byene. Det er behov for en samlet arena for areal og transport i byutviklingen i Region sør. ATP-prosjektet i Kristiansand er eksempel på en arena som fungerer godt for et større byområde.

3. Mål

Forslag til felles mål for de fire byregionene i Region sør er knyttet til areal- og transport i byutviklingen og bygger opp under nasjonale målsettinger, men forholder seg også til lokale målsettinger i de enkelte byregionene.

Nasjonale mål

Det overordnede målet for NTP 2010 -2019 er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

NTP har følgende hovedmål for trafiksikkerhet, fremkommelighet, miljø og tilgjengelighet:

- å bedre fremkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret
- transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren
- transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet
- transportsystemet skal være tilgjengelig for alle og transporttilbudet skal gjøre det mulig å leve et aktivt liv

Felles mål for de fire byregionene i Region sør

Byregionenes målsetting for tiltak innen areal- og transportområdet er å bidra til:

- bærekraftig samfunnsutvikling
- sikre byregionene langsiktig utviklingsmuligheter og konkurransekraft
- helhetlig areal- og transportutvikling som grunnlag for utvikling av et trafiksikkert, effektivt og miljøvennlig transportsystem
- helseforebyggende transporttilbud med fokus på universell utforming
- et effektivt og attraktivt kollektivtilbud som grunnstamme i de mellomstore byregionenes transportsystem med fokus på utvikling av gode knutepunkter

- utvikling og fornying av eksisterende bysentra og kommunesentra for attraktive byer med fokus på egenart og kultur

4. Felles utfordringer for byregionene i Region sør

Byregionene i Region sør kjennetegnes blant annet ved høyt arealpress og sterk trafikkvekst.

Grunnleggende utfordringer:

- Bykvaliteter i etablerte sentra er under sterkt press og etablering av nye konsepter for vare-, handels- og opplevelsessentra utenfor bykjernene trekker virksomhet ut av byområdene
- Stor aktivitet og utbyggingspress som følge av private aktørers ønsker om eiendomsutvikling skaper behov for nye samhandlingsformer og planprosesser for å koordinere offentlige instanser.
- Konkurransen mellom enkeltkommuner om næringsetablering og lokalisering av større offentlige institusjoner.
- Lokalisering av nye bilbaserte handelssentra langs stamveger som utarmer eksisterende bysentra, reduserer kapasiteten til stamvegnettet ved å tiltrekke seg lokaltrafikk og reduserer konkurransekraften for kollektivtransport.
- Felles plattform for parkeringspolitikk i byene og for handelssentra utenfor byområdene innen hver av de fire byregionene for å bygge opp under kollektivtrafikken og bidra til en bærekraftig samfunnsutvikling.
- Det finnes i dag ingen felles fast samarbeidsarena med beslutningsmyndighet for areal og transport i byutviklingen i Region sør eller for de fire byregionene. Bykommunene, fylkeskommunene, fylkesmennene og staten vil være sentrale samarbeidspartnere på en slik arena.

Utviklingsutfordringer:

- Utvikle et effektivt og bærekraftig transporttilbud i byområder på tvers av kommunegrenser
- Stort potensial for økt kollektivtrafikkandel innen byregionene.
- Finne nye og bedre måter for å finansiere investering og drift av kollektivtilbudet.
- Skape attraktive og konsentrerte byer, følge ABC-prinsippet² for lokalisering, ivareta grønnstruktur, bevisst lokalisering av statlig virksomhet og nærings- og handelsskonsepter. Havneområdene sikres god tilknytning til transportsystemet.
- Få til en balansert byutvikling mellom bysentra, knutepunkter og næringsarealer.
- Bedre gjennomføring av samordnet areal- og transportplanlegging som bygger opp under kollektivtransport, gang og sykkel som alternativ til bil.
- Utvikling av en universell utforming av transportsystemet.

5. Felles strategier og strategiske tiltak for de fire byregionene i Region sør

De fire byregionene preges hver for seg av å fungere som et felles bolig- og arbeidsområde med stor grad av intern transport. Volum i folketall og transport gjør at kollektivtrafikken bør kunne spille en viktigere rolle i transporttilbudet enn det gjør i dag. Ensidig fokus på utbygging av nye hovedveier i byregionene løser ikke behovet for god framkommelighet og

² Kriterier for lokalisering basert på bedriftenes transportbehov, antall ansatte og besøkende.

tilgjengelighet på lengre sikt. Det bør legges til rette for buss, bybane og tog som kollektive transporttilbud i by samt satsing på sykkel og gange da dette også fremmer en annen type byutvikling enn en utvikling av vegsystemet basert på biltransport. En bilbasert utvikling av transportsystemet vil representere en drivkraft for byspredning i større grad enn en kollektivbasert utvikling med tydelige knutepunkter. Konkurransen mellom bykommuners attraktivitet er også en drivkraft i denne sammenhengen

Det foreslås at følgende strategier og tilhørende nasjonale virkemidler/tiltak tas med i NTP som en forsterket satsing for kategorien ”mellomstore byregioner” i Region sør og som bør legges til grunn for å møte utfordringene knyttet til areal og transport i byregionene:

- Avtalefestede transport- og arealpakker mellom statlige transportetater, fylkeskommunene og kommunene med regional enighet om tiltak, arealforvaltning og finansiering som kjernekrterium.
- Etablere en felles regional arena for ny samhandling, beslutning og gjennomføring innen areal og transport for hver av de fire byregionene i Region sør.

Innholdet i arbeidet og avtalene vil omfatte forpliktelser knyttet til planlegging og tiltak bla.:

- Kriterier for arealutvikling, kollektivtransport, tiltak for å begrense uønsket bilbruk, gang- og sykkeltransport og finansiering, og som knytter kriteriene for arealutviklingen sterkere opp mot et kollektivbasert utbyggingsmønster.
- Utvikle felles strategier og føringer for arealbruk i hver byregion.
- Et effektivt og attraktiv kollektivtilbud basert på bussmetro/bybane/jernbane som grunnstamme i byregionenes transportsystem.
- Sykkeltrafikk utvikles videre som egen transportform for å redusere veksten i biltrafikken og styrke folkehelsen. Hovednett for sykling i byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere prioriteres sammen med trygg skoleveg i hele regionen. Demonstrasjonsprosjektet sykkelbyer videreføres. Et nett av nasjonale- og regionale sykkelruter for fritidssykling tilrettelegges.
- Nye koordinerte samarbeidsformer mellom offentlige og private aktører i tilknytning til større utbyggingsprosjekter.

VEDLEGG

Vedlegg:

