

Til: NTP sekretariatet, Vegdirektoratet

Fra: Statens Vegvesen Region Sør i samarbeid med representanter fra administrasjonen i bykommunene, fylkeskommunene og øvrige transportetater.

Dato: 15.06.2007

## Konkretisering av felles NTP anbefalinger om en nasjonal areal- og transportstrategi for mellomstore byregioner av 30.03.07

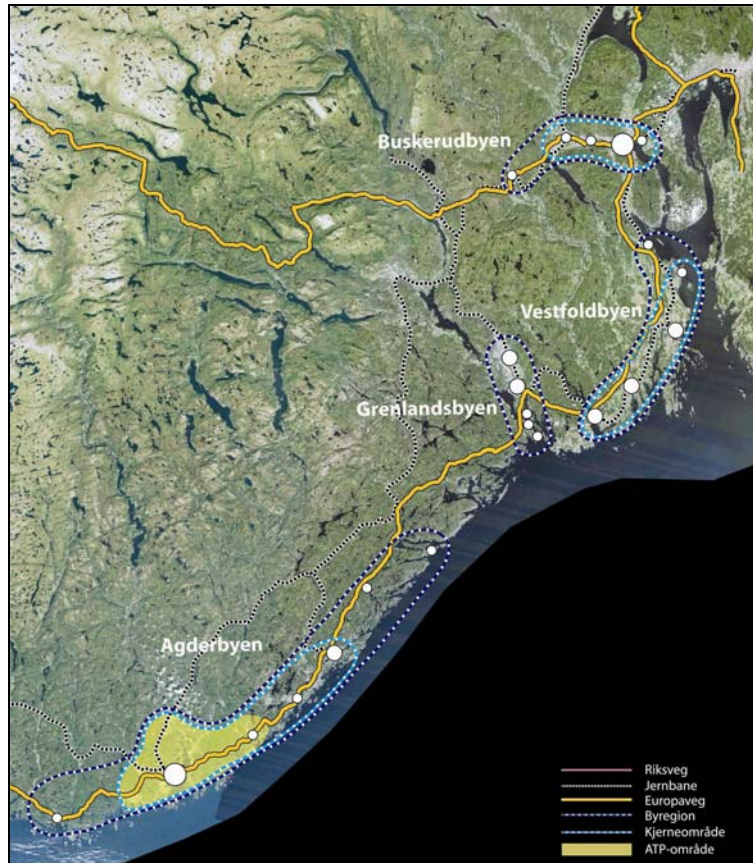
### 1. Status for dokumentet

Notatet er en konkretisering av felles NTP anbefalinger av 30.03.07 om en nasjonal areal- og transportstrategi for mellomstore byregioner i NTP 2010-2019.

### 2. Bakgrunn og hensikt

Notatet er utarbeidet etter forespørsel fra NTPsekretariatet for å gi grunnlag for utforming av en nasjonal strategi for areal- og transport i de mellomstore byregionene i Norge. Dokumentet er en konkretisering av felles administrativt NTP innspill for mellomstore byregioner av 30.03.07 fra alle samarbeidspartnerne i Region sør. Dette notatet omhandler i hovedsak anbefalingene om etablering av regionale arenaer og forpliktende avtaler som hovedelementer i areal- og transportpakker for byutviklingen i de 4 byregionene i Region sør.

Konkretiseringen er basert på innspill fra Sandefjordskonferansen i 11.02.07 og erfaringer fra Areal- og transportforvaltningsprosjektet i Kristiansandsregionen (se vedlegg).



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.

### **3. Mellomstore byregioner er av nasjonal betydning**

Byområdene i Region sør har store utfordringer knyttet til areal og transport i byutviklingen. Virkemidlene er spredt på mange aktører og det er behov for stor grad av samarbeid for å oppnå ønsket byutvikling. Prosjektet Bystrategi Region sør fokuserer på samarbeid mellom alle aktørene for å møte utfordringer knyttet til areal- og transportutvikling i byregioner for å oppnå en bærekraftig byutvikling.

Byregionene Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen har samlet seg om et felles innspill til NTP (30.03.07) 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.

