



# **ATP samarbeidet i Kristiansandsregionen**

## **Forslag Budsjett 2021**

Versjon 19.11.2020



# Budsjett 2021 for ATP -samarbeidet i Kristiansandsregionen

## Bakgrunn

I 2004 startet ATP -prosjektet i Kristiansandsregionen opp som et tidsavgrenset prøveprosjekt under forsøksloven. Etter endt prosjektperiode gikk samarbeidet i 2010 over til å bli et permanent areal- og transportplansamarbeid i regionen.

ATP -samarbeidet skal følge opp de oppgaver som er listet opp i samarbeidsavtalen punkt 4; underpunkt 1 til 8.

I innledningen til punkt 4. Oppgaver, heter det:

*” ATP-utvalget har som mandat å ivareta samarbeidet i Kristiansandsregionen i saker som berører overordnet, det vil si fylkes- og kommuneoverskridende areal og transportplanlegging.*

*ATP-utvalget skal gi råd til besluttsende myndigheter (kommunestyre og fylkesting) innenfor sitt mandat. Det innebærer at ATP-utvalget i større grad enn i dag vil engasjere seg i strategisaker og i mindre grad vil ha beslutningsmyndighet over ressurser definert på forhånd.*

*Nedenfor framgår oppgaver som skal legges til ATP-utvalget. Oppgaver og ansvar justeres og tilpasses erfaringer og behovet over tid.”*

ATP-samarbeidets budsjettet er viktig for å sikre en videreføring av målsettingene til samarbeidet ved å finansiere de prosjekter som er igangsatt eller under planlegging. Belønningsperioden 2017-2019 er nå ferdig, og det er inngått en ny belønningsavtale for årene 2020-2023. Budsjettet 2021 har sterke bindinger opp mot allerede vedtatte prosjekt og inneholder kun få justeringer i forhold til budsjettet for 2020.

Som følge av utsettelsen i arbeidet med en byvekstavtale, er det inngått en ny belønningsavtale for perioden 2020-2023. Belønningsavtalen vil bli avløst av en byvekstavtale dersom denne inngås før 2023.

Med tanke på rask gjennomføring av tiltakene i budsjettet, er det en stor utfordring at mange tiltak har en lang planleggingstid. Det kan gå lang tid fra vedtak til ferdigstillelse. Dette skyldes flere forhold. Kompliserte planforhold, tekniske forhold og det at prosjekter viser seg å bli dyrere etterhvert som planleggingen skrider fram. Slike forhold er viktige årsaker til forsinkelser og endringer.

Avsnittene nedenfor gir en punktvis gjennomgang av de åtte hovedmålene i samarbeidsavtalen for ATP samarbeidet (4.1 - 4.8).

## 4.1 Regional plan for Kristiansandsregionen

Regional plan for Kristiansandsregionen (ATP– planen) ble lagt fram og vedtatt våren 2011. Denne planen er nå revidert (FT-sak. 64/20). Planen er i stor grad knyttet til langsiktig areal og transport utvikling.

Utfordringen for ATP- samarbeidet er å iverksette prosesser og tiltak som støtter oppunder den langsiktige utvikling som planen foreslår.

## 4.2 Oppfølging av belønningsmidler og myk pakke.

Regjeringen har i NTP 2014-2023 som mål at veksten i persontransporten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekst målet). Det ble i 2013 avsatt 673,1 mill. kr til belønningsordningen for kollektivtrafikk og mindre bilbruk i storbyområdene. Det var en økning på

262,1 mill. kr i forhold til 2012. Gjennom behandlingen av Klimameldingen ble det bestemt at ordningen skulle økes med 250 mill. kr for hvert av årene 2013 og 2014. I 2018 er det avsatt 631,5 mill. kr til ordningen (utenom de fire største byområdene) og i statsbudsjettet for 2019, 752 mill. kr. For 2020 er det avsatt 350 mill. kr. I tillegg ligger det inne 300 mill. kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de fem byområdene utover de fire største. I 2020 er det satt av 350 mill.kr til belønningsordningen og 100 mill. kr til ordningen med reduserte billettpriser på kollektivtrafikk.

ATP- utvalget anbefalte i 2012 Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune å søke staten om nye belønningsmidler for 2013-2016, fram til en bymiljøavtale kom på plass (ATP sak14/12). Vi har siden inngått avtale for årene 2017-2019 og nå for perioden 2020-2023. Avtalene har ved siden av en videre satsing på klimavennlige sykkel- og gangetiltak sikret tilleggsfinansieringen av kollektivtilbudet i Kristiansandsregionen.

Bymiljøavtalen har siden skiftet navn til byvekstavtale og regionen venter fremdeles på å komme i gang med forhandlinger med staten.

Den treårige belønningsavtalen for årene 2017-2019 hadde en ramme på 300 mill. kr. Dagens fireårige avtale for 2020-2023 har en samlet ramme på 360 mill. kr. I tillegg gis AKT et tilskudd fra staten på 20 mill. kr til takstreduksjons tiltak.

Belønningsavtalene skal være med på å sikre kontinuitet i arbeidet med å opprettholde nullvekstmålet videre inn mot en byvekstavtale med staten. Uten belønningsavtaler ville satsingen for å holde nullvekstmålet i regionen måtte trappes ned. Dersom regionen inngår en byvekstavtale i en pågående belønningsavtale periode vil denne bli innlemmet i en ny byvekstavtale.

Regionen er mest sannsynlig inne i en siste forlengelse av bompengeneinnkrevningen innenfor rammene av dagens innkrevningssystem (samferdselspakke 1). Uten en bomring rundt byen, og uten belønningsmidler vil regionen ikke klare å holde nullvekstmålet.

I 2020 ble det bevilget 74 mill. kr til kollektivdrift fra belønningsmidlene, en økning på 1 mill. kr fra 2019. Fylkeskommunen har innenfor dagens inntektssystem ikke økonomisk mulighet til å kompensere for fravær av bevilgninger fra belønningsmidler eller fremtidige byvekstmidler til kollektivdriften.

### **Kollektivtrafikk 2021**

Økt satsing på kollektivtrafikken i Kristiansandsregionen, utover tilskudd fra fylkeskommunen, er avhengig av bevilgning av belønningsmidler.