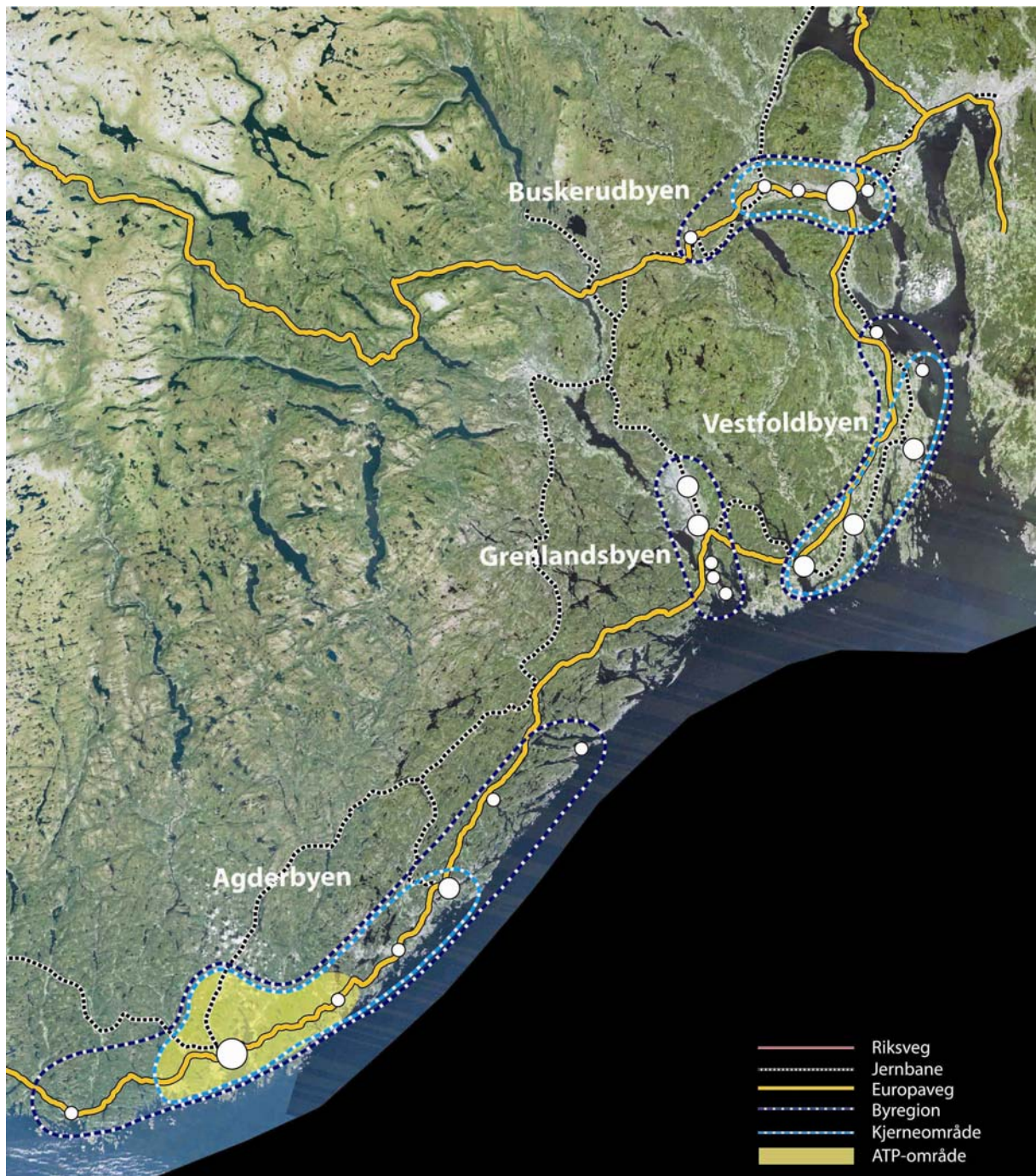
1. Tabell med folkemengde kommunevis pr 1. kv. 2007
2. Kart over de fire byregionene i Region sør
3. Buskerudbyen
4. Vestfoldbyen
5. Grenlandsbyen
6. Agderbyen
7. Erfaringsdokument fra ATP-prosjektet i Kristiansand

VEDLEGG 1: Folkemengde i byregioner i Region sør

Folkemengde 2007, etter region, tid og statistikkvariabel. Kilde: SSB.

	Personer
0602 Drammen	58730
0604 Kongsberg	23644
0624 Øvre Eiker	15956
0625 Nedre Eiker	21877
0626 Lier	22257
Buskerudbyen	142464
0701 Horten	25011
0702 Holmestrand	9726
0704 Tønsberg	37493
0706 Sandefjord	41897
0709 Larvik	41364
0720 Stokke	10245
0722 Nøtterøy	20305
Vestfoldbyen	186041
0805 Porsgrunn	33977
0806 Skien	50696
0814 Bamble	14061
Grenlandsbyen	98734
0901 Risør	6873
0904 Grimstad	19536
0906 Arendal	40057
0914 Tvedestrand	5822
0926 Lillesand	9109
0928 Birkenes	4411
1001 Kristiansand	77840
1002 Mandal	14200
1014 Vennesla	12555
1017 Songdalen	5664
1018 Søgne	9743
Agderbyen	205810

VEDLEGG 2: Kart over byregioner i Region sør



Kartet viser de fire byregionene i Region sør: Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen. Kristiansandsregionen har en formalisert felles samarbeidsarena for areal- og transport gjennom ATP-prosjektet som også vises på kartet.

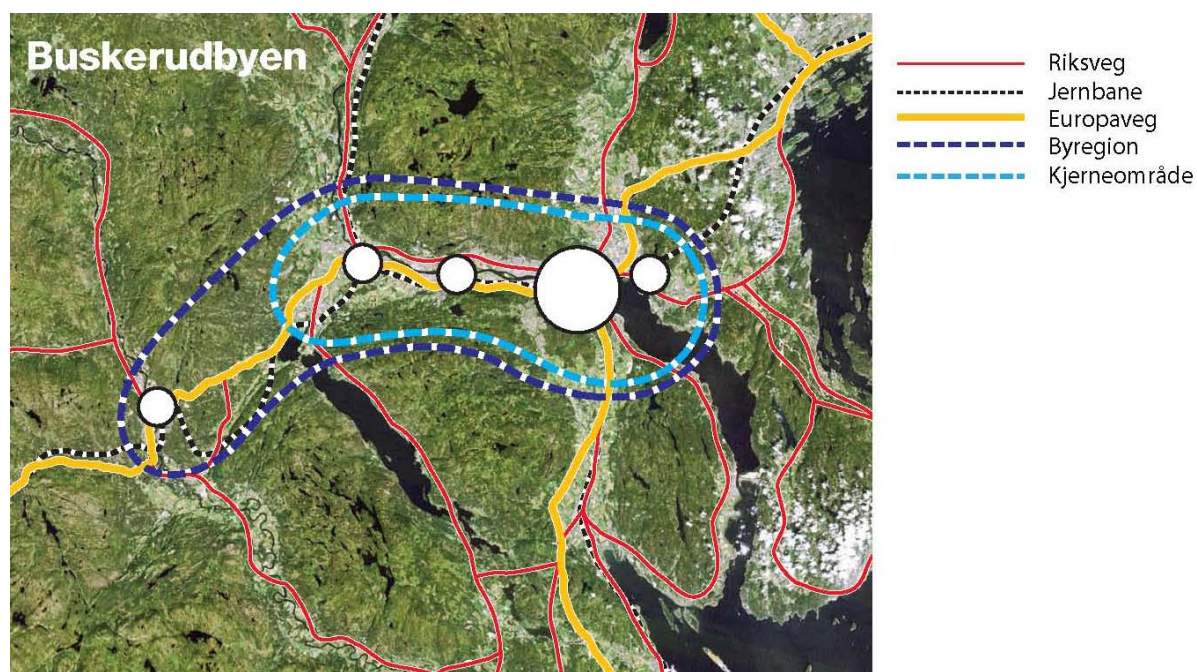
VEDLEGG 3 Buskerudbyen

Administrativt innspill til Nasjonal transportplan 2009-2019 fra Buskerudbyen.

Buskerudbyen vil etablere en felles regional arena for areal og transport. Avtalefestede transport- og arealpakker inngås mellom staten, fylkeskommunen og kommunene med enighet om tiltak, arealforvaltning og finansiering som kjernekraterium.

Status for dokumentet

Dette underlaget til felles innspill til NTP fra Region Sør er utarbeidet av de fem kommunene i Buskerudbyen, fylkeskommunen, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Vestviken kollektivtrafikk. Underlaget bygger på og supplerer føringer som er gitt i BTV-rådets strategiinnspill til NTP og fylkesplanens målsettinger om å satse på byene i Buskerud. Forslaget bygger også på kollektivplan for Drammensregionen fra 2006.



