

**Byvekstavtale**  
mellom  
kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland,  
**Agder fylkeskommune**  
og  
staten v/Samferdselsdepartementet og  
Kommunal- og distriktsdepartementet

**1. Bakgrunn og formål**

Staten v/Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Agder, kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland og Agder fylkeskommune har forhandlet fram en byvekstavtale for Kristiansandsregionen for perioden 2024-2033, jf. vedlegg.

Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland og Agder fylkeskommune inngår med dette byvekstavtale for Kristiansandsregionen for perioden 2024-2033 i tråd med vedlagte dokument.

**2. Lokalpolitisk behandling**

Det ble gitt lokalpolitisk tilslutning til den framforhandlede byvekstavtalen gjennom vedtak i Agder fylkesting 10. september 2024, Kristiansand bystyre 28. august 2024, Vennesla kommunestyre 5. september 2023, Lillesand bystyre 4. september 2024, Birkenes kommunestyre 5. september 2024 og Iveland kommunestyre 5. september 2024.

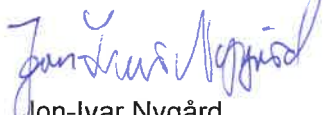
**3. Samferdselsdepartementets og Kommunal- og distriktsdepartementets behandling**

Etter drøftinger i regjeringen slutter Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet seg til den framforhandlede byvekstavtalen.

**4. Vedlegg**

Byvekstavtale for Kristiansandsregionen for perioden 2024-2033.

Kristiansand, 08.10.2024  
For staten v/Samferdselsdepartementet



Jon-Ivar Nygård  
statsråd

Kristiansand, 08.10.2024  
For staten v/Kommunal- og distriktsdepartementet




Sigrun Wiggen Prestbakmo  
statssekretær

Kristiansand, 08.10.2024



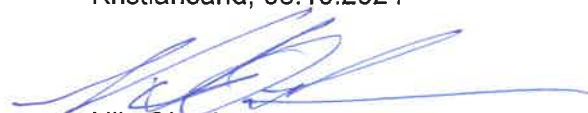
Arne Thomassen  
Agder fylkeskommune

Kristiansand, 08.10.2024



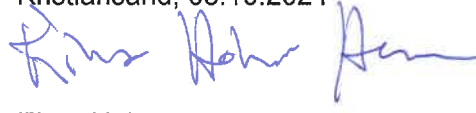
Mathias Bernander  
Kristiansand kommune

Kristiansand, 08.10.2024



Nils Olav Larsen  
Vennesla kommune

Kristiansand, 08.10.2024




Einar Holmer-Hoven  
Lillesand kommune

Kristiansand, 08.10.2024



Ruth Kylland Martinsen  
Birkenes kommune

Kristiansand, 08.10.2024



Jan André Myhren  
Iveland kommune

**Byvekstavtale for perioden 2024 – 2033 mellom  
Samferdselsdepartementet, Kommunal- og  
distriktsdepartementet, Agder fylkeskommune, Kristiansand  
kommune, Vennesla kommune, Lillesand kommune,  
Birkenes kommune og Iveland Kommune**

Kristiansand, 20. juni 2024

## Innhold

<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>3</b>
<b>2. MÅL FOR BYVEKSTAVTALEN</b> .....	<b>3</b>
<b>3. PORTEFØLJESTYRING OG GRUNNLAG FOR PRIORITERING AV PROSJEKTER OG TILTAK</b> .....	<b>4</b>
<b>4. FINANSIERING</b> .....	<b>5</b>
4.1. STATLIG FINANSIERING .....	5
4.2. FYLKESKOMMUNALE OG KOMMUNALE MIDLER.....	5
4.3. BRUKERFINANSIERING / BOMPENGER .....	6
<b>5. PROSJEKTER OG TILTAK</b> .....	<b>6</b>
5.1. SATSINGSOMRÅDER.....	6
5.2. FORDELING AV STATLIGE MIDLER .....	8
<b>6. UTVIKLING OG DRIFT AV KOLLEKTIVTRANSPORT</b> .....	<b>8</b>
<b>7. AREALPLANLEGGING SOM VIRKEMIDDEL FOR Å NÅ NULLVEKSTMÅLET</b> .....	<b>9</b>
7.1. INNLEDNING .....	9
7.2. PRINSIPPER FOR AREALPOLITIKKEN I AVTALEOMRÅDET .....	9
7.3. FORPLIKTELSER FOR HVER AV PARTENE .....	10
<b>8. PARKERINGSPOLITIKK SOM VIRKEMIDDEL FOR Å NÅ NULLVEKSTMÅLET</b> .....	<b>12</b>
8.1. PRINSIPPER FOR PARKERINGSPOLITIKK I AVTALEOMRÅDET.....	12
8.2. FORPLIKTELSER FOR HVER AV PARTENE .....	12
<b>9. STYRINGSSYSTEM</b> .....	<b>13</b>
9.1. STYRINGSGRUPPE.....	13
9.2. ADMINISTRATIV KOORDINERINGSGRUPPE (AKG).....	13
9.3. SEKRETARIATET.....	13
<b>10. OPPFØLGING OG RAPPORTERING</b> .....	<b>14</b>
10.1. MÅLOPPNÅELSE OG RAPPORTERING.....	14
10.2. ØKONOMIOPPFØLGING .....	16
<b>11. SANKSJONER OG ENDRINGER I AVTALEN</b> .....	<b>16</b>
<b>12. IKRAFTTREDELSE</b> .....	<b>17</b>
<b>13. VEDLEGG TIL BYVEKSTAVTALEN</b> .....	<b>17</b>
VEDLEGG 1: INDEKSJUSTERING .....	18
VEDLEGG 2: PROSJEKTPORTEFØLJE I PROP. 88 S (2022-2023) .....	19
VEDLEGG 3: RETNINGSLINJER FOR SEKRETARIATET I OPPFØLGINGEN AV BYVEKSTAVTALEN .....	22
VEDLEGG 4: INDIKATORVEILEDER FOR KRISTIANSANDSREGIONEN JUNI 2024.....	24

## 1. Innledning

Denne byvekstavtalen er forhandlet frem av Staten ved Statens vegvesen, Statsforvalteren i Agder, Jernbanedirektoratet, og lokale parter ved Agder fylkeskommune, og kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland. Avtalen er basert på mandat fra Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet datert 8. mars 2024 og føringer fra Nasjonal transportplan 2022-2033.

Avtalen skal legge grunnlaget for et forpliktende samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunene, der alle partene bidrar innenfor sine ansvarsområder for å nå nullvekstmålet. Avtalen er ikke juridisk bindende, og tiltakene vil være avhengig av f.eks. årlige budsjettprosesser.

Avtalen gjelder for perioden 2024-2033 og er geografisk avgrenset til kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland. Bompengepakken Prop. 88 S (2022-2023) Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder, jf. Innst. 357 S (2022-2023), er en del av byvekstavtalen.

## 2. Mål for byvekstavtalen

Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Målet skal nås i løpet av avtaleperioden. Dette betyr at personbiltrafikken ved utløpet av avtaleperioden skal være på samme nivå eller lavere enn referanseåret 2023. Nullvekstmålet gjelder for hele avtaleområdet og alle partene i avtalen skal legge nullvekstmålet til grunn. Forutsetningen for å nå målsettingen er en arealpolitikk som bygger opp under investeringer innen kollektivtransport, sykkel og gange, samt effektiv bruk av bompenger og parkeringsrestriksjoner som begrenser veksten i personbiltrafikken. Det er opp til partene å gjennomføre og finansiere tiltak og innføre virkemidler som samlet oppnår nullvekst i avtaleområdet.