I løpet av 2019 ble det gjort en betydelig satsing på økt produksjon. I AKT sine planer for 2019-2022 ligger det ytterligere justeringer av rutetilbudet, samt satsing på el-buss. Planene ble vedtatt med tanke på å redusere selskapets egenkapital til et forsvarlig nivå. Det er derfor ikke hensiktsmessig ut i fra dette utgangspunkt å be om økte midler til produksjon for 2021. Covid-19 har imidlertid ført til større usikkerhet i kostnader og inntekter fremover. Det er vanskelig å beregne konsekvensen av dette.

I starten av korona-pandemien opplevde kollektivbransjen store tap av billettinntekter og usikkerhet rundt kompensasjon fra staten. Det førte til at alle produksjonsøkninger for 2020 ble satt på vent. Slik situasjonen er akkurat for øyeblikket ser støtten fra Staten ut til å være tilstrekkelig for AKT inneværende år dersom ikke situasjonen endres vesentlig. I følge en rapport fra Urbanet kan det forventes 13-15% passasjeredgang i Kristiansandsregionen på lengre sikt som følge av pandemien, grunnet folks endrede reisevaner. Lavere forventet billettinntekter på lengre sikt vil øke behovet for økt finansiering, justering av takster og/eller reduksjon i produksjon, hvis ikke de statlige støtteordningene forlenges. Gjennom forslag til statsbudsjett ser det ut til at regjeringen har en intensjon om å kompensere for bortfall av billettinntekter også inn i 2021. I følge kollektivtrafikkforeningen vil avsatt beløp kunne kompensere bransjen frem mot sommeren.

AKT vil derfor gå inn i 2021 med usikkerhet om dagens nivå på finansieringen er nok til å opprettholde nåværende produksjon gjennom hele 2021.

Fylkeskommunen har stramme økonomiske rammebetingelser og det er lagt fram et relativt stramt budsjettforslag for bl.a. kollektivtrafikken.

I Kristiansandsregionen har belønningsmidlene fra staten vært benyttet til økt produksjon av kollektivtrafikk i mange år. I 2020 ble det avsatt 74 mill. kr til drift av kollektivtilbud i Kristiansandsregionen. Alle disse midlene er brukt for å realisere ruteforbedringer iverksatt i 2019 og i tillegg videreføre forbedringer som ble satt i gang tidligere. En bevilgning fra belønningsmidlene på 76 mill. kr i 2021 går til videreføring av disse tiltakene.

År	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Beløp	25	24	25	36,5	37	43	47	55	65	73	74	76

Tabell: Tilskudd til bussdrift i Kristiansandsregionen fra belønningsmidler - antall MNOK

Oversikten, som viser den årlige økningen i tilskuddet til drift av kollektivtrafikken, gjenspeiler satsingen på kollektivtrafikk. I tillegg ble det i 2020 bevilget 20 mill. kr fra SD til takstreduserende tiltak. Tilsvarende bevilgning er avsatt for 2021. Disse brukes til å opprettholde lav pris på bl.a. fleksikortordningen.

Ved siden av rene driftstilskudd til bedring av kollektivtrafikken har det blitt satset på infrastrukturtiltak for å øke bussenes framkommelighet. Dette har resultert i at bussene kommer raskere frem på fellesstrekningen mellom Hannevika og Bjørndalsletta. Punktligheten på bussene, også i rushtiden, har økt med mer enn 10% som følge av signalprioritering. Agder Kollektivtrafikk har fått mye bedre oversikt på driftssituasjonen og kapasitetsutnyttelsen gjennom verktøy som automatisk passasjertelling og datavarehus.

En sterkere markedsretting av kollektivtilbudet har bidratt til flere reiser, men noe svakere flatedekning. Investeringer i verktøy for å gi kundene god informasjon og måle etterspørselen gir grunnlag for økt treffsikkerhet når tilbudsendringer skal gjennomføres. Stadig flere husstander er i dag i stand til å basere sitt mobilitetsbehov på busstilbudet. Med innføring av flere avganger på kvelder og i helgene eksisterer det i dag et reelt tilbud for handels- og fritidsreiser.

#### Kollektivfelt

Å bygge kollektivfelt og kollektivgater er viktig for å få bussen fram og øke andelen av kollektivreisende. Under følger en oversikt over bygde kollektivfelt/kollektivgater i Kristiansand fra 2009. (se for øvrig: [www.bompengeregnskapet.no](http://www.bompengeregnskapet.no))

Kollektivfelt / kollektivgater	Årstall for ferdigstillelse	Lengde
E39 Kartheikrysset	2009	700 m
E39 Bukksteindalen-Grauthelleren	2010	1110 m
Tollbodgata som kollektivgate 2 kvartal	2010	220 m
Fv 456 Auglandsbukta-Kjosbukta	2012	700 m
E39 Rige-Breimyrkrysset	2013	1160 m
Festningsgata, Henrik W.gt / Skippergata	2013	40 m
Kollektivgata i Tollbodgata 1. kvartal	2013	110 m
E18 Vollevann-Bjørndalsletta	2014	900 m
Rv 9 Jørgen Moes gt-Gartnerløkka	2014	500 m
E39 Kartheikrysset-Rige	2015	1100 m
<b>Totalt perioden 2009-2016</b>		<b>6540 m</b>

Tabellen viser antall meter kollektivfelt/bussgate som er bygd i perioden

## Belønningsavtalene og tildelte ekstramidler fra belønningsordningen

Arbeidet med å gjennomføre og slutføre prosjektene i avtalene pågår for fullt. Kompleksitet og omfanget er stor i noen av prosjektene. I disse prosjektene hender det derfor at framdriften går noe senere enn forutsatt.

Prosjektene i belønningsporteføljen 2013-2016 er nå i all hovedsak i ferd med å avsluttes. Belønningsbudsjettet 2017-2019, og 2020-2023 er oppdatert i tabell 1. ATP budsjett 2021. Enkelte justeringer er foretatt ettersom nye og bedre anslag er blitt tilgjengelige.

Tabell 1 nedenfor gir samlet oversikt over alle enkeltprosjektene i porteføljen, med en kolonne for opprinnelig bevilgning og en for gjenværende bevilgning (Budsjett 2020). I tillegg viser tabellen belønningsavtalens oppsatte beløp i 2022 og 2023. Under tabellen er det satt opp en kort omtale av hvert enkelt prosjekt.