Buskerudbyen

Buskerudbyen representerer et flerkjernet byområde med markerte byer og tettsteder/småbyer fra Drammen via Mjøndalen og Hokksund til Kongsberg, og strekker seg et stykke inn i Lier mot Lierbyen. Bebyggelsen er mer eller mindre kontinuerlig i hele byregionen med unntak av området mellom Hokksund og Kongsberg. Buskerudbyen omfatter i denne sammenheng kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg. De fem kommunene har samlet ca. 145.000 innbyggere og utgjør ca. 60 % av Buskeruds befolkning. Andelen er økende.

Byregionen utgjør i stor grad et felles bo- og arbeidsmarked samtidig som den inngår i flere relasjoner, ikke minst som en del av Osloregionen. Buskerudbyens vekstkraft og transportstrømmer er preget av nærheten til Oslo i tillegg til at ulike deler av byregionen har egne særpreget og konkurransekraft. Blant annet med Drammen som senter for Drammensregionen og Kongsberg som en kompakt by med en næringsklynge av stor nasjonal betydning. Høgskolen i Buskerud med campus i begge byer utgjør byområdets "kunnskapsakse" mellom Kongsberg og Drammen med lengde ca. 4 mil.

Utfordringer:

- Beholde og videreutvikle en bystruktur basert på eksisterende sentra, deres særlige fortrinn og utviklingsmuligheter. Unngå byspredning som medfører nedbygging av arealer og økt transportbehov.
- Gjennom utvikling av næringsliv og botilbud i Buskerudbyen bidra til å avlaste vekstpresset i hovedstadsområdet.

Areal og transportstrukturen

Byene og tettstedene/småbyene i Buskerudbyen er bundet sammen langs en transportkorridor bestående av stamvei E134, rv 283 (samt deler av E18) og Sørlandsbanen/lokaltogpendel. Denne infrastrukturen benyttes både til gjennomgangstrafikk og internttrafikk i Buskerudbyen. Arealutviklingen i byregionen er lite koordinert.

Vegpakke Drammen har bidratt til at all gjennomgangstrafikk i Drammen er overført til overordnet vegnett samtidig som tilgjengeligheten med bil til sentrum er sterkt forbedret for den regionale biltrafikken. Øvrige deler av Buskerudbyen har utfordringer knyttet til gjennomgangstrafikk.

Regional kollektivtrafikk betjenes både av tog og buss. Ettersom bebyggelsen ligger i en knutepunktsbasert båndstruktur, legger by- og transportstrukturen i utgangspunktet godt til rette for effektiv kollektivtransport. Eksisterende infrastruktur er følgelig et potensial for utvikling av en framtidsrettet og effektiv kollektivtransport som et reelt alternativ til bil. Dagens regionale kollektivtrafikktilbud anses ikke å ha en tiltrekkelig kvalitet i konkurranse med biltransport, selv om kollektivtrafikkandelen internt i Drammen er relativt høy.

I Buskerudbyen er det gjennomført og gjennomføres omfattende opprustning av de regionale kollektivknutepunktene (jernbanestasjonene) i Kongsberg og Drammen. For de andre større stasjonene (Mjøndalen og Hokksund) er det store potensial for forbedringer.

Det ligger godt til rette for sykkel som transportmiddel i dalområdet fra Eiker til Drammen og videre inn i Lier. Det er allerede bygd ut et godt sykkelveinett i Drammen, som en del av Vegpakke Drammen. Kongsberg er en kompakt by med relativt høy sykkeltrafikkandel og ytterligere utbygging av sykkelveinettet er igangsatt. Dette inngår i Kongsbergs satsing som sykkelby.

Drammen er et knutepunkt for stamveier og jernbane, og har ei havn som ligger i umiddelbar nærhet av disse. Denne samlokaliseringen har et stort potensial for omlasting mellom vei-, bane- og sjøtransport (intermodalt knutepunkt).

Utfordringer:

- Etablere en felles arena for areal og transport for Buskerudbyen med deltagelse fra kommunene, fylkeskommunen og andre sentrale aktører.
- Øke tilgjengeligheten til by- og tettstedssentra gjennom økt kvalitet og konkurransekraft for kollektivtrafikk og en prioritering av knutepunktsutvikling i Buskerudbyen som reduserer det regionale transportbehovet.
- Utvikle miljøvennlige transportformer og en universell utforming av transportsystemet.
- Drifte, vedlikeholde og videreutvikle et transporttilbud for bil, buss, tog og sykkel i byregionen som bidrar til å opprettholde konsentrerte bystrukturer.

- Avklaring av rammene for et intermodalt knutepunkt i tilknytning til Drammen havn..

By-/ tettstedssentra og handelsstruktur

De fem by/tettstedskjernene har tradisjonelt vært de viktigste handelssentra i regionen. Denne handelsstrukturen har de siste 10-15 årene vært under sterkt press fra bilbaserte kjøpesentra som er etablert særlig langs hovedveiene. Dette bidrar til økt biltrafikk på hovedveiene, og til å svekke konkurransekraften til de tradisjonelle by og tettstedssentrene. De fem kommunene har ulik tilnærming og målsettinger knyttet til lokalisering av kjøpesentra og storhandel. Flere etablerte kjøpesentra ligger innenfor byregionen men utenfor eksisterende by og tettstedssentra.

Utfordringer

- Ivareta mangfoldet i eksisterende by- og tettsteder/småbyer og bidra til at disse sentra videreutvikles.
- Samarbeid om utvikling av en handelsstruktur slik at eksisterende infrastruktur ikke overbelastes og reduserer tilgjengeligheten for eksisterende virksomheter.

Forslag til anbefalt felles strategi innen areal og transport for NTP 2010–2019:

- Inngå avtalefestede transport- og arealpakker mellom staten, fylkeskommunen og kommunene som har regional enighet om tiltak, arealforvaltning og finansiering som kjernekrterium sammen med ivaretagelse av både nasjonale mål og felles mål for Buskerudbyen.
- Etablere en felles regional arena for samhandling innen areal og transport for Buskerudbyen hvor de fem kommunene, fylkeskommunen, transportetatene og transportbrukerne deltar.

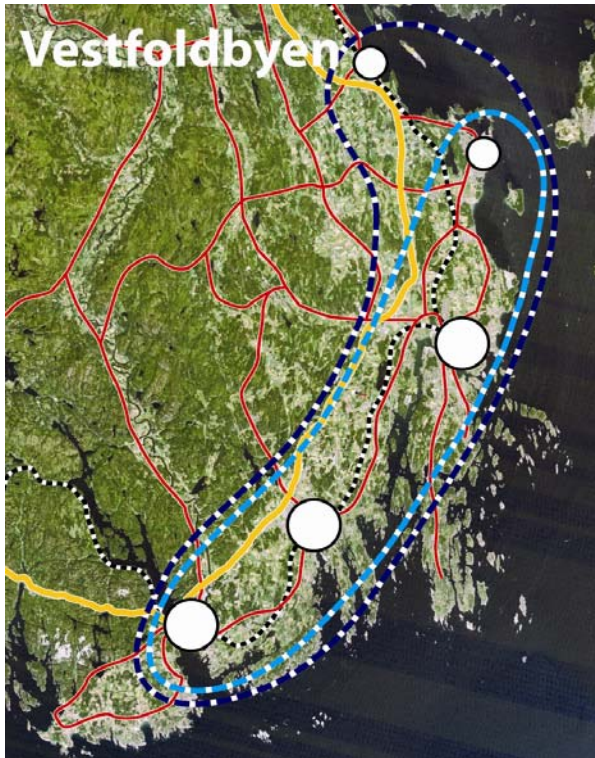
Innholdet i avtalen vil omfatte forpliktelser knyttet til beslutninger, planlegging og gjennomføring av tiltak bla.:

- Kriterier for arealutvikling, kollektivtransport, tiltak for å begrense uønsket bilbruk, gang- / sykkeltransport og finansiering, og som knytter kriteriene for arealutviklingen sterkere opp mot et kollektivtrafikkbasert utbyggingsmønster.
- Utvikling av en areal- og transportpolitikk som bidrar til videreutvikling av tette bystrukturer, knutepunktsutvikling og lokalisering av virksomheter som begrenser transportbehovet, legger til rette for miljøvennlige transportformer og sikrer god framkommelighet.
- Utvikle felles strategier og føringer for arealbruk for Buskerudbyen
- Satsing på et effektivt og attraktivt kollektivtilbud (jernbane (byregionbane) og buss) som grunnstamme i byregionens interne transportsystem.
- Nye koordinerte samarbeidsformer mellom offentlige og private aktører i tilknytning til større utbyggingsprosjekter

VEDLEGG 4 Vestfoldbyen

Administrativt innspill til Nasjonal transportplan 2009-2019 fra Vestfoldbyen.