For å tilrettelegge for et godt tjenestetilbud og gunstige rammevilkår for næringslivet er følgende trafikk unntatt fra nullvekstmålet; gjennomgangstrafikk (dvs. trafikk som verken starter eller stopper i det geografiske området for avtalen), trafikkarbeid knyttet til offentlig og privat tjenestetransport (mobil tjenesteyting) og næringstransport. Dette betyr at trafikkvekst som skyldes vekst i unntakstrafikken aksepteres innenfor rammene av nullvekstmålet for personbiltrafikken.

En samordnet areal- og transportplanlegging for hele avtaleområdet er svært viktig for å nå nullvekstmålet. Kommunene og fylkeskommunen har som planmyndigheter ansvar for utvikling og gjennomføring av arealpolitikken. Intensjonen i denne avtalen er å inkludere arealplanlegging, arealforvaltning og parkeringspolitikk i den løpende oppfølgingen av avtalen gjennom avtaleperioden, slik at disse virkemidlene benyttes aktivt og utgjør likeverdige virkemidler på linje med investeringstiltak og bompenger. Avtalen omtaler føringer, prinsipper og konkrete tiltak partene er enige om for å sikre dette.

Prosjekt, tiltak og virkemidler i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og til et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem, som sikrer mobilitet for innbyggere og næringsliv. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og stedsutvikling.

Det er en ambisjon at tiltakene for å nå nullvekstmålet i byvekstavtalen skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med nullvisjonen. Trafikksikkerhet for sårbare trafikantgrupper som syklister og gående vil ha fokus, og ulykkesutviklingen vil bli fulgt tett.

Byvekstavtalen er et viktig verktøy for samordning i areal- og transportpolitikken. Nullvekstmålet er det overordnede målet for byvekstavtalen. Byvekstavtalen er en del av regjeringens oppfølging av FNs bærekraftsmål og er forankret i de transportpolitiske målene gitt i Nasjonal transportplan.

### 3. Porteføljestyling og grunnlag for prioritering av prosjekter og tiltak

Prosjekt og tiltak i byvekstavtalen skal bidra til måloppnåelse, der målet om nullvekst i personbiltransporten er overordnet.

Partene skal utarbeide og bli enige om fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter. Prioriteringsarbeidet skal bygge på et solid faglig grunnlag, der alle partene har ansvar for å konkretisere og dokumentere hvordan nullvekstmålet skal nås. Det faglige grunnlaget skal inkludere vurderinger av hvordan aktuelle tiltak og virkemidler, inkludert arealbruk, parkeringspolitikk og bompenger/prisvirkemidler, bidrar til måloppnåelse.

Prioritering av tiltakene skal skje i tråd med prinsippene for god porteføljestyling gjennom årlig rullering av det fireårige handlingsprogrammet. Tiltak prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet til planlegging og gjennomføring.

For å sikre at utbygging av areal og transportinfrastruktur blir samordnet i tid, vil arealutvikling være en del av grunnlaget for porteføljestylingen.

Styringsgruppa behandler forslag til handlingsprogram. Dette handlingsprogrammet er styringsgruppas innspill til budsjettprosessen i staten, fylkeskommunen og kommunene, hvor endelige budsjettvedtak skjer. I tillegg til å være innspill til budsjettprosessen skal handlingsprogrammet parallelt sendes til lokalpolitisk behandling i kommunene og Agder fylkeskommune, som blant annet godkjenner lokal egenandel for investeringstiltak på kommunal- og fylkeskommunal vei.

Prosjekter og tiltak som helt eller delvis finansieres av statlige midler og/eller bompenger skal ha en nøktern standard, skal fylle sin hovedfunksjon og bidra til å nå nullvekstmålet. Det forutsettes streng kostnadskontroll. Eventuelle kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt skal håndteres i porteføljestylingen, og ikke gjennom økte bomtakster utover fastsatt gjennomsnittstakst og/eller forlenging av innkrevingsperioden for bompengoordningen ut over det som fremgår av Prop. 88 S (2022-2023) Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder, jf. Innst. 357 S (2022-2023). Det er gjort unntak fra porteføljestyling for prosjektet E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen.

Det bør søkes å ta vare på det vi har, utbedre og utnytte kapasiteten både i eksisterende infrastruktur og transporttilbud der vi kan, og bygge nytt der vi må.

## 4. Finansiering

Byvekstavtalen vil bli finansiert med statlige midler, fylkeskommunale og kommunale midler, bompenger og eventuelt annen finansiering fra private aktører. Alle beløp i avtalen skal indeksjusteres. Hvilke indekser som skal brukes fremgår av vedlegg 1.

Alternative finansieringskilder som grunneierbidrag i overenstemmelse med inngåtte utbyggingsavtaler, grunneierbidrag og andre private bidrag kan inngå som del av finansieringen og krav til lokal egenandel. Under følger en oversikt over hvilke finansieringskilder som ligger til grunn, og omfanget av midler som er en del av byvekstavtalen.

### 4.1. Statlig finansiering

Prioritering av statlige midler skjer gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene. Endelige bidrag fastsettes av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene.

Nivået på statlige midler satt av til byvekstavtalen for kristiansandsregionen i Prop. 1 S (2023-2024), jf. Innst. 13 S (2023-2024), 214,5 mill. 2024-kr, legges til grunn fram til 2033, dvs. for en periode på ti år. Samlet utgjør dette 2 145 mill. 2024-kr i avtaleperioden. Midlene prisjusteres årlig som vist i vedlegg 1.

Midlene skal brukes i tråd med nullvekstmålet. Partene er enige om hva midlene planlegges brukt til i avtaleperioden, jf. kapittel 5.2.

De statlige midlene skal komme som et tillegg til, ikke til erstatning for, midler fra lokale myndigheter. I henhold til statens økonomireglement skal tildelte midler benyttes i tildelingsåret. Dette påvirker ikke totalbeløpet for avtaleperioden.

Statlige midler til det delvis bompengefinansierte prosjektet E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen som inngår i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 kommer i tillegg, jf. Prop. 88 S (2022-2023) og Innst. 357 S (2022-2023). Prosjektet finansieres med midler over kapittel 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer.

### 4.2. Fylkeskommunale og kommunale midler

Partene er enige om følgende prinsipper for fylkeskommunale og kommunale midler:

1. Investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal vei som inngår i porteføljen for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 (bompengepakken) skal ha minimum 15 % egenandel. I tillegg skal all merverdiavgift som staten refunderer til kommunene og Agder fylkeskommune for disse prosjektene føres tilbake til bompengepakken.
2. Investeringstiltak som ikke inngår i bompengepakken som ønskes finansiert uten bompenger skal ha minimum 15 % egenandel fra den part som er veieier.
3. Hvor stor den fylkeskommunale og kommunale egenandelen faktisk blir vil variere avhengig av hvilke tiltak som blir gjennomført. Ved utarbeidelse av handlingsprogram lages en oversikt over de lokale egenandelene i handlingsprogramperioden og prognose for resten av avtaleperioden.
4. Drift av infrastruktur finansieres over avtalepartenes ordinære budsjett.
5. Vedlikehold av infrastruktur finansieres som hovedregel over partenes ordinære budsjett. Større oppgradering av infrastruktur som bidrar til måloppnåelse kan vurderes gjennom arbeidet med handlingsprogrammet, men basert på minimum 15 % egenandel.