**Tabell 1. ATP-budsjett 2021. Oversikt over budsjettmidler fordelt på prosjekt**

Nr.	Prosjekt / tiltak	Finansiering	tall i mill. kr			
			Samlet bevilgning	Budsjett 2021		
1	Snarveier Kristiansandsregionen	Belønningsmidler 2017-2019	2,8	0,9		
8	Breddeutvidesle Hengebroa Haus-Mosby	Belønningsmidler 2017-2019	10,0	10,0		
19	GS Fv 405 Vennelsaheimen - Holteveien	Ekstra belønningsmidler 2016	3,5	3,5		
22	GS Salemsvegen etappe 1	Belønningsmidler 2017-2019	4,0	-		
26	Innfartsparkering ATP-området	Belønningsmidler 2013-2016	8,2	-		
29	Kollektivterminal Tangvall, Nodeland, Åkle	Belønningsmidler 2017-2019	15,0	15,0		
31	Kollektivtrase Rutebilområde til Bjørndalssletta, utredninger	Belønningsmidler 2013-2016	2,0	1,1		
41	Opprustning til GS Bispegra-Kløvertun	Belønningsmidler 2017-2019	3,0	3,0		
42	Reasfaltering av viktige kommunale sykkelveier	Belønningsmidler 2017-2019	4,0	3,3		
62	Trygg sykkelparkering kommunene	Belønningsmidler 2017-2019	3,0	1,6		
66	Universell utforming - oppgradering av holdeplasser	Belønningsmidler 2013-2016	-	-		
66	Universell utforming - oppgradering av holdeplasser	Belønningsmidler 2017-2019	8,0	5,0		
75	Oppgradering av sykkeltelepunkter	Renetmidler 2017	-	0,4		
78	Hurtiglading for el-taxi	Budsjett 2019	-	1,0		
79	Reasfaltering Tolbodgt, Kronpr.gt -tinghuset	Budsjett 2019	-	0,8		
80	Lundsbroa - Tangen	Budsjett 2019	-	-		
81	Utenomhus rutebil	Budsjett 2019	-	1,0		
83	Bussframføring Rutebilområde til Bjørndalssletta, tiltak	Budsjett 2021	-	3,3		
85	Hurtiglading el-buss	rev bud 2019		2,8		
<b>Del sum</b>			<b>63,5</b>	<b>52,7</b>		
<b>Ny belønningsavtale periode 2020 - 2023</b>						
101	Driftstilskudd til kollektivtrafikken	Belønningsmidler 2020-2023	307,0	76,0	77,0	80,0
104	Hurtiglading for buss	Belønningsmidler 2020-2023	3,0	3,0		
105	Hurtiglading el-taxi	Belønningsmidler 2020-2023	1,0	1,0		
106	Kvadraturen - mindre fremkommelighetstiltak	Belønningsmidler 2020-2023	1,0	1,0		
107	UU holdeplasser og linjer	Belønningsmidler 2020-2023	1,0	1,0		
114	Mosby-Haus - Hengebro tilleggbevilgning (til prosjekt 8)	Belønningsmidler 2020-2023	5,0	0,0	5,0	
115	Fv. 456 x 457: Kjoskryset - Fremkommelighet og TS for sykkende og gående	Belønningsmidler 2020-2023	23,2	0,0	10,0	13,2
117	Fv. 3766: Birketveit, Iveland sentrum. Fortau - Ferdigstillelse.	Belønningsmidler 2020-2023	1,3	1,3		
121	Fv. 4234: Toftelandsveien-Toftelandsbrua: Fortau	Belønningsmidler 2020-2023	3,0	3,0		
122	Fv. 420: Heldal - Tingsaker - forenklet løsning i Helldalsbakken	Belønningsmidler 2020-2023	5,0	5,0		
124	Fv. 4234 Løsning fra innkj. til Volleberg til gangbru over Songdalselva v. Birkeli	Belønningsmidler 2020-2023	4,0	4,0		
126	Vennesla: Kv. XX Auravegen: Oppgradering/Separering	Belønningsmidler 2020-2023	4,5	4,5		
127	Birkeland: Tollnes, oppgradering av kryss også TS-tiltak	Belønningsmidler 2020-2023	1,0	1,0		
			<b>360,0</b>	<b>100,8</b>	<b>92,0</b>	<b>93,2</b>
<b>Total sum</b>				<b>153,5</b>		
Tilsk. Driftstilskudd til kollektivtrafikken i krs. regionen til takstiltak		Statstilskudd		<b>20,0</b>		