Vestfoldbyen vil etablere en arena for å samordne areal- og transportstrategier. Det ønskes en konsentrert byutvikling med fokus på knutepunkter for kollektivtransporten. Jernbanens konkurransekraft skal styrkes.



Vestfold har et folketall på godt og vel 220 000 innbyggere og er et av de tettest befolkede fylkene i Norge. 88 % av befolkningen i Vestfold bor øst for E-18 i det som kan betegnes som en sammenhengende urban struktur. Vestfoldbyen består av fem bykommuner og omfatter 185.000 mennesker. I 2019 vil folkemengden overstige 200.000 mennesker med en middels vekst. Byregionen fungerer som et integrert bolig- og arbeidsmarked. Flere av byområdene har et godt utbygd transportnett for gående og syklende. Sykkelbyprosjektet i Tønsberg tidlig på 1990 - tallet og pågående sykkelbysatsing i Sandefjord bidrar til dette. Kollektivbetjeningen er god i byområdene men fremkommeligheten er dårlig på grunn av kapasitetsproblemer i vegnettet og nesten ingen separate busstraseer. Kollektivandelen er svært lav, selv om det er interne forskjeller i fylket. Tønsberg og Horten har høyere kollektivandeler enn Sandefjord og Larvik. Det arbeides med utvikling av knutepunkter for kollektivtrafikken i tilknytning til jernbanestasjonene.

Det foreligger planer for utbygging av jernbanen som vil åpne for styrking av eksisterende tilbud i form av økt frekvens og kortere reisetid. Jernbanen har stoppesteder i alle byområdene med unntak av Horten. Byene ligger i et bånd mellom Oslofjorden og E-18, og avstanden mellom byene er kort. Med jernbane ligger altså hele dette bybeltet innenfor det som i Oslo ville bli oppfattet som en rimelig pendlingsavstand. Jernbanen forbinder Vestfoldbyen med Grenlandsbyen i sør og Buskerudbyen i nord. Fylket har en internasjonal lufthavn på Torp. Jernbanen er på sikt tenkt knyttet til flyplassen.

E18 er i ferd med å bli bygd ut i fylket og skal stå ferdig i 2013. Vestfold er et bilbasert fylke. Bilholdet er høyt, og tilgangen til bil er viktig for valg av reisemiddel.

Det er ferjeforbindelse til Sverige og Danmark fra søndre del av byregionen og til Østfold fra Horten. Det er nylig etablert en ferjeforbindelse for persontrafikk fra Tønsberg til Engelsviken i Østfold med bussforbindelse videre til Fredrikstad. Deler av ferjetrafikken fra Larvik til Danmark er under kraftig oppgradering.

Vedtatte planer og strategier:

- Jernbanen satser på styrking av eksisterende stoppesteder og rutestruktur fremfor etablering av en lokalbane. Det vil gi bedre tilbud for reisende ut av regionen samtidig som tilbudet internt i fylket styrkes.

- Jernbanen er tenkt knyttet til Torp flyplass. Planene har et langt tidsperspektiv og vil være avhengig av at terminalen på flyplassen flyttes.
- Overføre persontransport fra veg til Jernbane. Togtransport må bli ryggraden i persontransporttilbudet på Østlandet.
- Bærekraftig bytransport. Økt satsing på gange, sykling og kollektivtrafikk i byområdene. Sikre gode kommunikasjoner for næringslivet. Økt satsing på å overføre godstranport fra veg til bane og sjø.

Konklusjon:

- Byene i Vestfold og deres omland utgjør en flersentret byregion.
- Behovene for og mulighetene til utvikling av felles strategier er store.
- Det er bare i begrenset grad utviklet en felles identitet og forståelse av hvordan utviklingen henger sammen

Utfordringer

Gående/syklende:

1. Det er behov for bedre tilrettelegging for gående og syklende for å gjøre mindre av transporten i byområdene bilbasert. Områdene i bysentrene og rundt transportknutepunktene i sentrumsområdene er en særlig utfordring.

Kollektivtrafikken:

2. Sentrumsområdene vokser og kollektivbetjening av byenes randsoner er en stadig større utfordring.
3. Manglende kollektivlenker fører til dårlig regularitet og lang reisetid.
4. Økt kollektivtrafikk og reduserte takster alene har begrenset virkning hvis de ikke samordnes med ulike former for regulering av biltrafikken.

Jernbanen:

5. Knutepunktsutvikling og parkering i tilknytning til jernbanestasjonene. Økt arealpress og stadig økende verdi på arealer i sentrumsområdene gjør det vanskelig og dyrt å etablere parkering i tilnytning til jernbanestasjonene. Dette er likevel viktig å få til. Det er behov for en oppgradering av kollektivbetjeningen av sentrumsområdene og stasjonsområdene både i forhold til reisetid, frekvens og regularitet.
6. Det er behov for å styrke jernbanens konkurransekraft ovenfor bilbasert transport, særlig på arbeidsreiser. Bedre forbindelse mot Buskerudbyen og Oslo nordover og mot Grenlandsbyen sørover er særlig viktig for å utløse et større potensiale for jernbanen.

Arealbruk og byutvikling:

7. Det er behov for mer samarbeid og større grad av koordinering av arealbruken og byutviklingen innenfor byregionen. Det vil kunne redusere arealforbruket og gi mindre transportbehov totalt sett.
8. Det er vedtatt en fylkesdelplan for samordnet arealbruk og transportsystem og en fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og senterutvikling. Vi trenger likevel en mer hellhetlig og samordnet strategi for utvikling av handel i sentrumsområdene, i randsonen og langs E18 og virkemidler for å styre lokalisering og utvikling av handelsetableringer.
9. Vi trenger større fokus på kollektivdekning som kriterium for utbyggingsmønsteret. Markedet er en hoveddrivkraft for boligutbyggingen innenfor byområdene. Kommunene bør settes bedre i stand til å ta føringen i dette arbeidet.