De fire byregionene preges hver for seg av å fungere som et felles bolig- og arbeidsområde med stor grad av intern transport og er av nasjonal betydning gjennom sine komplekse utfordringer og størrelse. Forsterket innsats i disse byregionene vil være et effektivt tiltak knyttet både til klimautfordringen og satsing på kollektivtrafikk. Prioritering av disse byregionene vil dessuten bidra til avlastning av hovedstadsområdet.

Forslag til nasjonal strategi bør avgrenses til areal- og transportutfordringer innenfor de kommuner som utgjør de 4 mellomstore byregionene. Utfordringer knyttet til lokalisering utenfor og transport mellom byregionene (for eksempel stamveier og øvrige riksveier) inngår ikke i forslag til strategi.

### **4. NTP innspillet av 30. mars 2007**

NTP innspillet fra de fire byregionene i Region sør peker på to hovedstrategier som bør legges til grunn for å møte utfordringene som en forsterket satsing for kategorien ”mellomstore byregioner<sup>1</sup>”:

- Avtalefestede transport- og arealpakker mellom statlige transportetater, fylkeskommunene og kommunene med regional enighet om tiltak, arealforvaltning og finansiering som kjernekriterier.
- Etablere en felles regional arena for 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.

---

<sup>1</sup> De fire byområdene benevnes heretter byregioner, fordi dette begrepet bedre dekker områder med flere byer og tettsteder.

- Nye koordinerte samarbeidsformer mellom offentlige og private aktører i tilknytning til større utbyggingsprosjekter.”

## **5. Organisering og samarbeid i funksjonelle regioner.**

De sammensatte utfordringene som byområdene står overfor i areal- og transportutviklingen, både på tvers av kommunegrenser og forvaltningsnivåer, understreker behovet for en nasjonal strategi for de mellomstore byregionene. En innovativ organisering av samarbeidet mellom stat, fylkeskommune og kommunene innen byregionene, i form av funksjonelle regioner, ansees som avgjørende for å lykkes. Uavhengig av hvordan den framtidige regionreformen i Norge vil bli utformet, vil den foreslåtte byregionorganisasjonen kunne tilpasses dette.

Sentrale perspektiver i denne framtidsrettede måten å samarbeide på:

- utvikle plattform, problemforståelse og grunnlag i fellesskap med klart mandat og myndighet
- alle må høste gevinst av samarbeidet og det må avsettes ressurser
- langsiktighet i organiseringen
- gjensidige forpliktelser for deltakerne
- tydelig ansvars- og rollefordeling
- tilstrekkelig politisk handlingsrom og politisk forankring

## **6. Elementer i en felles regional arena**

En forutsetning for å komme fram til avtalefestede transport- og arealpakker er etablering av en felles regional arena innen hver byregion, både politisk og administrativt. Gjennom en slik arena vil felles strategier og tiltak utformes og gjennomføres for å møte utfordringene på en helhetlig måte.

Hovedplattform for hver byregionen:

- Politisk beslutningsforum eller rådgivende forum innenfor de ansvarsområder som ansees hensiktsmessig og målrettet.
- Mandat for forumet gis fra eksisterende politiske fora

Elementer som bør inngå i en felles arena for hver byregionen:

- Felles problemforståelse og målsettinger
- Ansvar for finansiering og gjennomføring
- Prosess- og samhandlingsansvar også i forhold til private aktører
- Kommunikasjons- og formidlingsfunksjon bla. knyttet til samarbeidspartnere, interessegrupper, innbyggere og media.
- Administrativt faglig funksjon
- Kompetanse- og bevisstgjøringsfunksjon

Det er viktig i en slik samarbeidsform (styringsregime) å avstemme behovet for politisk handlefrihet opp mot behovet for et fast forvaltningsregime ut fra avtalte felles mål og tiltak.

Hovedaktører i en felles arena tar utgangspunkt i et samarbeid mellom statlige transportetater med Vegvesenet som koordinator (slik som i NTP) og prosessansvarlig i forberedelsesfasen fram til 2009, den aktuelle fylkeskommune og kommunene som utgjør byregionen.