### **Kort om status for hvert tiltak/prosjekt:**

1.	Snarveiprosjekter er en pott som fordeles til snarvegprosjekt etter søknad fra alle kommunene i samarbeidet.
3.	Prosjektet har vært inne i porteføljen også tidligere. Tidligere bevilgning har gått til forsterkning av skulder og tilskudd til etablering av ny GS bro over elven. Tiltaket ligger inne i ny belønningssøknad, og bevilgningen her er tatt med som en startbevilgning. Prosjektet skal sikre myke trafikanter en trygg og god tilgang til den nye broa - til og fra bl.a skolen.
8.	Breddeutvidelse av hengebro Haus – Mosby i forbindelse med nødvendig vedlikehold. Vanskelig grunnverv og grunnforhold. Planlegging pågår.
19	GS Fv 405 Vennesaheimen – Holteveien. Vennesla kommune har regulert. Nødvendig grunnverv avklart. Prosjektet er her underfinansiert, men med i ny belønningssøknad.
22.	GS Salemsvegen etappe 1 er ferdig. Restmidler på 0,76 mill. kr flyttes til prosjekt 83.
26.	Innfartsparkering ATP-området. Det er ingen konkrete nye tiltak nå. Restmidler på 0,13 mill.kr flyttes til prosjekt 83.
29.	Kollektivterminal Søgne. Er et pilotprosjektet som er under reguleringsplanlegging. Det forutsettes at tiltaket kommer i gang. Det er igangsatt et arbeid med sikte på å få etablert terminaler i de andre kommunesentraene.
31.	Prosjektet utreder busstrasene igjennom sentrum fra Rutebilområdet til Bjørndalssletta.
41.	Opprustning av GS veg Bisbegra - Kløvertun. Reguleringsplan er endret og byggeplan utarbeidet.
42.	Sekkeposten er avsatt til asfaltering/reasfaltering av GS- veger i kommunene. Prioriteringsliste utarbeidet i 2019 etter søknadsrunde i kommunene.
62.	Trygg sykkelparkering kommunene. Prosjekter er bestemt. Bygging pågår. Løpende utbetalinger.
66.	Universell utforming (UU)– holdeplasser. Det pågår et systematisk arbeid der holdeplasser langs busslinjer oppgraderes til universell utforming (se eget avsnitt nedenfor). Midlene til samme formål fra belønningsspakken 2013 – 2016 er flyttet hit (1 mill.kr).
75.	Oppgradering av sykkelstøttestreker. Arbeid pågår.
78.	Nytt tiltak: Hurtigludere for el-taxi. Tiltaket vil gjøre det mer interessant for taxi eiere å vurdere anskaffelse av el-taxi. I dag er det et problem at taxiene ikke har sikkerhet for å slippe til på en hurtiglader pga. kø - når de trenger strøm. Dedikerte hurtigludere vil løse dette. Når markedet har ordnet tilstrekkelig hurtigladerkapasitet, vil også disse dedikerte hurtigludene frigis til alle elbiler. Tiltak på rutebilstasjonen er gjennomført, sykehuset er under slutføring og Kjevik flyplass gjenstår. Også andre knutepunkt kan etter hvert bli vurdert i samråd med bransjen.
79.	Nytt tiltak: Reasfaltering Tolbodgt, Kronpr.gt –tinghuset. Tiltaket er en oppgradering av fortauet langs kollektivaksen.
80.	Utbedre veiutformingen for større kjøretøy for svingebevegelser Lundsbroa – Tangen. Tiltaket blir vurdert som en del av prosjekt 83. Tidligere avsetning på 1,4 mill. kr flyttes dit.
81.	Kristiansand rutebilstasjon – opprusting av holdeplasser. Det er behov for noe opprusting av kantstein langs perrongene, varmekabler i bakken, nytt gjerde mot Havna og ny asfalt på hele området.
83.	Bussframføring Rutebilområde til Bjørndalssletta. Midlene går til ulike tiltak som skal gi bussen bedre og raskere framføring på strekningen.
85	Hurtiglading el-buss. Utredning- og gjennomførings tiltak.
	<b>Tiltak i den nye belønningssavtalen 2020-2023:</b>
101	Driftstilskudd til kollektivtrafikken
104	Hurtiglading for buss. Utbygging el-infrastruktur for kollektivtrafikken.
105	Hurtiglading el-taxi – gjenstående prosjekt, rutebilstasjonen, sykehuset på Eg og Kjevik.

106	Kvadraturen - mindre fremkommelighetstiltak
107	Universell Uutforming (UU) av holdeplasser og linjer
114	Mosby-Haus - Hengebro tilleggbevilgning (til prosjekt 8)
115	Fv. 456 x 457: Kjoskrysset - Fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende og gående
117	Fv. 3766: Birketveit, Iveland sentrum. Fortau - Ferdigstillelse.
121	Fv. 4234: Toftelandsveien-Toftelandsbrua: Fortau
122	Fv. 420: Heldal - Tingsaker - forenklet løsning i Helldalsbakken
124	Fv. 4234 Løsning fra innkjøring til Volleberg til gangbru over Songdalselva v. Birkeli. Prosjektet har vært inne i porteføljen også tidligere. Tidligere bevilgning har gått til forsterkning av skulder og tilskudd til etablering av ny GS bro over elven. Prosjektet skal sikre myke trafikanter en trygg og god tilgang til den nye broa - til og fra bl.a skolen.
126	Auravegen: Oppgradering/Separering
127	Tollnes, oppgradering av kryss også TS-tiltak
Tilsk.	Tilskudd fra staten til takstreduserende tiltak i kollektivtrafikken. Midlene brukes til å holde takstene på fleksikortordningen lav.

## Omtale av tiltak og tiltaksområder

Nedenfor er tiltak og tiltaksområder omtalt utover det som er gjort i tabellgjennomgangen over.

### **Oppgraderings av holdeplasser til helhetlig universell tilrettelegging (lokal "BRA-ordning")**

ATP-utvalget opprettet i 2015 en "lokal BRA-ordning" for Kristiansandsområdet til erstatning for den statlige tilskuddsordningen som ble lagt ned. Hensikten var å sikre videre samarbeid om tilrettelegging av kollektivtransporten i Kristiansand på en helhetlig og samordnet måte. Ordningene har bidratt til at stadig flere ruter har blitt ferdig tilrettelagt ved hjelp av tilskudd til utbedring av holdeplasser og med krav til tilrettelagt materiell på alle bybussar.

En egen samarbeidsgruppe med representanter for kommune, fylkeskommune, Statens vegvesen, AKT og brukerrepresentant har foretatt prioritering. Ved valg av tiltak prioriteres tilrettelegging av holdeplasser langs Metro øst, ferdigstillelse Hellemyr og Hånes/Lauvåsen. Fylkeskommunale tiltak er krevende, men viktige tiltak som lenge har vært utsatt.

I tillegg til tilskudd fra ATP, forutsettes det som tidligere at kommunen og fylkeskommunen utfører arbeidet for egne midler.

### **4.3 Nasjonal transportplan**

Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 (NTP) ble vedtatt i Stortinget juni 2017. NTP følges opp med handlingsprogram.

Som statlig finansieringsbidrag er det i handlingsprogrammet satt av egen ramme for programområdemidler til byvekstavtaler. I tillegg kommer belønningsordningen. Rammene er i



samsvar med NTP. Statens vegvesen har opplyst at rammene til belønningsmidler kun gir rom til en liten økning sammenliknet med hva byområdene har i dag.

Fylkesrådmannen i Vest-Agder har i saken til fylkestinget gitt denne vurderingen av finansieringen av byvekstavgiftene:

Statens vegvesen har lagt til grunn at riksveimidler til programområdene kun skal benyttes langs riksvei. Unntaket er hovedsykkelveinett med riksveifunksjon som går på kommunal vei eller fylkesvei.