Mål

1. Etablering av en arena for samordning av areal- og transportstrategier i byregionen.
2. Videreutvikling av en transportreduserende arealutvikling
3. Styrking av jernbanens konkurransekraft ved utbygging av kapasiteten og styrking av tilbudet i form av flere avganger og kortere reisetid.
4. Utvikling av kompakte byområder med gode kollektivknutepunkter.
5. Bedre fremkommelighet for ekspressbusser og lokalbusser med utvikling av flere og bedre knutepunkter og holdeplasser i stamvegnettet.
6. Fordoble sykkelbruken for reiser under 5 km innen 5 år

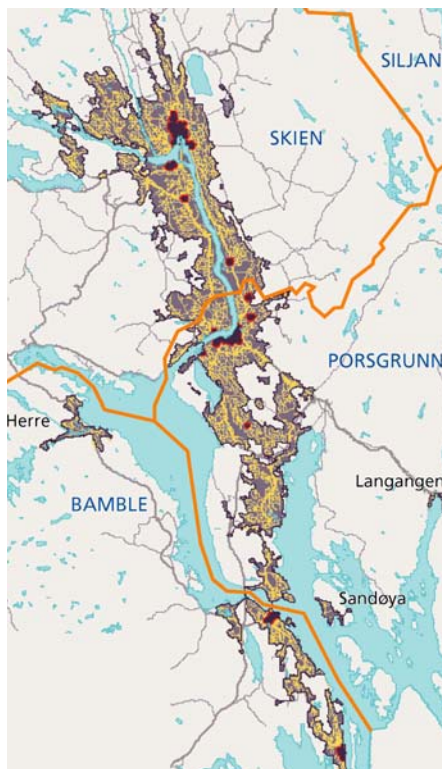
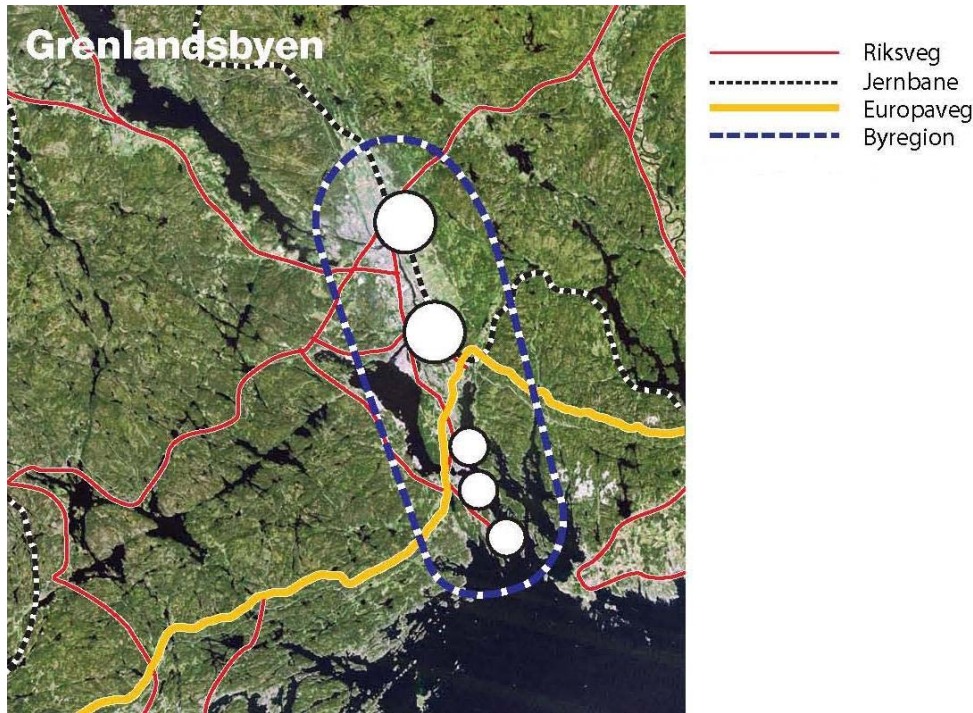
Strategier

1. En konsentrert byutvikling med fokus på utvikling av knutepunkter for kollektivtransporten
2. Flytting av eksisterende arealkrevende virksomheter ut av bysentrene (ikke publikums- og arbeidsplassintensive virksomheter)
3. Fastlegging av de langsiktige grensene for utbyggingsmønsteret
4. Utvikling av kompetanse på byutvikling og transportplanlegging
5. Etablering av en felles beslutningsarena for bykommunene og statlige og regionale etater i fylket
6. Utarbeide klare alternativer til vekstbaserte vegprosjekter i byområdene
7. Utvikling av transportpakker som omfatter både gående, syklende, kollektivtrafikk og biltrafikk med særlig fokus på utvikling og drift av kollektivtrafikken.
8. Utvikling av nye samarbeidsformer mellom private og offentlige aktører i areal- og transportplanleggingen

VEDLEGG 5 Grenlandsbyen

Administrativt innspill til Nasjonal transportplan 2009-2019 fra Grenlandsbyen.

Grenlandsbyen vil lage et felles handlingsprogram som en oppfølging av infrastrukturplanen og kommunenes arealplaner. Eksisterende arenaer bør utvikles til forpliktende samarbeidsarenaer mellom bykommunene, fylkeskommunen, fylkesmannen og Statens vegvesen.



Grenland

Grenland består av et sammenhengende bybånd fra Skien i nord, gjennom Porsgrunn til Bamble i sør. Med sine 100 000 innbyggere er byområdet tyngdepunktet både i Grenlandsregionen og i Telemark. Ca. 85 % av det totale antall innbyggere i de tre kommunene er i følge SSB innenfor bybåndet, mens den samme befolkningen utgjør ca. 65 % av Telemarks totale innbyggertall. Bybåndet er et sammenhengende bo- og arbeidsmarked, og består av de to bysentrene i Skien og Porsgrunn, samt småbyene Langesund, Stathelle og Brevik. Elva er et samlende element for bybåndet, samtidig som den delvis splitter bybåndet i to.

Grenland i nasjonal sammenheng

Grenland har lenge vært Norges sterkeste industriområde, og har landets eneste industriklynge av internasjonalt format. Globaliseringen har ført til store omstillinger i næringslivet, og vi opplever i dag en omfattende omstrukturering hvor kompetanse og kunnskap knyttet til industrien utvikles i samarbeid med høyskolemiljøet i

Grenland. Nye næringer og kunnskapsbedrifter er i ferd med å etablere seg. Grenland er i rask utvikling, og befolkningen er i ferd med å øke. Dette gir store utfordringer knyttet til samferdselstiltak. Når gassledning til Sørøstlandet er etablert i Grenland, vil dette forsterke denne utviklingen. Grenland har et stort potensial som avlastingsområde til Oslo/Akershus. Dette er i tråd med Østlandsamarbeidets visjon. Grenland og søndre Vestfold er også i ferd med å nærme seg hverandre med overlappende arbeidsmarkeder og pendling i begge retninger.

Planstatus – eksisterende planer og samarbeid

Grenland har felles vedtatte fylkesdelplaner for infrastruktur og senterstruktur. I tillegg er det utarbeidet en bybaneutredning for Grenland i 2006.

Alle de tre kommunene reviderer arealplanene sine, med sluttbehandling våren/ sommeren 2007. Skien og Porsgrunn har samarbeidet spesielt i rulleringen, og følgende tema har vært sentrale: boligutvikling, næring/senterstruktur, infrastruktur og grøntstruktur.

Statens vegvesen har på oppdrag av kommunene og fylkeskommunen utarbeidet en mulighetsstudie, hvor det vises hvordan en kan legge til rette for en samferdselspakke i Grenland med lokal brukerfinansiering. Saken kommer til politisk behandling våren/ sommeren 2007.

Utfordringer

Veksttakten i biltrafikken må ned.

Biltrafikken i Grenland har en høy veksttakt. Trafikken har vokst mer enn forventet i hht infrastrukturplanen, allerede i 2006 passerte vi prognosene fra 2002 for trafikkmengden i 2010. Offisielle prognoser tilsier at biltrafikken i Grenland vil fortsette å øke, og at vi, uten at det settes inn tiltak, må regne med en vekst på 40 % fra 2010 til 2030.

Dagens kollektivandel må opp.

Kollektivandelen i Grenland er lav, og ligger lavere enn andre tilsvarende byområder. Dette gjelder selv på de strekninger i Grenland hvor kollektivtrafikken er størst.

Grenland må ha tryggere veger

Over en periode på 12 år, fra 1988 til 2000, har Grenland ligget på topp når det gjelder ulykkeshyppighet blant norske byområder på over 50.000 innbyggere

Arealeffektiviteten må økes.

Arbeidsplasser og transportskapende virksomheter ligger spredt i bybåndet. Areal effektiviteten er relativt lav, og sett i forhold til en rekke andre norske byer har Grenland stort potensial innenfor eksisterende tettstedsavgrensning til utfylling, fortetting og transformasjon av arealbruken, for eksempel fra tidligere industriområder til bolig- og bybebyggelse.