## 7. Elementer i avtalefestede transport- og arealpakker

De ulike aktørene innen areal- og transport besitter forskjellige virkemidler og har ulike beslutnings- og finansieringssystemer. For å bli handlekraftig og gi forutsigbarhet over tid må det derfor inngås egne avtaler som sikrer gjennomføringsevne innen areal - og transport i byutviklingen.

Aktuelle elementer i en avtale vil være:

- Mål for bærekraftig areal- og transportutvikling i byregionen.
- Felles strategier og føringer for arealbruk i hver byregion som reduserer transportbehovet og fremmer bærekraftig mobilitet gjennom kriterier for arealutvikling og som knytter kriteriene for arealutviklingen sterkere opp mot et gang-, sykkel- og kollektivbasert utbyggingsmønster.
- Et effektivt, attraktivt og tilgjengelig kollektivtilbud basert på bussmetro/bybane/jernbane som grunnstamme i byregionenes transportsystem.
- Føringer for videreutvikling av gang- og sykkeltrafikk som egen transportform for å redusere veksten i biltrafikken og styrke folkehelsen.
- Tiltak for å begrense bilbruk i offentlig og privat sektor.
- Finansieringsalternativer som innbefatter både investering og drift av transportsystemet, inkludert mulig vegprising.
- Avveining av kapasitetsmessig balanse mellom utbygging av kollektiv- og vegsystem.

Samarbeidsprosessen og avtalene bør bygge videre på erfaringer fra eksisterende avtaler og gjennomførte satsinger.

## 8. Strategi for å komme i gang

Følgende anses som viktige forutsetninger for å lykkes med en nasjonal strategi for mellomstore byregioner:

- Strategien må inngå i en tydelig og langsiktig nasjonal strategi forankret i NTP. Dette gir legitimitet gjennom beslutninger hos nasjonale myndigheter / Stortinget.
- Økonomiske belønningsordninger til byregionene
- Politisk tilslutning i berørte fylkeskommuner og kommuner
- Utvikling av en felles plattform og grunnlag innenfor hver av de 4 byregionene som blant annet inneholder felles oppfatning av utfordringer, mål, strategier, ansvar (i tråd med denne anbefalingen)
- Et administrativt støtteapparat med tilstrekkelig kompetanse og ressurser.
- Nasjonale bidrag til arbeidet med etablering av felles plattform for hver byregion.

De ulike byregionene vil ha ulik framdrift i arbeidet men det anses hensiktsmessig å utvikle de nye funksjonelle byregionene for areal- og transport i to trinn:

**Fase 1: Forberedelsesfasen** (fra 2008) hvor det utvikles en felles plattform og grunnlag innen hver byregion. Her kan tiltak som foresight/scenariearbeid og en felles areal- og transportplan inngå. Konkrete pilotprosjekter vil også være aktuelle.

For Agderbyen vil denne perioden kunne inneholde arbeid med å utvikle strategier for å videreutvikle eksisterende ATP-ordning.

### Hovedelementer i fase 1.

- Konkretisere et bærekraftig areal og transportsystem gjennom bla. en felles areal- og transportplan for de kommunene som utgjør byregionen.
- Forhandling om og inngåelse av forpliktende avtalefestede areal- og transportpakker for hver av de fire byregionene fra 2010.

### Virkemidler for forberedelsesfasen .

Prosjekt Bystrategi Region sør vil sammen med samarbeidspartnere i referansegruppen legge til rette for fase 1 gjennom:

- Inngåelse av et prosjektsamarbeid for 2008 og 2009.
- Konkretisere en felles plattform for et formalisert prosjektsamarbeid innen areal- og transport hvor de regionale transportetatene, fylkeskommunen og kommunene i byregionene er de sentrale prosjekteiere. Statens vegvesen vil, som i NTP, ha en koordinerende rolle i samarbeidet og prioritere ressurser til å bidra aktivt i koordineringsarbeidet.
- Bidra til konkretisering av en nasjonal strategi for mellomstore byregioner gjennom egen omtale (uttalelse) til forslag til NTP 2010-2019 som skal legges ut til offentlig høring i januar 2008.
- Gi grunnlag for finansiering av pilot- og utviklingsprosjekter i hver av de fire byregionene i Region sør i perioden 2008-2009 for å sikre oppstart av avtalefestede areal- og transportpakker fra 1.1.2010..