Basert på statlige føringer gjennom NTP har byregionene hatt fokus på et helhetlig transportsystem hvor man søker å prioritere og finansiere de gode løsningene uavhengig av forvaltningsnivå. Fylkesrådmannen mener de statlige finansieringsrammene til byvekstavgiftene er for lave og viser manglende helhetstenkning. Rammene til belønningsmidler er ikke tilstrekkelige til å dekke behovet for en betydelig økning av driftsmidler til kollektivtransporten. I tillegg er det behov for finansiering av en rekke infrastrukturtiltak langs kommunal- og fylkeskommunal vei.

Proessen med Nasjonal transportplan 2022-2033 er snart ferdig.

Regjeringen tar sikte på legge frem en stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2022-2033 høsten 2020/vinteren 2021. Planperioden vil fortsatt deles inn i 6+6 år.

Det ble lagt opp til en ny modell for prosess og organisering av arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP 2022-2033). Det er gjennomført en mer dynamisk prosess mellom transportvirksomhetene og Samferdselsdepartementet (SD), og en tidligere politisk dialog mellom departementet og regionale myndigheter. Det er SD som leder styringsgruppa for NTP. Det er også opprettet en politisk kontaktgruppe for å sikre god dialog med regional og lokal forvaltning. I løpet av planprosessen har SD gitt flere deloppdrag til virksomhetene. Svarene på deloppdragene vil samlet utgjøre virksomhetenes faglige innspill til stortingsmeldingen om NTP. Virksomhetene har ikke som tidligere lagt frem et felles grunnlagsdokument.

Fylkeskommunene har hatt en koordinerende rolle i forbindelse med arbeidet med Nasjonal Transportplan 2022 – 2033. Sentralt har dette arbeidet vært flyttet til Samferdselsdepartementet v/statsråden.

Før sommeren 2019 sendte fylkeskommunene/regionene sine innspill til hva som er hovedutfordringene på transportområdet. 1. oktober mottok SD svar på de ulike deloppdragene. Statsråden har hatt en rekke møter med den politiske ledelse i fylkeskommunene, sist i Arendal med Agder og Vestfold/Telemark. Her ble hovedutfordringene ble presentert, og sentral tidsplan for arbeidet ble kommentert.

Fylkeskommunen orienterte, i møtet 8. november 2019, ATP – utvalget om status for arbeidet så langt. Det ble gitt en kort oppsummering av høringsinnspill (til teknologirapporten) og sammenfattelse transportetatens svar på oppdrag gitt av SD (oktober/november).

Fylkeskommunen har fått et oppdragsbrev som omhandler innspill og prioriteringer til NTP. Det ble satt en frist til mai 2020 for å komme med innspill. I etterkant av de skriftlige innspillene ble det bli fulgt opp med 5 regionale møter våren 2020 i forbindelse med høring av NTP.

Behandling i stortinget i vårsesjonen 2021.

#### **4.4 Andre saker**

Administrasjonen deltar i og representerer regionen inn i en rekke faglige fora nasjonalt. På denne måten får vi presentert arbeidet i regionen og resultatene av dette, samt plukket opp nye ideer og erfaringer fra andre. Forskningsinstitusjonene arrangerer også ulike samlinger, seminarer og konferanser der regionen er representert. Det tas sikte på å arrangere Bymiljøkonferansen i Kristiansand ble avlyst i år (2020) pga. pandemien. Vi håper på å få

arrangert konferansen i 2021. Siktemålet er å presentere "det siste" fra forskning og utvikling innen kollektivtransport samt trender innen miljøvennlig transport og byutvikling. Konferansene er blitt godt mottatt og 2020 ville ha blitt det åttende året på rad vi fikk til dette.

I 2020 har Covid-19 situasjonen preget arbeidet i de ulike faglige fora, ved at det har vært en rekke avlysninger.

#### **4.5 Fylkesveger**

Handlingsprogram for fylkesveg i Agder Fylkeskommune planlegges vedtatt før sommeren 2021. Ettersom det økonomiske handlingsrommet for Agder fylkeskommune ser ut til å bli lavere enn ambisjonsnivået i eksisterende Handlingsprogram, vil fremdriften på gjennomføringen av prosjekter måtte justeres i tråd med det økonomiske handlingsrommet.

Det er de siste årene gjennomført flere større tiltak på fylkesveg i ATP-regionen. Fv 461 GS-veg Vatneli – Kilen ble markert ferdigstilt høsten 2019. Dette er et tidligere ATP-prosjekt som ble overtatt av fylkeskommunen som følge av manglende finansiering. Prosjektet er realisert av fylkeskommunen, men med tilskudd fra Songdalen kommune og ATP. Det er utarbeidet reguleringsplan for Fv 456 Hølleveien mellom Tangvall og Stauslandsveien, for å legge til rette for en fremtidsrettet gang- og sykkelløsning i området. Reguleringsplanen ble vedtatt av Søgne kommune høsten 2019. Prosjektet er delt i seks delprosjekter, der delprosjekt 4 og 5 rundt Nygård skole er vedtatt finansiert med midler fra fylkeskommunens tiltakspakke knyttet til koronapandemien. Erosjonssikring i området rundt Fv 456 Stokkeland bru er ferdigstilt. Dette er fase 1 av en fremtidig utskifting av selve brua, men det er per i dag ikke funnet midler til øvrige faser av prosjektet, som vil bli meget kostbart for fylkeskommunen.

Det har i samarbeid med Vennesla kommune vært sett på mulige løsninger for manglende gang- og sykkelveg langs Fv 405 mellom Holteveien og Granliveien. Eventuell realisering av prosjektet forutsetter at det blir prioritert i Handlingsprogram for fylkesveg. Fylkeskommunen har i tillegg budsjettet med midler til å oppfylle forpliktelser knyttet til forlenging av samferdselspakke 1 for Kristiansandsregionen, og for midler til fylkesvegprosjekter i en fremtidig Byvekstavtale.

#### **4.6 Miljøtiltak**

Luftkvaliteten i Kristiansand monitorers løpende via luftmålestasjonene i byen. Målingene viser at luftkvaliteten er innenfor gjeldene grenseverdier.

Det er en rekke faktorer som påvirker luftkvaliteten i byen. De viktigste kildene er vegtrafikken, skipstrafikken, og vedfyring om vinteren, mens vind og vær påvirker effekten.

Dagens nye busspark sammen med stadig flere el- og hybridbiler er eksempler på ny teknologi som gir positivt bidrag - med redusert støy og lokalutslipp.