Framkommeligheten må økes og bomiljøet bedres ved å avlaste gammelt vegnett.

Gammelt vegnett gir ulykker og miljøproblemer. Det har ikke vært gjennomført større tiltak på vegnettet i Grenland siden 1980-tallet. Dette innebærer at vi i dag har et trafikknnett som gir dårlig trafikkavvikling og belastede boområder.

Sammenhengende sykkelveger i bysentrene må etableres

I bysentrene forsvinner egne sykkelveger/-felt for syklistene og disse er henvist til å dele areal med bilistene eller de gående. Mange av landets viktigste sykkelruter går gjennom Grenland, men det er et problem når det inn til og gjennom bysentrene ikke finnes klare traseer.

Samferdselssektoren må finne tiltak som bidrar til å redusere utslippene

Grenlandstinget har i 2007 vedtatt at det skal nedsettes en klimakuttgruppe, for å se hvordan Grenland kan redusere sine klimautslipp.

Mål

Infrastrukturplanen har følgende visjon for 2030:

”Bærekraftig byutvikling. Grenland skal være det gode bosted for mennesker, bedrifter og kapital. Grenland skal framstå som en nærings- og investorsvennlig region der moderne bykultur, tuftet på regionens egenart, og bærekraftig utvikling og naturkvaliteter gjør Grenland til en kvalitetsregion”

Hovedmål:

- Vekst skal primært skje innenfor eller som utfylling av eksisterende bystruktur.
- Redusert veksttakt i biltrafikken i Grenland .
- Mest mulig trafikk skal i fremtiden skje med miljøvennlige transportmidler som sykkel, gange og med kollektivmidler.
- Gradvis reduksjon av biltrafikken i de sentrale deler av byregionen..

Strategier

Infrastrukturplanen har skissert følgende strategier:

- Utvikle bybåndet og senterstrukturen
- Utvikle et konkurransedyktig kollektivnett
- Etablere et hovedvegnett med god sikkerhet, tilgjengelighet og skjerming av by- og bomiljøet ved:
 - Utbygging av nye hovedvegstreknninger
 - Opprusting av problemstreknninger som inngår i hovedvegnettet, men ikke blir vesentlig avlastet av nye vegstreknninger
 - Nedbygging av streknninger på avlastet vegnett hvor biltrafikken ønskes redusert for å ivareta hensynet til omgivelsene

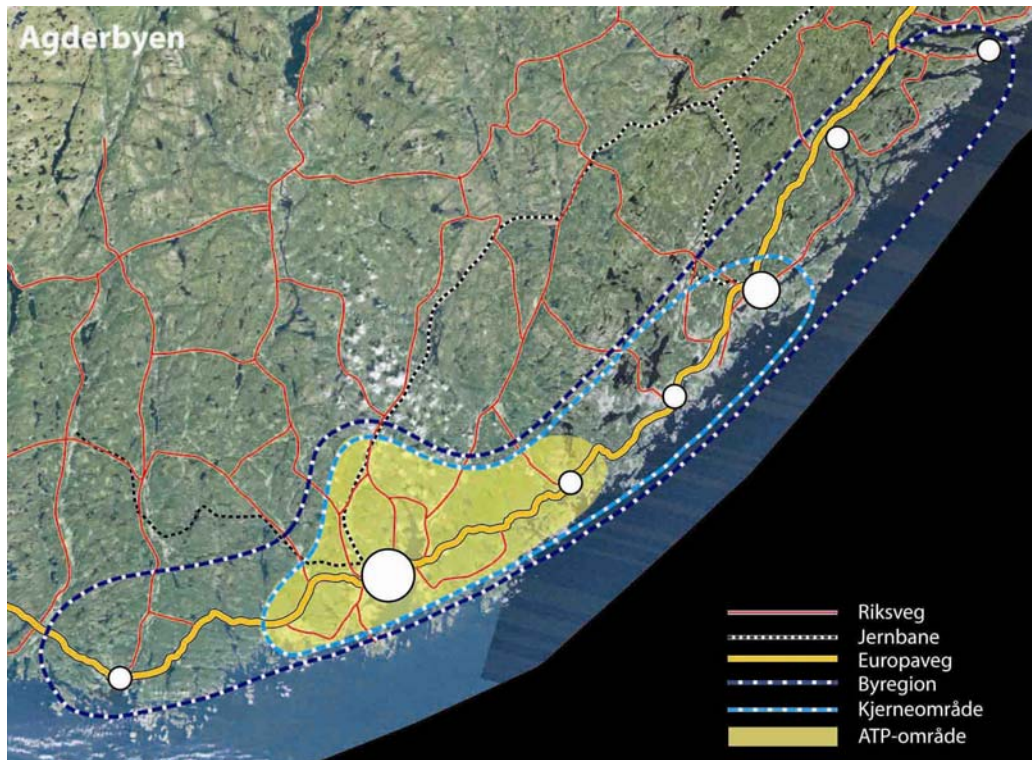
I arealplanene har kommunene tatt utgangspunkt i framtidige kollektivlinjer for buss og bane, og senterstrukturplanen for å avgrense bybåndet. Med en akseptabel gang- og sykkelavstand på 1,5 km fra kollektivknutepunkt og holdeplasser, samt fra de ulike sentra er bybåndet søkt avgrenset. I tillegg har alle kommunene arbeidet aktivt med å utvikle byområdene til gode boområder, med økt fokus på arbeidsplasser i nær tilknytning til kollektivlinjene.

Grenland har, som skissert ovenfor, aktivt arbeidet med felles mål og strategier. Dette har de enkelte kommuner søkt å følge opp i sine arealplaner. utfordringen nå er å lage et felles handlingsprogram som en oppfølging av infrastrukturplanen og kommunenes arealplaner. I tilknytning til dette bør eksisterende arenaer utvikles til forpliktende samarbeidsarenaer mellom bykommunene, fylkeskommunen, fylkesmannen og Statens vegvesen.

VEDLEGG 6 Agderbyen

Administrativt innspill til Nasjonal transportplan 2009-2019 fra Agderbyen.

Agderbyen vil utvikle en felles arena for areal og transport med deltakelse fra kommunene, fylkeskommunene, Statens vegvesen og andre sentrale aktører. Det skal satses sterkt på å utvikle kollektivtransporten i byregionen.



En illustrasjon av Agderbyen som byregion med markering av kjerneområdet Kristiansand-Arendal og området for Areal- og transportprosjektet i Kristiansandregionen (ATP-prosjektet).

Bystruktur

Agderbyen har en flerkjernet bystruktur med Arendal og Kristiansand som de to største byene. Mellom disse hovedkjernene ligger Grimstad og Lillesand. Tvedestrand og Risør ligger innenfor influensområdet til Arendal, mens Vennessla, Søgne og Mandal ligger innenfor influensområdet til Kristiansand. Agderbyen omfatter 11 kommuner og to fylkeskommuner (Vest-Agder og Aust-Agder). Disse kommunene har samlet ca. 210.000 innbyggere.

Utfordringer:

- Utvikle den flerkjernet bystrukturen basert på eksisterende bysentra, og unngå uønsket lokalisering av byfunksjoner langs E18/E39.
- Bidra til utvikling av næringslivet, bolig- og servicetilbudet for å sikre et felles arbeids-, bolig- og servicemarked i Agderbyen.
- Legge til rette for en langsiktig utvikling med sikte på samlet vekst og økt konkurransekraft for Agderbyen.

Areal- og transportstrukturen

Byene som inngår i Agderbyen er bundet sammen av E18/E39. Dette utgjør hovednerven i transportsystemet. E18/E39 berører byene på ulik måte, noe som er en stor utfordring i arealplanleggingen.