6. Drift av busstilbudet finansieres av fylkeskommunens ordinære tilskudd og bidrag fra byvekstavtalen. Fylkeskommunens tilskudd skal minimum tilsvare tilskuddet i 2023 og prisjusteres årlig. Nivået i 2023 var om lag 160 mill. kr.
7. Kristiansand kommunes tilskudd til lokalbåtruter videreføres.
8. Partene bidrar med egne ressurser knyttet til planlegging av investeringstiltak fram til prosjektering. Disse utgiftene kan inngå som en del av 15 % egenandelkravet til fylkeskommunale og kommunale tiltak.

### 4.3. Brukerfinansiering / bompenger

Den bompengefinansierte bypakken for kristiansandsregionen, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder, jf. Prop. 88 S (2022-2023) og Innst. 357 (2022-2023), er en del av byvekstavtalen. I finansieringsplanen for byvekstavtalen skal bompengebidraget fra bypakken fremgå, samt hvilke tiltak som blir finansiert med bompenger. Bompengeneinnkreving i tråd med fase 3 startet sommeren 2024 i eksisterende bomstasjoner, mens nye bomstasjoner vil bli satt opp i årsskiftet 2024/2025. Det er åpnet for tids- og miljødifferensierte takster i bompengepakken, og det er et lokalt handlingsrom for å kunne tilpasse takstene for å sikre måloppnåelse innenfor den fastsatte gjennomsnittstaksten.

## 5. Prosjekter og tiltak

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bygge opp under målene i avtalen. Det skal gjøres en vurdering av hvordan prosjektene eller tiltakene bidrar til nullvekstmålet, og de som gir best måloppnåelse skal som hovedregel prioriteres først.

Det skal legges opp til attraktive løsninger for kollektivreisende, syklister og gående. For alle prosjekter og tiltak skal nøkterne og funksjonelle løsninger vektlegges, og det forutsettes god kostnadskontroll. Samtidig er hensynet til trafiksikkerhet og attraktivitet vesentlig for måloppnåelse og må legges til grunn ved valg av standard.

Tiltakene i byvekstavtalen skal porteføljestyres, jfr. kapittel 3. De tiltakene som prioriteres inn i byvekstavtalens portefølje skal representere en ekstra innsats og være tiltak ut over det som ville vært partenes ordinære aktivitet i avtaleområdet.

### 5.1. Satsingsområder

For å oppnå nullvekstmålet må det legges til rette for økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. Partene prioriterer følgende satsingsområder i byvekstavtalen:

- Infrastrukturtiltak for kollektivtransport, sykkel og gange
- Drift av kollektivtransport
- Mobilitetsutvikling

Det skal gjennomføres tiltak i alle kommunene, og det skal prioriteres midler til omegnskommunene til Kristiansand tidlig i avtaleperioden.



### 5.1.1. Infrastruktur for kollektivtransport, sykkel og gange

Det legges opp til satsing på infrastrukturtiltak for kollektivtransport, sykkel og gange, i tråd med Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 og andre tiltak for kollektivtransport, sykkel og gange som bidrar til måloppnåelse.

- Det legges opp til en satsing på kollektivtransport slik at den får bedre framkommelighet og blir mer forutsigbar. I tillegg legges det opp til en satsing på stasjons- og kollektivknutepunkt i avtaleområdet, kollektivterminaler i omegnskommunene og innfartsparkering på sentrale innfartsårer.
- Det skal legges til rette for at syklister får et trafiksikkert og sammenhengende sykkelveinett.
- Det skal legges til rette for at gående får sikre og raske gangforbindelser mellom viktige målpunkt, holdeplasser og kollektivknutepunkt.

#### ***Framskynde tiltak i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3***

Prosjektporteføljen i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 bygger på konseptvalgutredning for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fra 2011 og er godt gjennomarbeidet. Da størstedelen av bompengene de første årene skal benyttes til E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen, vil det ta noe tid før andre viktige prosjekter kan startes opp. Det legges derfor opp til å bruke statlige midler til å framskynde prosjekter i porteføljen. Det vil sikre at prosjekter kan startes tidligere, og også bidra til at flere prosjekter kan gjennomføres i hele avtaleområdet. Det skal prioriteres tiltak for syklister og gående og framkommelighetstiltak for kollektivtransport, i tråd med prioriteringene i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 og byvekstavtalen.

#### ***Andre tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport som bidrar til oppnåelse av nullvekstmålet***

Det legges opp til å bruke statlige midler til mindre investeringer for kollektivtransport, sykkel og gange som best bidrar til måloppnåelse. Det skal også legges vekt på at løsningene som velges bidrar til økt trafiksikkerhet for myke trafikanter.

Følgende kriterier skal legges til grunn ved prioritering av tiltak:

- Tiltak som bidrar til flere gående og syklende
- Tiltak som bidrar til økt trafiksikkerhet for myke trafikanter
- Tiltak som bidrar til økt bruk av kollektivtransport
- Tiltak til stasjons- og kollektivknutepunktsutvikling
- Tiltak som utløser arealbruk/arealutvikling i tråd med nullvekstmålet

Det skal søkes løsninger som også bidrar til å redusere luftforurensing og støy.

### 5.1.2. Drift av kollektivtransport

Det legges opp til en satsing på drift av kollektivtransport slik at tilbudet kan opprettholdes på det nivået som er ved inngåelse av avtalen. Det legges til grunn en opptrapping i innsatsen, bl.a. økt innsats etter hvert som man får gjennomført de planlagte kollektivinfrastrukturtiltakene. Det vil bli vurdert å sette av midler til reduserte billettpriser i tråd med dagens praksis.

### 5.1.3. Mobilitetsutvikling

Det legges opp til å utvikle nye mobilitetsløsninger som kan gi reisende større valgfrihet og bedre tilpassede produkter. Det skal utvikles nye teknologiske løsninger for mer sømløs mobilitet, herunder rute-, takst- og billettsamarbeid, dersom det er hensiktsmessig og det bidrar til bedre måloppnåelse. I tillegg satses det på holdningsskapende tiltak for å få best mulig effekt av tiltakene i byvekstavtalen.

#### 5.1.4. Finansiering av sekretariatet

Sekretariatet skal finansieres gjennom midlene i byvekstavtalen. Innenfor dette dekkes også kommunenes og fylkeskommunens kostnader til kontinuerlig reisevaneundersøkelse med nøkkeltallsrapport og annen nødvendig konsulentbistand.

## 5.2. Fordeling av statlige midler

Midlene i byvekstavtalen skal benyttes til satsingsområdene og til drift av sekretariatet, som beskrevet i kapittel 5.1. Satsingsområde Infrastrukturtiltak for kollektivtransport, sykkel og gange innebærer investeringer, mens de øvrige satsingsområdene i all hovedsak vil innebære driftstilskudd.