Elektrifiseringen av Danmarks-ferjen når den ligger i havn er et viktig tiltak for å redusere lokalutslippet her. Det samme gjelder anlegget for cruiseskip som ble åpnet i 2018.

Agder fylkeskommune har vedtatt egen plan om klimanøytralitet og utslippsreduksjoner. Denne planen vil selvsagt berøre transportsektoren. Det er viktig at kommunene i regionen og fylkeskommunene kommer fram til felles politikk og tiltak på området. Utslipp i fra biltrafikken blir et viktig parameter som det skal måles på i en byvekstavtale med staten.

#### **4.7 Gang og sykkelvegtilbud**

Oppfølging av gang- og sykkelvegtilbudet er det i hovedsak kommunene som tar ansvar for, og det er avsatt egne bevilgninger til dette arbeidet budsjettet.

ATP-samarbeidet har fokus på tiltak for å øke bruken av sykkel som alternativt transportmiddel for bil. Det er derfor viktig oppgave å samordne sykkelstrategien i ATP- område med sykkelstrategiene til andre veieiere i regionen.

Regionen og byen er i dag blant de fremste i landet i å ta i bruk sykkel som framkomstmiddel. Bruk av el-sykkel har vokst og bidrar til at flere sykler, bl.a til og fra jobb. Dette ser vi som resultat av et langsiktig og systematisk arbeid med å utvikle sykkelvegnettet og sykkelbruken i regionen.

For å nå nasjonale klimamål i regionen vår, vil gåing vil bli viktigere og viktigere som virkemiddel for å løse nærtrafikken. Fokus på prioritet og kvalitet i de viktigste gåaksene er derfor avgjørende. Arbeidet med snarveier er en viktig del av det å fremme gange og bruk av buss.

#### 4.8 Parkering

Parkering er en viktig del av samferdselsplanleggingen. Det jobbes med parkering hos offentlige og andre interesserte parter i områder det er god kollektivbetjening, men også god parkeringsdekning. Felles parkeringspolitikk i slike områder vil bedre kollektivtrafikken, sykkel og ganges konkurransekraft opp mot privatbilbruk. Fjerning av gateparkering i kollektivtraseene i kvadraturen vil være et viktig grep for å øke framkommeligheten for bussene, syklende og gående. En del parkeringsplasser er fjernet allerede og det legges opp til at flere vil bli fjernet etterhvert.

Parkering vil bli fulgt opp som en del arbeidet videre bl.a i ny regional plan for Kristiansandsregionen.

### Driftsbudsjett ATP- samarbeidet 2021

Ifølge gjeldende samarbeidsavtale for ATP-samarbeidet, finansieres driftsbudsjett av Agderfylkeskommunen og fem kommuner i regionen. Til og med 2019 har VAF og AAF betalt et tilskudd på henholdsvis 500.000 kr (VAF) og 100.000 (AAF) kr. I 2021 vil fylkeskommunen betale et tilskudd på 798 000,-

Kommunene betaler en sum per innbygger, som var 35 kr i 2010. Dette tilskuddet er indeksregulert på samme måte. Kristiansand kommune betalte i 2020, like mye som Søgne, Songdalen og Kristiansand ville betalt uten sammenslåing. Ifølge samarbeidsavtalen som trådte i kraft i januar 2010 skal bidraget fra de daværende fylkeskommunene og kommunene dekke driften av ATP-sekretariatet og prosjekter i kommunene.

Det foreslås å bruke de nye tilskuddsmidlene 2021 til disse budsjettpostene. I denne oppstillingen er utgifter til faglig og politisk sekretariat slått sammen til en budsjettpost, og adferdskampanjene (Jeg kjører grønt, Den grønne kampen og Beintøft) er slått sammen til en post):

Utgifter / tiltak	Mill. kr
Lønn og utgifter til faglig og politisk sekretariat	2 645 000
Fysiske tiltak i kommunene – sykkel, gange, kollektiv	1 100 000
Adferdskampanjer	1 505 000
Drift målestasjoner luftforurensing	120 000
Utredninger kollektiv	300 000
RVU 2021	300 000
Bymiljøkonferansen 2021	200 000
Kurs / studietur	100 000
Mobilitetsplanlegging i virksomheter	1 000 000
Kunstprosjekter langs gang- og sykkelveier	200 000

Kirkens Bymisjon Sykkelfix	150 000
<b>Til disposisjon 2020</b>	<b>7 620 000</b>

I tillegg yter Agder fylkeskommune en arbeidsinnsats beregnet til 1,3 mill. som er vist i en brutto oppstilling i driftsbudsjettet (se egen tabell). Dette er kostnader som ikke belastes ATP-samarbeidet.

### **Kommunene trukket med i budsjettprosessen**

ATP-sekretariatet har de siste årene hatt møte med ATP-kontaktene i kommunene for å ha en prosess på sammensetningen av driftsbudsjettet. Kommunens ønske om en ganske stor pott til mindre tiltak er fulgt opp på samme måte som tidligere. Dette har vært det viktigste innspillet fra kommunene i tidligere budsjettprosesser. Den frie potten for 2021 er foreslått til 1 mill. kr.

### **Økonomisk ramme for budsjett 2021**

Inntektene fra fylkeskommunen og kommunene indeksreguleres hvert år med den nasjonale deflatoren for kommuner og fylkeskommuner. Det samme er gjort for tilskuddet fra Agder fylkeskommune. Deflatoren vedtas i statsbudsjettet. I budsjettarbeidet for 2021 er det lagt til grunn en indeks på 2,5 %.

Folketallet ved utgangen av 2020 er beregnet ved å fremskrive befolkningsutvikling med basis i SBBs statistikk for 2. kvartal 2020.

Bidragene fra de Agder fylkeskommune og de fem kommunene utregnet til: 7,62 mill. kr.

### **Renteinntekter og momsrefusjon**

Renteinntekter, momsrefusjon, og overføring av ubrukte øremerkede midler tilføres og disponeres innenfor samarbeidet. Disse midlene innarbeides i budsjettsaken samt i forbindelse med sak om årsrapport med regnskap.

## **De ulike postene i budsjett Tabellen:**

### **1. Fagsekretariat for ATP- samarbeidet.**

Dette er utgiftene for å drive samarbeidet. Det er her lagt inn stillingsressurser tilsvarende 2,3 årsverk i Kristiansand kommune som finansieres av ATP-samarbeidet. I tillegg kommer ett årsverk i Agder fylkeskommune, som finansieres av fylkeskommunen selv.