Utbyggingen av stamvegssystemet pågår, og det mest sentrale tiltaket er nå strekningen Grimstad-Kristiansand. Dette vil øke kapasiteten og dermed også betydningen av E18/E39.

Utbyggingen av stamvegssystemet må følges opp med bedre tilrettelegging for kollektivtrafikken og få best mulig utbytte av de investeringer som gjøres på E18/E39. Samordning av ekspressruter langs E18/E39 med lokalruter som mater ekspressruter via vel tilrettelagte terminaler og parkeringsplasser må planlegges og organiseres i samarbeid mellom kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen. Kristiansand har en viktig rolle i transportstrukturen, med jernbanetilknytning, viktige havneforbindelser, fordi E18/E39 passerer sentralt gjennom byen, og Kjevik flyplass. Det er viktig for hele Agderbyen at flyplasstilbudet og tilbringertjenesten utvikles.

Arealutviklingen i Agderbyen er lite koordinert og i visse sammenhenger preget av konkurranse. Dette gjelder spesielt næringsutvikling langs E18/E39. Strategier for utvikling av felles prinsipper og virkemidler for arealutvikling er ikke etablert. De to fylkeskommunene og de involverte kommunene har imidlertid etablert et samarbeid med utgangspunkt i Agderbyen slik den her er definert. I den sammenheng er det en målsetting å utvikle samordnet arealplanlegging. Ambisjonen er å utvikle Agderbyen som et flerkjernet byområde hvor næringsliv og arbeidsplasser kan konsentreres i og omkring de forskjellige senterområder, og hvor det er gode muligheter for utvikling av attraktive boligområder. Det er også viktig at Agderbyen har et omforent syn på hvilke områder rundt og mellom byområdene som er viktig å bevare for naturvern og landbruksformål. I dette må det legges inn en videreføring av senterplanleggingen.

Areal- og transportprosjektet i Kristiansandregionen (ATP-forsøket), som er vedtatt videreført ut 2009, er et transportforvaltningsforsøk etter initiativ fra Samferdselsdepartementet.³

Havnene er viktig for utviklingen i Agderbyen. Kristiansand havn har omlag 80 % av Agders samlede eksport og import med skip (1999). Det leveres også gods til og fra andre deler av østlandet over havna. Havna har også ferjeterminal med tilknytning til Danmark. Arendal har i tillegg til ferjetrafikken om sommeren også egne havnearealer for annen havnevirksomhet (Eydehamn). Havneutviklingen er dermed også en av byutviklingen, både i Kristiansand og Arendal. God tilknytning til transportsystemet er en forutsetning for denne utviklingen.

Utfordringer:

- Etablere en felles arena for samordnet areal- og transportplanlegging innenfor Agderbyen med deltakelse fra kommunen, fylkeskommunen og andre sentrale aktører.
- Utarbeide en samordnet kollektivtrafikkplan for Agderbyen i samarbeid med Statens vegvesen basert på et best mulig utbytte av investeringene på E18/E39.
- ATP-prosjektet for Kristiansandregionen skal forlenges. I den sammenheng skal fase 2 i Samferdselspakken for Kristiansandregionen gjennomføres, herunder en helhetlig virkemiddelpakke for transportutviklingen i regionen.
- Det bør etableres et eget ATP-prosjekt for Arendalsregionen basert på erfaringen fra Kristiansand-regionen.
- Drifte, vedlikeholde og optimalisere et transporttilbud for bil, buss og sykkel i Agderbyen som bidrar til å opprettholde den konsentrerte bystrukturen.
- Det må sikres god tilknytning mellom havn og transportsystemet i øvrig.

³ Eget vedlegg

Nærings- og handelsstruktur

De ni by- og tettstedskjernene har tradisjonelt vært viktige handelssentra i sine områder og regioner. Denne strukturen har de siste 10-15 år vært under sterkt press fra bilbaserte kjøpesentra som er etablert, særlig langs E18/E39. Dette bidrar både til økt biltrafikk på hovedveiene og til å utarme mangfoldet og funksjonen til de eksisterende by- og tettstedsentrene.

En felles strategi for etablering av kjøpesentra, spesielt i tilknytning til E18, bør være en del av arbeidet med en samordnet areal- og transportplanlegging. Dette forutsetter samarbeid med Statens vegvesen.

Næringslivet i Agderbyen har stor betydning også i nasjonal sammenheng. Utvikling av Agderbyen forutsetter vekst og omstilling av næringslivet. I den sammenheng vil det være viktig å bygge på Agderbyens komparative fordeler, bl.a. bykvaliteter og et bredt offentlig og privat servicetilbud. Opplevelses- og kulturtilbudet er en del av denne utviklingen. Dette innebærer at areal- og transportplanleggingen må legge forholdene til rette for næringslivet gjennom samordning og nærings samarbeid innenfor Agderbyen. Samarbeid med private aktører er en forutsetning for å oppnå dette. Utviklingen av Agderbyen bør også omfatte en felles strategi for lokalisering av offentlig service.

Utfordringer:

- Styrke eksisterende by- og tettsteder som handelssentra, og bidra til at disse kan videreutvikles.
- Legge til rette for utvikling av næringslivet innenfor Agderbyen gjennom samordnet areal- og transportplanlegging.
- Samarbeide med private aktører om planlegging og gjennomføring av areal- og transporttiltak.
- Utvikle felles strategi for lokalisering av offentlig service på regionalt nivå innenfor Agderbyen.

Forslag til anbefalt felles strategi innen areal og transport for perioden 2010 – 2019:

Som innspill til NTP fra Agderbyen foreslås følgende felles hovedstrategier:

- Utvikle en felles arena for areal og transport for Agderbyen med deltagelse fra kommunene, fylkeskommunene, vegvesenet og andre sentrale aktører.
- Satsing på buss som et effektivt og kunderettet kollektivtransportsystem som en grunnstamme for den interne kollektivtrafikken i byregionen. Utbyggingen av E18/E39 må følges opp med tilrettelegging for kollektivtrafikken.
- Det må sikres god tilknytning mellom havnene og det øvrige transportsystemet.
- Utvikling av en areal- og transportpolitikk med tettere bystruktur, knutepunktsutvikling og lokalisering av virksomheter som begrenser transportbehovet og unngå uønsket lokalisering av byfunksjoner langs E18/E39.
- Gjennomføre fase 2 i Samferdselspakken for Kristiansandregionen, herunder en helhetlig virkemiddelpakke for transportutviklingen i regionen.
- Inngå en forpliktende samarbeidsavtale (areal- og transportpakke) med staten som ivaretar både nasjonale mål og felles mål for Agderbyen. I den forbindelse etablering av et eget ATP-prosjekt for Arendalsregionen basert på erfaringen fra Kristiansandregionen.