### **Fase 2: Etableringsfasen for areal- og transportpakker (tidligst fra NTP-periodens start i 2010).**

Aktuelle elementer i fase 2.

- Iverksette nye virkemidler fra vedtatt NTP (2010 – 2019)
- Etablering av et felles politisk forum for hver byregion.
- Konkretisere handlingsprogram og budsjett – gjennomføring.

## **VEDLEGG**

### **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.

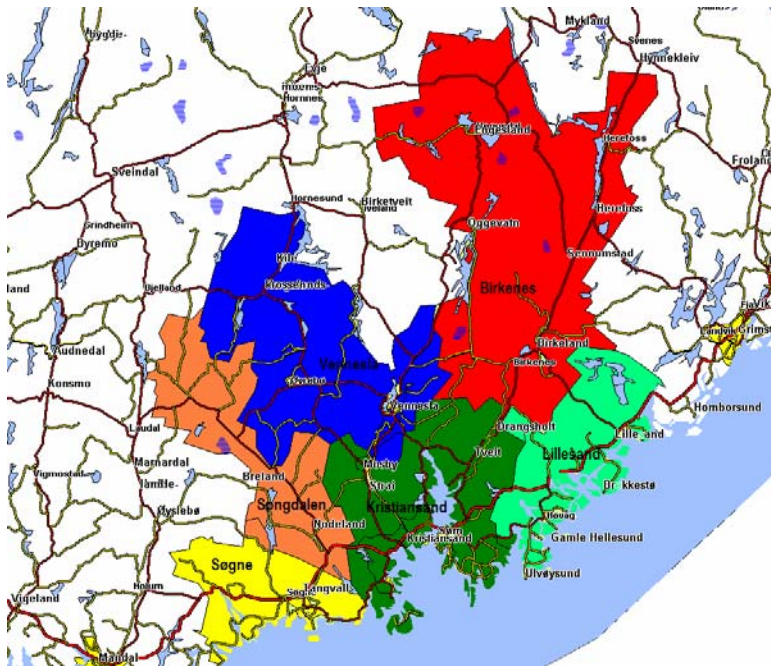
Prosjektperioden ble i første omgang satt til fire år. Samferdselsdepartementet har nå forlenget ATP-prosjektet med to år ut 2009, mens forsøkene i de andre byene trolig avsluttes i 2007.

#### **Organisering**

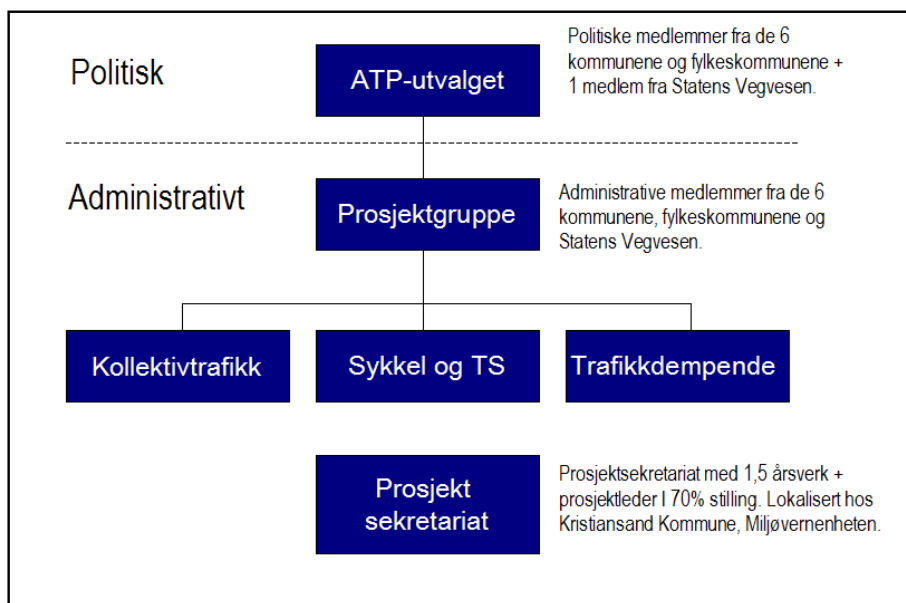
Hovedmålet med ATP-forsøket er å møte regionens transportutfordringer knyttet til blant annet miljø og fremkommelighet på en mer helhetlig og effektiv måte. I tillegg til de seks kommunene i regionen, deltar også Vest-Agder og Aust-Agder fylkeskommune.