Partene er enige om følgende fordeling av midlene i avtaleperioden:

Tiltak	Beløp i mill. 2024-kr.
Drift av kollektivtransport – buss	1 400
Infrastrukturtiltak for kollektivtransport, sykkel og gange	650
Mobilitetsutvikling	40
Sekretariat	55
<b>Sum</b>	<b>2 145</b>

Bruken av midlene avklares endelig i de årlige handlingsprogramprosessene. Dette skal skje i tråd med prinsippene for god porteføljestyling.

Partene skal informere hverandre om endrede forutsetninger i arbeidet med realisering av felles mål og alle vesentlige endringer skal drøftes i styringsgruppen.

## 6. Utvikling og drift av kollektivtransport

I kunnskapsgrunnlaget for Nasjonal transportplan 2018-2029 ble det beregnet at kollektivtransporten i kristiansandsregionen må ta 37 % av veksten i persontransporten for å nå nullvekstmålet.

Suksesskriterier for kollektivtransporten er høy frekvens, god framkommelighet og god kapasitet. Partene i byvekstavtalen har som målsetting å øke antall kollektivreiser med 40 % og sikre full framkommelighet for buss på stamlinjen Hannevika – Rona. Det er også et mål å få etablert en «bussring» for å knytte sammen viktige destinasjoner i og rundt Kristiansand sentrum.

Det skal arbeides aktivt med å effektivisere kollektivtransporten. Partene forplikter seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivtransportsystem med vekt på knutepunkt-, by- og tettstedsutvikling. I dette ligger det at det skal arbeides med å effektivisere rutenettet, og det skal i minst mulig grad spres videre utover. Nye teknologiske løsninger skal bidra til å støtte opp under byvekstavtalens mål og samtidig bidra til å kunne realisere kostnadseffektive løsninger ved investeringer, vedlikehold og drift av mobilitetstilbudet. Kollektivtransporten i rushtrafikken er den mest kostbare å produsere. Ulike tiltak for å spre trafikken bort fra rushperiodene skal derfor vurderes, blant annet tidsdifferensierte billettpriser.

Partene i byvekstavtalen har en felles forståelse av at kontinuerlig styrking av kollektivtransporttilbudet og kapasiteten i kollektivtransportnettet for å nå nullvekstmålet, kan medføre økte kostnader.

Partene i byvekstavtalen er kjent med at kollektivtransporten i kristiansandsregionen skal settes ut på anbud med oppstart av ny kontrakt i 2028. Konkurranses grunnlaget for denne kontrakten skal bygge på forpliktelsene i byvekstavtalen. Videre er det et mål at kollektivtransporten f.o.m. 2028 blir utslippsfri.

For å få flest mulig til å reise kollektivt, sykle eller gå er det nødvendig å utvikle gode sømløse mobilitetsløsninger. Det skal innføres innovative løsninger for kollektivtransport i ulike deler av avtaleområdet. Blant annet bestillingstransport-løsninger som for eksempel mobilitetsordningen AKT Svipp. Nye mobilitetsløsninger skal etter bestilling fra styringsgruppen evalueres opp mot måloppnåelse og tilsvarende ordninger i andre byområder.

Partene i byvekstavtalen skal sammen se på mulighetene for å få til et rute-, billett- og takstsamarbeid mellom tog og buss for reisende inn og ut av kristiansandsregionen. Det skal videreutvikles et innfartsparkeringsystem i ytterkant av det høyfrekvente kollektivtransporttilbudet inn mot Kristiansand sentrum for å fange opp reisende fra distriktene, og for å fremme samkjøring.

## 7. Arealplanlegging som virkemiddel for å nå nullvekstmålet

### 7.1. Innledning

En samordnet areal- og transportplanlegging for hele avtaleområdet er svært viktig for å nå nullvekstmålet. Partene er enige om at virkemiddelbruken innen areal og parkering for å nå nullvekstmålet skal være samordnet for hele avtaleområdet. Formålet med samordningen er at utviklingen i alle delområder er i tråd med nullvekstmålet. Dette betyr ikke at det skal være samme regler for hele området, men at politikken skal være tilpasset på tvers av kommunegrensene slik at steder med tilnærmet samme forhold behandles likt i hele avtaleområdet. Forskjellene mellom bysentrum, lokalsentre og landdistrikter skal være begrunnede og kunnskapsbaserte. Hovedtyngden av veksten i boliger og arbeidsplasser skal komme sentralt og i knutepunkter. Dette er likevel ikke til hinder for at et mindre antall boliger kan bygges utenfor tettstedsstrukturen.

### 7.2. Prinsipper for arealpolitikken i avtaleområdet

Kommunene og fylkeskommunen har som planmyndigheter ansvar for utvikling og gjennomføring av arealpolitikken. Partene er enige om at en god arealpolitikk kjennetegnes av en arealbruk som både bygger effektivt opp under nullvekstmålet sammen med transporttiltakene, og samtidig sikrer en attraktiv by- og tettstedsutvikling.

- a) I avtaleområdet skal boliger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser, handel og tjenestetilbud i hovedsak lokaliseres slik at de reduserer transportbehovene, og bygger opp under kollektivtransporttilbudet og investeringene i gange- og sykkeltiltak. Dette innebærer at:
  - i. Boligbygging skal i hovedsak skje ved fortetting og transformasjon i og nær etablerte senterområder og der det er godt kollektivtransporttilbud. Dette vil bidra til å styrke de eksisterende stedenes og sentrenes kvaliteter, skape møteplasser og bygge opp

under sentrumsfunksjonene. Kapittel 2 i «Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen (2023-2050)» skal legges til grunn.

- ii. Næringsvirksomhet lokaliseres i hovedsak etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted (ABC-prinsippet). Offentlig og privat tjenesteyting lokaliseres med sikte på å bidra til å styrke de eksisterende stedenes og sentrenes kvaliteter. Kapittel 3 i «Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen (2023-2050)» skal legges til grunn.
- b) Senterstrukturen i «Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen (2023-2050)» legges til grunn som gjennomgående senterstruktur i avtaleområdet. Ved avvik harmoniseres dette ved første revisjon av kommuneplanen i den enkelte kommune.
- c) Dersom det fremmes arealplanforslag som utvider byggesonen eller medfører utvikling utenfor den etablerte senterstrukturen, skal det i planbeskrivelsen og i saksfremlegget ved utlegging til offentlig ettersyn begrunnes hvorfor fortetting eller transformasjon ikke benyttes. Begrunnelsen skal inkludere en vurdering av planforslagets effekt for nullvekstmålet, effekt på klimagassutslipp fra arealbruk og transport og effekt på kommunal økonomi.
- d) Regulering av parkering benyttes på en bevisst måte som del av samlet effektiv virkemiddelbruk for å sikre måloppnåelse. Parkering er omtalt i avtalens kapittel 8.

For å skape attraktive byer og tettsteder, må veien mot nullvekstmålet være bærekraftig i bred forstand. Det innebærer å balansere høy utnyttelse mot øvrige samfunnshensyn. Partene er enige om å legge følgende prinsipper til grunn for arbeidet:

- e) Utviklingen av ny eller endret arealbruk i og rundt sentrumsområder og knutepunkter bør skje gjennom helhetlige planer, som kommunedelplaner, områdereguleringer eller større detaljreguleringer.
- f) I tillegg til å bidra til å nå nullvekstmålet, skal by- og tettstedsutviklingen, spesielt ved fortetting og transformasjon, være sosialt bærekraftig. Planleggingen skal derfor også fremme trafiksikkerhet, gode bomiljøer uten helseskadelig støy- eller luftforurensning, attraktive rekreasjons- og møteplasser og allmenn tilgjengelighet. Kollektivtransporttilbudet skal utvikles slik at det også bidrar til å redusere ulikhetene i samfunnet.