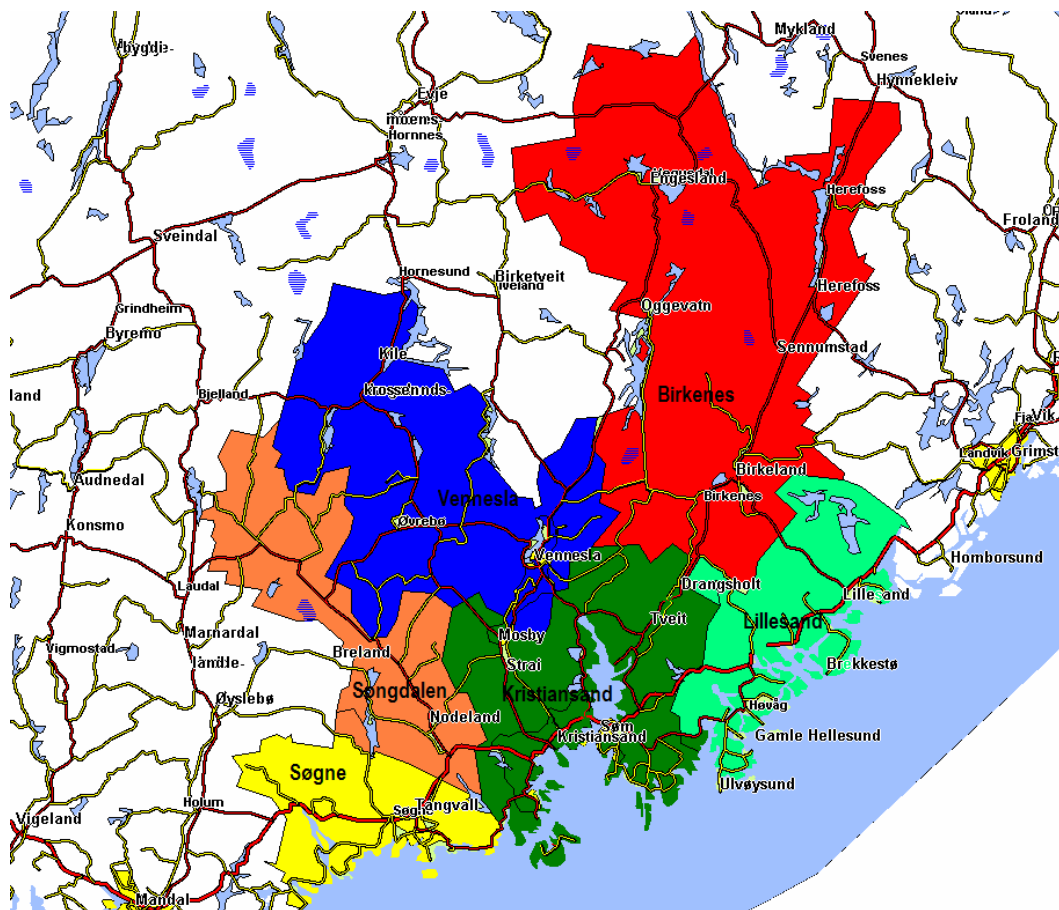
VEDLEGG 7 ATP-prosjektet i Kristiansandsregionen

Erfaringene med ATP-prosjektet er så positive at det blir forlenget ut 2009. Det gir grunnlag for å utarbeide en helhetlig virkemiddelpakke for å møte samferdselsministerens utfordring om å ta i bruk mer effektive og helhetlige virkemidler i storbyområdene. ATP-prosjektet vil bli lansert som modell for helhetlig areal- og transportutvikling i byområder, på bakgrunn av gjennomførte og planlagte tiltak.

Kristiansandsregionen

Kristiansandsregionen har en formalisert felles samarbeidsarena for areal- og transport gjennom ATP-prosjektet. Prosjektet startet i 2004 på initiativ fra Samferdselsdepartementet som et forsøksprosjekt med hjemmel i Forsøksloven. Samtidig ble det startet tilsvarende forsøk i Stavangerregionen, Bergen og Trondheim.

Prosjektperioden ble i første omgang satt til fire år. Men Samferdselsdepartementet har nå forlenget ATP-prosjektet med to år ut 2009, mens forsøkene i de andre byene trolig avsluttes i 2007.



Organisering

Hovedmålet med ATP-forsøket er å møte regionens transportutfordringer knyttet til blant annet miljø og fremkommelighet på en mer helhetlig og effektiv måte. I tillegg til de seks kommunene i regionen, deltar også Vest-Agder og Aust-Agder fylkeskommune.

Prosjektet er med hjemmel i forsøksloven gitt ansvaret for å prioritere midler til planlegging og investeringer i riksvegnettet, samt investeringer i fylkesveger og kommunale veger. Prosjektet skal også prioritere midler til kjøp av kollektivtransporttjenester, men fylkeskommunene har fortsatt ansvaret for basistilbudet når det gjelder kollektivtransport.

Gjennom en lokal samarbeidsavtale har prosjektet også ansvaret for overordnet transportplanlegging, infrastruktur for kollektivtransport samt trafikksikkerhetstiltak, miljø- og informasjonstiltak. Prosjektet tilføres ressurser gjennom riksvegbevilgninger, bidrag fra fylkeskommunene og kommunene samt belønningsmidler fra Samferdselsdepartementet.

Prosjektet styres av et eget politisk utvalg, ATP-utvalget, hvor Kristiansand har seks representanter, Vest-Agder fylkeskommune fem representanter og de øvrige samarbeidspartnerne en representant hver. Distriktsvegsjefen i Vest-Agder deltar i utvalget uten stemmerett. Det er prosjektledere for henholdsvis transportdelen og arealdelen av forsøket.

En halvveisevaluering av prosjektet gjennomført av Norconsult i 2006 viste at prosjektet så langt hadde vært meget vellykket. Et stort flertall av de spurte mener at prosjektet har gitt bedre samordning, mer effektivitet og bedre virkemiddelbruk, og ønsker derfor å forlenge forsøket. Det er også ønske om å videreføre en tilsvarende ordning på permanent basis.

Resultatmål for ATP-prosjektet (2008, basis 2003)

- Veksten i biltrafikken overstiger ikke befolkningsveksten (ca. 1 %)
- Bussbruken økt med 10 %, 20 % på bussmetroen
- Sykkeltrafikken økt med 20 %
- Flere går og sykler til skole og jobb
- Antall drepte og sterkt skadde i trafikken er redusert

Prosjektet har spesielt satset på utbygging av gang/sykkelvegnettet og på å øke fremkommeligheten for buss, om nødvendig på bekostning av bil.

Målene når det gjelder bussbruk er allerede i ferd med å bli nådd. Det har også vært en betydelig økning i sykkeltrafikken. Veksten i biltrafikken er dempet noe, og det forventes en ytterligere demping av vektsten når bomsatsen dobles og årskort i bomringen forsvinner i 2008.

I forbindelse med at prosjektet er forlenget ut 2009, vil handlingsprogrammet for prosjektet bli revidert, inklusiv revisjon av resultatmålene. I den forbindelse arbeides det med å utarbeide en helhetlig virkemiddelpakke for å møte samferdselsministerens utfordring til storbyene om å ta i bruk mer effektive og helhetlige virkemidler i storbyområdene. ATP-prosjektet vil bli lansert som modell for helhetlig areal- og transportutvikling i byområder, på bakgrunn av gjennomførte og planlagte tiltak.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen

I forbindelse med ATP-prosjektet er det utviklet en bompengefinansiert Samferdselspakke for regionen. Fase 1 av denne er nå under politisk behandling. Samferdselspakken er forutsatt startet opp i 2008, og vil gå til 2022.

Fase 1 av Samferdselspakken har en ramme på 1,5 mrd kr, og består av:

- Rv 451 Hamre – Kjevik
- Rv 456 Vågsbygdveien, Kolsdalen – Lumber
- Myk pakke (Sykkeltiltak, trafikksikkerhetstiltak, kollektivtiltak og miljøtiltak)

Fase 2 består av:

- E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen
- E39 Hannevikdalen – Søgne grense
- Myk pakke

ATP-utvalget vil få ansvaret for prioriteringer innen den myke pakken, og vil også utarbeide endelig forslag til fase 2, slik det allerede har gjort for fase 1.

Samarbeid om bestillerselskap for kollektivtransport

Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune er sammen i ferd med å etablere et nytt bestillerselskap for kollektivtransport. Bakgrunnen er at Kristiansand kommune har engasjert seg sterkt i å forbedre kollektivtransporten i regionen, og yter tilskudd til driften.

Arbeidsområdet for det nye selskapet blir trolig Kristiansandsregionen/Vest-Agder i første omgang, men selskapet vil bli bygd opp slik at arbeidsområdet lett kan utvides til hele Agder, ved at Aust-Agder fylkeskommune, Arendal og eventuelt flere byer går inn som eiere i selskapet.