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.



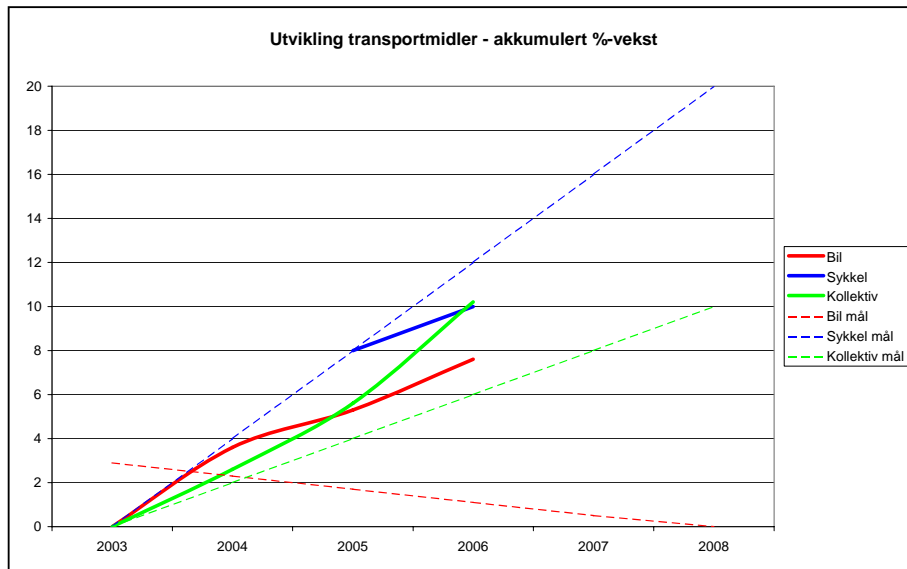
Prosjektet styres av et eget politisk utvalg, ATP-utvalget, hvor Kristiansand har seks representanter, Vest-Agder fylkeskommune fem representanter og de øvrige samarbeidspartnerne en representant hver. Distriktsvegsjefen i Vest-Agder deltar i utvalget uten stemmerett. Det er prosjektledere for henholdsvis 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 veksten når bomsatsen doubles 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 vil trolig bestå 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.

### **Utviklingsmuligheter fremover**

Fra 2010 bør ATP – samarbeidet videreføres på permanent basis. Hjemmelen i Forsøksloven vil da ikke lenger gjelde. Det er derfor viktig å få en permanent godkjenning av en slik organisering tidnok, med justeringer ut fra erfaringene med forsøket.

En lignende organisering bør være aktuell også i andre større byregioner, selv om erfaringene i de andre forsøksområdene ikke har vært like gode som i Kristiansandsregionen. I Kristiansandsregionen er det uansett aktuelt å videreføre ATP – utvalget som styringsgruppe for den myke pakken i Samferdselspakken. Fase 1 i Samferdselspakken vil trolig vare til 2014.

Det ser også ut til å være lokalt ønske om å videreføre organiseringen for øvrig dersom det gis anledning til det fra sentralt hold. I Kristiansandsregionen etableres det et stadig mer formalisert samarbeid gjennom Knutepunkt Sørlandet. En tilpasning til dette er aktuelt. En geografisk utvidelse av ATP – prosjektet vil bli vurdert.

I en permanent organisering bør en ta skrittet fullt ut, slik at en transportforvaltning for byregionen råder over alle sentrale virkemidler i transportpolitikken. Parkeringspolitikken og hele drift av kollektivtransporten må da inkluderes. Dersom disse virkemidlene hadde vært inkludert i ATP – prosjektet ville trolig resultatene vært enda bedre.