### 7.3. Forpliktelser for hver av partene

Arealbruk og parkering skal være likeverdige virkemidler med investeringstiltak og bompenger i arbeidet med å nå nullvekstmålet. Forpliktelsene i kapittel 7 og 8 i avtalen viser hvordan partene vil arbeide gjennom avtaleperioden for å legge til rette for en effektiv arealbruk som bygger opp under nullvekstmålet og en attraktiv by- og tettstedsutvikling.

#### 7.3.1. Felles forpliktelser

Partene er enige om å styrke kunnskapen om virkningen av ulik arealbruk på nullvekstmålet. Partene vil derfor samarbeide om nye analyser som grunnlag for utarbeidelse og årlig revisjon av det samlede handlingsprogrammet for Prop. 88 S (2022-2023) Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder og denne avtalen.

1. Partene skal gjennom avtaleperioden bidra til å utvikle arbeidsmåter, rutiner og ny kunnskap som sikrer et økende faktagrunnlag om betydningen av arealplanlegging og parkeringspolitikk som del av samlet virkemiddelbruk.

- Det gjennomføres i løpet av 2025 en scenarioanalyse av ulike arealdisponeringer innenfor rammen av vedtatte kommuneplaner. Hensikten med analysen er å styrke kunnskapen om sammenhengen mellom arealutvikling, transporttiltak og nullvekstmålet, og få fram hvordan ulik disponering av arealreserven vil påvirke måloppnåelsen. Sekretariatet bestiller analysen og legger den fram for styringsgruppen.
  - Fylkeskommunen skal innen utgangen av 2026 gjennomføre og legge frem for styringsgruppen en evaluering av hvordan relevante regionale planer bidrar til å nå målet om nullvekst i kristiansandsregionen.
2. På bakgrunn av disse analysene, vurderer styringsgruppen hva som skal til for å kunne gjennomføre en samordnet areal- og transportpolitikk i hele avtaleområdet. Økt kunnskap om betydningen over tid av omegnskommunenes arealbruk på trafikken i senterkommunen, vil være et av flere viktige spørsmål. Utover i avtaleperioden vil behov, mulighet og tidspunkt for revisjon av sentrale planer bli en naturlig del av diskusjonen i styringsgruppen i det løpende arbeidet etter avtalen. Ansvar og myndighet i planarbeidet endres ikke. Kunnskapen som opparbeides i regi av styringsgruppen, og tilrådingene som gruppen gir, skal gi føringer inn i senere revisjoner av kommuneplanenes arealdel og kommunenes øvrige planarbeid.
  3. Med alle nye region-, kommune- og reguleringsplanforslag skal det følge med en beskrivelse og vurdering av hvilken effekt planen har for nullvekstmålet. Eventuelle avvik fra denne avtalens prinsipper for lokalisering skal begrunnes. Det skal benyttes oppdatert kunnskapsgrunnlag og tilgjengelige verktøy.
  4. Det skal lages mobilitetsplan for alle utbyggingsprosjekter større enn 1000 m<sup>2</sup> BRA eller ved etablering av virksomheter med 50 ansatte eller mer. Kravet gjelder ved nyetablering av bolig, næring, forretning og tjenesteyting. Mobilitetsplanen skal vise hvilke plangrep som eventuelt må til for at tiltaket ikke motvirker oppnåelse av nullvekstmålet. Relevante plangrep skal innarbeides i planforslaget. Mobilitetsplanen tilpasses det aktuelle plannivået og tilgjengelig kunnskap om utbyggingen. Mobilitetsplanen skal inneholde mål for ønsket reisemiddelfordeling i tråd med nullvekstmålet. Den skal beskrive tilbudet for gående, sykkel, kollektivtransport og bil, inkludert løsninger for parkering med antall plasser og organisering av parkeringen.

### 7.3.2. Kommunene forplikter seg til å

1. Ved rullering av kommuneplanenes arealdel og samfunnsdel med arealstrategi, skal nullvekstmålet innarbeides. Erfaringer og kunnskap fra oppfølgingen av denne avtalen vektlegges sammen med øvrig utfordringsbilde ved revisjon av arealdelen. «Planvask» i tråd med nasjonale forventninger skal inngå i prosessen.
2. Kommunale investeringer skal som hovedregel bidra til å underbygge nullvekstmålet, eksempelvis ved lokalisering og prioritering av ny offentlig infrastruktur som skoler, idrettsanlegg og omsorgsenheter. Føringerne i «Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen (2023-2050)» legges til grunn.
3. Planlegge slik at minimum 80 % av nye boliger og arbeidsplasser blir lokalisert i kommunens sentre, og at potensialet for fortetting og transformasjon blir utnyttet. Samtidig kan det legges til rette for spredt utbygging i mindre omfang, bla. for sikre landbrukets behov og bidra til å opprettholde gode og levende lokalsamfunn i distriktene.

4. Fortetting i sentrale knutepunkter vil øke antall bosatte på arealer som ofte er belastet med støy og luftforurensning. Kommunene forplikter seg i slike tilfeller til å innarbeide tydelige kvalitetskrav og følge opp grenseverdier for støy og luftkvalitet i alle arealplaner og reguleringsplaner, for å sikre at utbyggere realiserer attraktive boligområder som fremmer trivsel og folkehelse.

### 7.3.3. Fylkeskommunen forplikter seg til å

1. Vektlegge hensynet til måloppnåelse i byvekstavtalen ved sin behandling av primærkommunenes arealplaner i avtaleområdet.
2. Legge hensynet til måloppnåelse i byvekstavtalen til grunn ved revisjon av aktuelle regionale planer i avtaleområdet.
3. Legge ABC-prinsippet for lokalisering til grunn ved etablering av fylkeskommunale arbeidsplasser og andre relevante investeringer i avtaleområdet.
4. Vektlegge hensynet til måloppnåelse i byvekstavtalen ved andre fylkeskommunale investeringer innen samferdsel i avtaleområdet, og spesielt sikre at fylkeskommunens utvikling av kollektivtransporttilbud og infrastruktur støtter opp om den arealpolitikken som sikrer oppnåelse av nullvekstmålet.

### 7.3.4. Staten forplikter seg til å

1. Vektlegge hensynet til måloppnåelse i byvekstavtalen ved løpende behandling av regionale og kommunale planer i avtaleområdet.
2. Legge ABC-prinsippet for lokalisering til grunn ved etablering av statlige arbeidsplasser og andre relevante statlige investeringer i avtaleområdet.
3. Vektlegge hensynet til måloppnåelse i byvekstavtalen ved andre statlige investeringer innen samferdsel i avtaleområdet.