### **2. Politisk sekretariat ATP utvalget**

Det er avsatt noen midler til å drive det **politiske sekretariatet** for ATP- utvalget sine møter. Dette består i arkivering, trykking og utsendelser av sakshefter, protokoll, møtelokaler og bevertning mv. Politiske sekretariat i Agder fylkeskommune utfører dette arbeidet.

### **3. Fysiske tiltak i kommunene – sykkel, gange og kollektiv**

Det settes av 1,1 mill. kr til mindre fysiske tiltak i kommunene. Dette er en sekkepost for kommunene. Kommunene søker ATP-sekretariatet om tilskudd til konkrete tiltak.

#### Prinsipper for fordeling av midler:

- Godheten i hver enkelt søknad teller mest
- Hver kommune skal få innvilget 1-2 prosjekt
- Maks sum pr. prosjekt settes til kr. 200 000
- Kommunene kan søke om prosjekter på bakgrunn av forslåtte tiltak fra lokale aktører som velforeninger, borettslag og private virksomhet.

### **4. Jeg kjører grønt**

Jeg kjører grønt, som er en bred holdningskampanje ut mot befolkningen i regionen. Per

18. november var det påmeldt 2301 enkeltdeltakere, 171 arbeidsplasser deltok. Deltakerne registrerer grønne reiser både på fritiden og i jobbsammenheng – på mobil eller pc.

Jeg kjører grønt går bredt ut mot befolkningen. Alle som bor, jobber eller studerer i vår region kan delta. I markedsføringen av kampanjen legges det stor vekt på bedriftsbesøk, der alle trafikantgrupper er representert. Ikke minst er det viktig å komme i dialog med de som først og fremst kjører bil til sine gjøremål. På grunn av covid-19 kunne bedriftene ikke besøkes i 2020.

## **5. Sykkelglede**

«Sykkelglede» er en kampanje som skal fremme sykling i ATP-område året rundt. I motsetning til kampanjen «Jeg kjører grønt» som belønner og fremmer ulike miljøvennlige transportmidler, skal «Sykkelglede» konsentrere seg om sykling. Kampanjen innebærer minst en kommunikasjonskampanje til «sesongstarten» om våren og ulike enkelttiltak.

Kommunikasjonskampanjen skal motivere folk til å sykle. I tillegg ønsker vi å gjennomføre en «Sykkellørdag». Første «Sykkellørdag» ble gjennomført i september 2020. Fem sykkelbutikker presenterte et stort utvalg av sykler som publikum kunne prøve. I tillegg var det en sykkelløype for barn hvor de kunne teste sine ferdigheter og forskjellige aktører innenfor sykling, sånn som f.eks. «Jeg kjører grønt», Bedriftsidretten og Syklistenes landsforening, hadde informasjonsstand. Alle deltakere vurderte at dette var en stor suksess som skaper interesse rundt sykling og skal gjentas neste året.

## **6. Skolekampanjer**

Dette budsjettet fordeles på tre kampanjer på skolenivå: Beintøft, Den grønne kampen og Sykkelopplæring i grunnskolene.

### *Beintøft*

Miljøagentene driver denne kampanjen på nasjonalt nivå. Satsingen på Beintøft i vår region går ut på å markedsføre kampanjen, slik at flest mulig barneskoleelever deltar. I tillegg brukes midler til premiering og til å organisere utdeling av premier. Stort sett er det ordførere som deler ut premier.

Kampanjen varer en måned – i september. I 2020 deltok 106 klasser. I 2019 deltok 134 klasser og i 2018: 129 klasser. Det var deltagende skoler / klasser fra Kristiansand, Vennesla og Birkenes. Alle deltagende klasser har i år fått en fotball.

På nasjonalt nivå har alle deltagende elever syklet og gått 1,1 mill. km. Beintøft gir mange synergieffekter utenom miljøaspektet:

Tryggere skolevei, sprekere elever, sosiale kontakter elevene mellom og bedre læring når elevene kommer opplagte til skolen.

### *Den grønne kampen*

Den grønne kampen er en kampanje for ungdomsskoler. Den gjennomføres av Kristiansand kommune og Ungt entreprenørskap Agder. Elevene lærer innovasjon innenfor miljøfeltet: klima, transport, forurensning, bærekraft og helse.

Den grønne kampen ble introdusert som en forsøkskampanje for ungdomsskoler skoleåret 2017/2018. Songdalen Ungdomsskole og Oddemarka skole var pionerer.

### *Den grønne kampen består nå av 2 elementer:*

1. Ungt entreprenørskap gjennomfører en undervisningsbolk over tre uker. Elevene jobber med miljøtemaer knyttet til FNs bærekraftsmål. De jobber innovativt og lager et opplegg for en tenkt elevbedrift, eller en virkelig elevbedrift. Elevarbeidet blir presentert for en jury. De beste fra hver klasse blir premiert.

2. App-registrering av miljøvennlige reiser til skole og fritidsaktiviteter etter samme modell som for

«Jeg kjører grønt». Registreringen varer i 4 uker. Dette er en konkurranse mellom klasser innbyrdes på hver skole. I etterkant av app-registreringen følges statistikken opp faglig.

Nå etter fire års prøveperiode har ATP-sekretariatet kommet fram til at kampanjen har ikke fokusert så mye på transport som ønskelig. Bærekraftige bedriftsider står i fokus av elevenes og lærerens interesse. Derfor settes det av et mindre budsjett for 2021 som finansier avslutning av prosjektet til slutten av skoleåret 2020/2021. Etter det vil ATP-sekretariatet vurdere andre prosjekter som er tilrettelagt for målgruppen ungdomsskoler.

#### *Sykkelopplæring i grunnskoler*

Dette er et nytt prosjekt i ATP-portefølje. Prosjektet blir gjennomført av Kristiansands Cykelklubb KCK. Det er planlagt å besøke minst 10 skolene i ATP-området, hvor en sykkelløype blir satt opp, slik at elevene kan sykle gjennom den med hjelp av profesjonelle, pedagogiske sykkeltrener. Dette skal forbedre ferdighetene til barn og fremme trygghet på sykkelen. KCK har gjennomført prosjektet på noen skoler tidligere, men ønsker nå å utvide prosjektet med hjelp av tilskudd fra ATP-samarbeidet.