## 8. Parkeringspolitikk som virkemiddel for å nå nullvekstmålet

### 8.1. Prinsipper for parkeringspolitikk i avtaleområdet

Partene er enige om at parkeringspolitikken skal bidra til å nå nullvekstmålet, og være et virkemiddel for å utvikle attraktive og trafikksikre nærmiljø og møteplasser. Den skal begrense bilbruken i områder hvor kollektivtransporttilbud, sykkel og gange er gode alternativer. Parkeringsbestemmelser og eventuelle betalingssatser i ulike typer sentre bør samordnes for hele avtaleområdet.

### 8.2. Forpliktelser for hver av partene

#### 8.2.1. Felles forpliktelser

Sekretariatet skal i løpet av 2025 innhente en oversikt over alt relevant plan- og regelverk om parkering i avtaleområdet, og legge denne fram for styringsgruppen for byvekstavtalen. Basert på oversikten gjøres en vurdering av hvordan dette virkemidlet kan utvikles videre som en del av det løpende arbeidet med å nå nullvekstmålet gjennom avtaleperioden. Bruk av parkeringsrestriksjoner inngår i handlingsprogrammet sammen med porteføljestyringen av investeringsprosjektene.

### 8.2.2. Partenes forpliktelser

Kommunene, fylkeskommunen og staten forplikter seg til å fremme nullvekstmålet gjennom å praktisere en restriktiv parkeringspolitikk ved egne arbeidsplasser og andre relevante anlegg.

## 9. Styringssystem

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3, jf. Prop. 88 S (2022-2023) og Innst. 357 S (2022-2023) er en del av byvekstavtalen. Styring og oppfølging av byvekstavtalen og samferdselspakken skal være samordnet, og gjøres gjennom en felles styringsgruppe, et felles fireårig handlingsprogram som oppdateres årlig, og årlige budsjetter.

### 9.1. Styringsgruppe

Styringsgruppen består av Statens vegvesen, Statsforvalteren i Agder, Jernbanedirektoratet og politisk ledelse i Agder fylkeskommune og Kristiansand, Vennesla, Birkenes, Lillesand og Iveland kommuner. For å sikre bred politisk forankring er også opposisjonslederen i Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune i styringsgruppen.

Statens vegvesen leder styringsgruppen, og har på vegne av staten et hovedansvar for å følge opp byvekstavtalen. Statsforvalteren har et særlig ansvar for å følge opp klima- og miljøhensyn og for å følge opp arealtiltak i avtalen. Jernbanedirektoratet har et særlig ansvar for å ivareta jernbanen i oppfølgingen av avtalen. Styringen av byvekstavtalen er basert på konsensus.

Styringsgruppen er ansvarlig for å forvalte porteføljen til samferdselspakken og byvekstavtalen, og har ansvaret for at tiltak og virkemidler samlet sett bidrar til nullvekst i avtaleperioden.

Styringssystemet skal til enhver tid være i henhold til gjeldende Nasjonal transportplan.

### 9.2. Administrativ koordineringsgruppe (AKG)

Administrativ koordineringsgruppe (AKG) består av administrative ledere i kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland, Agder fylkeskommune, Jernbanedirektoratet, Statsforvalteren i Agder og Statens vegvesen. AKG ledes av Agder fylkeskommune.

Administrativ koordineringsgruppe skal samordne porteføljen til samferdselspakken og byvekstavtalen, drøfte justering i porteføljen, avklare grensesnitt mellom partene og avklare saker der det er interessekonflikter. AKG skal legge fram et felles forslag til handlingsprogram for styringsgruppen, og innstiller saker til styringsgruppen.

### 9.3. Sekretariatet

Styringsgruppen for samferdselspakken og byvekstavtalen har arbeidslederansvar og fastsetter retningslinjer for sekretariatet. Det vil si at de er ansvarlige for å disponere sekretariatets ressursbruk. Arbeidslederansvaret gjelder uavhengig av hvor sekretariatets medarbeidere er formelt ansatt.

Sekretariatet representerer alle partene i avtalen, og er uavhengig og upartisk. Sekretariatet skal organisere møter, forberede sakspapirer, koordinere arbeidet med rapportering og utarbeidelse og revisjon av handlingsprogrammer. Sekretariatet skal også ha oversikt over arbeidsfordelingen og framdriften for oppfølging av ulike saker og prosjekt. Retningslinjer for sekretariatet følger som vedlegg 3 til denne avtalen.

## 10. Oppfølging og rapportering

Effekter av tiltak i byvekstavtalen skal dokumenteres. Inngått avtale skal følges opp med måleindikatorer i det felles indikatorsettet for byvekstavtalene som Samferdselsdepartementet har gitt sin tilslutning til, se vedlegg 4, samt nærmere omtale under kapittel 10.1.

### 10.1. Måloppnåelse og rapportering

Byindeksen er hovedindikator for vurdering av måloppnåelse i byvekstavtalen. Trafikkarbeid, som beregnes ved hjelp av reisevaneundersøkelsen, er støtteindikator.

Måloppnåelsen skal skje innenfor avtaleperioden sett under ett. Det skal være netto nullvekst i personbiltrafikk i avtaleområdet i avtaleperioden. For å følge utviklingen i kristiansandsregionen skal det i tillegg rapporteres på et sett med indikatorer for transportmiddelfordeling, reiser med kollektivtransport, klimagassutslipp, arealbruk og parkering. Referanseåret er 2023.

I den til enhver tid gjeldende veileder for indikatorsettet for byveksttaler fra Statens vegvesen framgår nærmere omtale og operasjonalisering av indikatorene, samt rapporteringsopplegg, jfr. vedlegg 4. Det skal minimum dokumenteres gjennom følgende indikatorer:

- Indikator M1. Endring i ÅDT for lette kjøretøy, byindeksen:  
Dette er hovedindikatoren for oppfølging av byvekstavtalen og viser endring i trafikkmengden for byområdet. Trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Treårs glidende indeks vil først være mulig å beregne fra og med tre år etter referanseåret, dvs. 2027.
  - Trafikkregistreringspunktene er vist i vedlegg 4. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeidelsen av byindeksen og rapportering av resultatene. Partene har et ansvar for å sikre tilstrekkelig god kvalitet på sine trafikkregistreringspunkter, bl.a. for å sikre at de er sammenlignbare og kan brukes til å beregne byindeksen.
  - Statens vegvesen vil basert på faglige vurderinger fortløpende vurdere datagrunnlaget for byindeksen. Faglig vurdering av datagrunnlaget underveis i avtaleperioden vil gi et sikrere grunnlag for å vurdere trafikkutviklingen. Statens vegvesen informerer partene ved vesentlige endringer i antall trafikkregistreringspunkter og plassering.
  - Sommertrafikk og fergetrafikk er omfattet av nullvekstmålet, og vil bli fulgt særskilt.
- Indikator M2. Endring i trafikkarbeidet (kjøretøykm) med personbil i byområdet:  
Trafikkarbeid beregnes ved hjelp av reisevaneundersøkelsen og inngår som støtteindikator for å følge utviklingen i personbiltrafikken.
  - Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU), som er kontinuerlig, gjennomføres i regi av transportvirksomhetene. RVU gir bl.a. informasjon om trafikkarbeid med personbil. Den gir også informasjon om transportmiddelfordeling og utviklingen i reisene med kollektivtrafikk, sykling og gange, samt tilgang på parkering.
  - Lokalt tilleggsutvalg i RVU kristiansandsregionen skal finansieres 50 prosent av transportvirksomhetene og 50 prosent av lokale parter. Lokale parter ønsker å bruke midler gjennom byvekstavtalen for å finansiere sin andel, og disse midlene dekkes gjennom midler avsatt til sekretariatet.

#### **Supplerende indikatorer**

- Indikator S1. Endring i transportmiddelfordelingen
- Indikator S2. Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)



- Indikator S3. Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO2-utslipp fra vei (tonn CO2 ekvivalenter) i byområdet

**Andre innsatsområder skal følges opp gjennom:**

- Indikator O1. Boligens avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt
- Indikator O2. Besøks-/ arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra / store kollektivknutepunkt
- Indikator O3. Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver
- Indikator O4. I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder
- Indikator O5. Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter:
  - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer)
  - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte
- Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser som har betydning for kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk

For indikatorene O1, O2 og O5 er partene enige om at følgende ni kommune- og bydelssentra som er vist definert i "Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen (2023-2050)" legges til grunn for indikatorene:

- Kvadraturen (Kristiansand kommune)
- Randesund bydelssenter (Kristiansand kommune)
- Vågsbygd bydelssenter (Kristiansand kommune)
- Tangvall bydelssenter (Kristiansand kommune)
- Nodeland bydelssenter (Kristiansand kommune)
- Lillesand sentrum (Lillesand kommune)
- Vennesla sentrum (Vennesla kommune)
- Birkeland sentrum (Birkenes kommune)
- Birketveit (Iveland kommune)

Partene er også enige om at det i løpet av første halvår 2025 skal legges fram en sak for beslutning i styringsgruppen for å stadfeste eller evt. endre på disse større sentra/store kollektivknutepunkter som skal legges til grunn for disse indikatorene.

På sikt vil det også komme en indikator for trafiksikkerhet, som skal legges til grunn for å følge opp effekten av gjennomførte tiltak.

**Rapporteringsopplegg:**

- Statens vegvesen har ansvar for å rapportere på byindeks, trafikkarbeid og transportmiddelfordeling. Dette skal det rapporteres på årlig.
- Kommunene har ansvar for rapportering av indikatorer for arealbruk, klimagassutslipp og parkering. Indikatorene for arealbruk og parkering skal rapporteres hvert andre år, mens klimagassutslipp skal rapporteres årlig.
- Fylkeskommunen og Jernbanedirektoratet har ansvar for rapportering på utviklingen i kollektivtransporten. Det skal rapporteres årlig på utvikling i antall kollektivreiser.
- Sekretariatet bistår partene med rapportering av indikatorene og sammenstiller de årlige resultatene i årsrapporten.

- Statens vegvesen har overordnet ansvar for å sammenstille og rapportere resultater av byvekstavtalen til Samferdselsdepartementet.
- Det vises ellers til indikatorveileder for kristiansandsregionen i vedlegg 4.

## 10.2. Økonomioppfølging

Rapportering av statlige midler skal gjøres i tråd med retningslinjer utarbeidet av Statens vegvesen. Utbetaling av statlige midler skjer til fylkeskommunen, som også skal rapportere på bruk av midlene. Fylkeskommunen har ansvar for å forvalte tilskuddet i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen. Tilskuddet skal som hovedregel benyttes i tilsagnsåret. Dersom det er en kommune som er prosjekteier, har fylkeskommunen ansvar for at utbetaling skjer i tråd med avtalen. Dersom det er aktuelt å benytte midler til riksvegtiltak, må de bevilges over kapittel 1320, post 30 og ikke som et tilskudd. Basert på rapporteringen fra tilskuddsmottakerne vil Statens vegvesen sørge for økonomioppfølging og videre rapportering til Samferdselsdepartementet.

Økonomiregelverket i staten (§§ 8, 14, 15 og 16) gir føringer for forvaltning av statlige tilskuddsordninger og skal bl.a. sikre at statlige midler brukes i samsvar med Stortingets vedtak og forutsetninger. Dette tydeliggjør hvordan tilskuddsmottaker skal rapportere og følge opp vilkår for tilskuddet og tilskuddsbeløp.

Statens vegvesen har som oppdragsgiver for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 ansvar for oppfølging av finansieringsavtalen med bompengeselskapet, og dermed ansvaret for rapportering og økonomioppfølging av bompengeinntekter og bruken av bompenger.

Hver av de respektive partene har ansvar for rapportering og økonomioppfølging av prosjekter og tiltak hvor de er prosjekteier. Det må komme tydelig frem hvem som er eier av prosjektet. Sekretariatet skal tilrettelegge for at styringsgruppen har en totaloversikt over økonomisk status, fordeling av midler og framdrift slik at styringsgruppen kan drive ansvarlig porteføljestyring av byvekstavtalen. Hver prosjekteier er imidlertid ansvarlig for den løpende kostnadsstyringen av det enkelte prosjekt.

Partene må gi nødvendig innsyn i regnskap og rapportering både årlig og periodevis. Rapportering på midlene i byvekstavtalen skal inngå i økonomirapporteringsrutinene for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3, hvor det rapporteres tertialvis.

## 11. Sanksjoner og endringer i avtalen

Avtalen gjelder for perioden 2024-2033. Avtalen kan reforhandles ved behov, for eksempel etter framleggelse av ny Nasjonal transportplan, ved større revisjoner av Samferdselspakken for kristiansandsregionen eller dersom en av partene ber om det og avtalepartene blir enige om dette.

Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser, herunder at utviklingen over tid ikke er i tråd med nullvekstmålet. Dersom en eller flere parter hevder at utviklingen ikke er i samsvar med nullvekstmålet for avtalen skal partene i fellesskap drøfte muligheten for alternative tiltak for å snu denne utviklingen. Kompenserende tiltak skal være forsøkt i minst to år før avtalen kan sies opp.

Dersom en eller flere parter hevdes ikke å ha fulgt opp sine forpliktelser skal styringsgruppen drøfte dette og søke å komme til en felles forståelse av om det foreligger mislighold. Dersom styringsgruppen er enig i at avtalen er misligholdt, skal det settes frist for retting.

## 12. Ikrafttredelse

Avtalen skal behandles av Agder fylkeskommune og kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland, og så av Regjeringen før den endelig trer i kraft.

## 13. Vedlegg til byvekstavtalen

Følgende dokumenter er vedlegg til denne avtalen:

Vedlegg 1: Indeksjustering

Vedlegg 2: Prioritert prosjektportefølje

Vedlegg 3: Retningslinjer for sekretariatet

Vedlegg 4: Indikatorveileder for kristiansandsregionen juni 2024

## Vedlegg 1: Indeksjustering

Følgende indekser skal brukes for de ulike postene:

### ***For prosjekter i samferdselspakke for kristiansandsregionen fase 3, Prop. 88 S (2022-2023):***

Det er lagt til grunn at fylkeskommunen og kommunen skal bidra med en egenandel på minst 15 pst av investeringskostnad eks. mva. ved investeringer på kommunal eller fylkeskommunal vei. For investeringskostnad i Prop. 88 S (2022-2023) brukes SSBs byggekostnadsindeks for veianlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger, skal prognosene for prisvekst for riksveiinvesteringer som benyttes i det årlige arbeidet med statsbudsjettet legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.

### ***Statlige midler***

Kapittel 1332 post 66 indeksreguleres med prognoseindeksen for kapittel 1332, post 66 som benyttes i det årlige arbeidet med statsbudsjettet.