### **7. Drift målestasjoner luftforurensing**

Kristiansand kommune har ansvar for drift og vedlikehold av én målestasjon for luftkvalitet, plassert som en bakgrunnsstasjon i Stener Heyerdals gt. Dette har ATP-samarbeidet betalt for siden oppstart av stasjonen. Det dreier seg om måling av nitrogenoksider (NOX) og svevestøv.

Statens vegvesen finansierer den andre målestasjonen for luftkvalitet i Kristiansand. Den er plassert i nærheten av Gartnerløkka, og skal blant annet fange opp forurensning fra veitrafikk.

For 2021 vil ATP arbeide for at Kristiansand kommune dekker disse utgiftene. Det er naturlig at kommunen betaler driften av stasjonen den selv har ansvar for. Dessuten er det et overordnet prinsipp at ATP ikke finansierer drift, men infrastruktur og kampanjer.

### **8. Utredninger kollektiv**

Det settes av 300.000 kr til kollektivutredninger. Dette er en fast post i budsjettet som dekker planbehov som måtte oppstå.

### **9. RVU 2021**

De nasjonale reisevaneundersøkelsene gjøres nå årlig, slik at det blir lettere å følge utviklingen i reisemønsteret. Regionen bidrar med ca. 300.000 kr.

### **10. Bymiljøkonferansen 2021**

ATP har arrangert kollektivkonferanse/ bymiljøkonferanse fra 2012. Fra 2016 skiftet konferansen navn til Bymiljøkonferansen. Den favner alle sentrale tema når det gjelder byutvikling, men med et særlig fokus på miljøvennlig transport og kollektivtrafikk.

Konferansen har tidligere hatt rundt 100 deltakere. Men de siste årene har deltakelse økt betydelig. I 2018 var de rekord med 160 påmeldte. I 2019 var det ca. 150 påmeldte. I 2020 ble Bymiljøkonferansen avlyst på grunn av coronapandemien.

### **11. Kurs / studietur**

Det settes av 100.000 kr til kurs og eller studietur for ansatte i de fem kommunene i regionen. For eksempel kan det være kurs i sykkelplanlegging, konferanser om transport og mobilitet eller en studietur til en by / kommune som er gode på å planlegge / tilrettelegge for miljøvennlig transport.

### **12. Mobilitetsplanlegging i virksomheter**

I 2019 har ATP kjørt et prosjekt med 5 pilotbedrifter i regionen og har laget en veileder for offentlige og private virksomheter. Resultatene hos pilotene har vært gode. Flere av piloter har hatt en nedgang i privatbilbruk til jobb med rundet 10 prosent. Overgangen har skjedd til sykkel og buss. I 2020 ble prosjektet videreført med 9 bedrifter som har jobbet på sine mobilitetsplaner. Basert på planen har virksomhetene søkt om tilskudd til tiltak for tilrettelegging til bruk av kollektivtransport, gåing og sykling. Tilskudd er opp til 100 000 kr per bedrift. Prosjektet blir videreført i 2021 med et budsjett av 1 mill. kr.

### **13. Kunstprosjekter ved gang- og sykkelveier**

Tunneler for gang og sykkel er ofte grå og triste, og kan være opplevd som skumle for barn. Derfor begynte ATP-sekretariatet å gi støtte til dekorering av underganger i nærheten av skoler i 2020. Dette skal fortsettes i 2021 med flere steder i Kristiansand regionen.

### **14. Kirkens Bymisjon Sykkelfix**

Sykkelfix er et prosjekt av Kirkens Bymisjon som fremmer trygg sykkelglede for barn. Det er planlagt å besøke 10 skoler hvor reparasjon av elevenes sykler blir tilbudt. I tillegg skal 50 brukte sykler blir oppgradert og gitt ut til barn hvor familier ikke har mulighet til å kjøpe sykkel. Kirkens Bymisjon har søkt om midler for innkjøp av sykkeltilbehør som hjelmer, låser, lys og ringeklokker. I tillegg kjøpes deler for sykkelreparasjon og verktøy.

Kristiansand regionen har sett målet at flere skolebarn sykler. Dette kan påvirke barnas vaner over hele livet i tillegg til god virkning på helse og miljø. Sykkelfix er et verdifullt tiltak for at barn og foreldre føler seg sikkert når de minste sykler.

## Driftsbudsjett Areal, Transport plan (ATP) samarbeidet i Kristiansandsregionen 2021

### Inntekter:

<b>Kommune- og fylkeskommunalt bidrag 2021*:</b>	
<b>Kommune</b>	<b>Tusen. kr</b>
Birkenes	247
Iveland	64
Kristiansand	5 282
Lillesand	529
Vennesla	705
<b>Sum</b>	<b>6 827</b>
Agder fylkeskommune	793
<b>Total sum</b>	<b>7 620</b>

\*) Bidragene fra kommunene er basert på beregnet folketall ,SSB. Alle bidrag er deflatorjustert.

### Utgifter:

<b>Driftsbudsjett for ATP 2021</b>			
Tall i 1000 kr			
<b>Post</b>	<b>Kommune- og fylkeskommunalt bidrag:</b>	<b>V-A fylkeskommune</b>	<b>Samlet Budsjett (brutto)</b>
1 Fag sekretariat ATP-samarbeidet	2 455	1 350	3805
2 Politisk sekretariat, ATP utvalget	190		190
<i>Tiltak</i>			0
3 Fysiske tiltak i kommunene - sykkel, gange, kollektiv	1 100		1100
4 Jeg kjører grønt	650		650
5 Sykkelglede	545		545
6 Skolekampanjer	310		310
7 Drift målestasjoner luftforurensning	120		120
8 Utredninger kollektivtrafikk	300		300
9 RVU 2021	300		300
10 Bymiljøkonferansen 2021	200		200
11 Kurs / studietur	100		100
12 Mobilitetsplanlegging virksomheter	1 000		1000
13 Kunstprosjekter ved gang- og sykkelveier	200		200
14 Kirkens Bymisjon Sykkelfix	150		150
<b>Total sum</b>	<b>7 620</b>	<b>*) 1 350</b>	<b>8 970</b>

\*) Innsats som dekkes av V-A fylkeskommune. Blir ikke belastet ATP samarbeidet sin budsjettramme.