## Vedlegg 2: Prosjektportefølje i Prop. 88 S (2022-2023)

I Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3, jf. Prop. 88 S (2022-2023) og Innst. 357 S (2022-2023), er det satt sammen en portefølje av prosjekter og tiltak som skal styrke kollektivtransport, sykkel og gange, i tillegg til videreføring av finansieringen av E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen. Formålet med fase 3 er å bygge ut tiltak for kollektivtransport, sykling og gange som vil bidra til å nå nullvekstmålet i kristiansandsregionen.

Oversikt over prosjektporteføljen i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 framgår av tabellen under, jf. Prop. 88 S (2022-2023) tabell 4.1.

Prioritet	Prosjekt	Veieier	Beregnet finansieringsbehov i mill. 2023-kr
1	E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen	Stat	2 910
2	Kjoskrysset	Fylke	130
3	Havnegata (og Vestre Strandgate)	Kommune	380
4	Sykkelekspressvei Vollevannet – Oddemarka	Stat	190
5	Sykkelekspressvei Oddemarka – Tordenskioldsgate	Stat	220
6	Innfartsparkering	Ikke avklart	50
7	Kollektivterminal Lillesand	Ikke avklart	20
8	Kollektivterminal Birkenes	Ikke avklart	10
9	Bussgater i Kvadraturen – hovedakse	Fylke	170
10	Diverse mindre kollektivtiltak inkl. kryss mellom Tollbodgata og Elvegata	Kommune	60
11	Rundingen, vei og kollektivtiltak	Fylke	170
12	Bru til Eg	Fylke	440
13	Kryss – Påskebjergget, samt påkobling på begge sider	Fylke	140
14	Kollektivtrase Anders Kjærsvog	Kommune	90
15	Sykkelekspressvei Vennesla – Hunsøya	Kommune	50
16	Høvågveien, Rona – Dvergsnesveien inkl. ny bru ved Gamle Strømmeveien	Fylke	60
17	G/S Doktorsvingen – Moseidmoen	Kommune	50
18	Østre Ringveg, 4-felt – Kongsgård Alle – E18	Fylke	170
19	Kollektivfelt, Vågsbygdv. Kjoskrysset – Flødemelka	Fylke	230
20	Sykkelekspressvei Auglandsbukta – Kjos	Fylke	120
21	Sykkelekspressvei Lumber – Auglandsbukta	Fylke	110
22	Gangakse UiA – Kvadraturen	Fylke/ kommune	20
23	Gangakse sykehuset – Kvadraturen	Fylke/ kommune	20
24	G/S Sørmsveien, Randesundsheimen – Sørmskleiva	Kommune	100
25	Sykkelvei langs E39 og planskilt kryss ved Brennåsen	Stat	50
26	Sykkel og gangakse Vennesla nord – syd	Kommune	100
27	Utbedring G/S Dvergsnesveien – Strømmeveien – Høvågveien	Kommune	30
28	Rv. 9 Setesdalsveien, undergang Mølla – Grimsbekken	Stat	20

Byvekstavtale for kristiansandsregionen 2024 - 2033, versjon 20. juni 2024

29	Rona, som i forprosjekt	Fylke	230
30	Planlegging neste periode (etter 2033)		120
	<b>Sum prioriterte prosjekter</b>		<b>6 470</b>
	Bomstasjoner og planlegging		60
	Administrasjon		50
	Kommunikasjon og adferd		40
	Gange		420
	Sykkel		240
	Mindre tiltak kollektiv		220
	<b>SUM TOTALT</b>		<b>7 490</b>

Under lokalpolitisk behandling av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i desember 2021, ble det presentert en detaljert oversikt over aktuelle mindre tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport. Utdrag av denne oversikten vises nedenfor. Kostnadene er oppgitt i 2021-kr og ikke prisjustert, og summene avviker derfor fra prosjektporteføljen i tabellen over som er hentet fra Prop. 88 S (2022-2023). Valg av prosjekter skal gjøres gjennom arbeidet med handlingsprogrammet.

### Mindre tiltak – Kollektiv

Tiltak	Kostnad (mill. kr)
Nullutslipp – lading, hydrogen, mv	10
Sykkelparkering ved holdeplasser – alle kommuner	15
Holdeplasser	35
Oppgradering av holdeplasser for leddbusser	20
Kollektivfelt, E18 ØstreRingveg – Vollevannet	20
Sykehuset – Eg	20
Oppgradering for kollektiv – begge sider av Lundsbroa	71
Eg, dobling av holdeplasslengde	2
Sum	<u>193</u>

### Mindre tiltak – Sykkel

Tiltak	Kostnad (mill. kr)
G/S Torridalsvn: Haus-Kvarstein bru	36
Tiltak i Kvadraturen	20
Tiltak i kommunesentra (Vennesla, Iveland, Birkenes og Lillesand)	62
Vesterøya mellom Skudeviga og Kilura.	10
G/S Gamle Mollestad bro – Birkenes kirke	15
G/S Sentrum-Kilane	15
G/S Kystveien v/Holteveien (krysning i plan)	12
Ålefjærvn.: v/ Olav Trygvassonsv. Nord (krysning i plan)	12
GS Hagen – Haus	20
Sum	<u>202</u>

## Mindre tiltak – Gange

Tiltak	Kostnad (mill. kr)
Strandpromenaden, fortau + snarvei, i hht regulering	3
Slettheiv. Fortausutvidelse Tranestien – Rugdev.	4
Auglandsveien, fortau K.Flagsstadsvei	8
Snarveier nr 1 – 38 i fagrapport	8
Tøane – Valetjønn sør	1
Helldalslia – Verktøymakeren	1
Monan – Birkelid i Songdalen	2
Smååsane – Askedalen, Lomtjønn vest, Lomtjønn – Piningen	1
Diverse uspesifiserte tiltak i Vennesla, Iveland, Birkenes, Lillesand og Kristiansand	155
Adkomst til bussholdeplasser i Vennesla, Iveland, Birkenes, Lillesand og Kristiansand	22
Eivind Jarlsgt., fortau Lillemyrv. – Steindalen	7
Tinnheiv. – ny gangbro Blyv. – Tinnheia senter	6
Snarveier nr 39 – 57 i fagrapport	9
Morhomv. – Valestrand skole	1
Fåmyra, Lillegrøvan, Rinnev.- Monev.	1
Uspesifiserte tiltak Vennesla	3
Uspesifiserte tiltak Iveland	1
Brov., fortau Auglandsv. – Åsv.	15
Høietun- Leidalen g/sv	10
Ringlebekkv. – fortau/stign Torridalsv.-Kvernv	10
Agder alle, GSv. Og lys Joh.Øydegårdsv. – Østre ringsvei	1
Skogv.- Postv., GS vei og lys	1
Gundhildsv., fortau nedre del	1
Odderhei terrasse 79 – GSv, GSv og lys	1
Kobberv.- Duekniben, GSv og lys	2
Andreas Kjærsv. Solbergvei – Dovreveien	3
Fylkesmuseet – A-klinikken, GSv.	3
Snarveien nr 58 – 78 i fagrapport	4
Lillesand ungdomskole- Holta, Engekjær – Skuggeviksletta	1
Stokkelandsskogen, Vedderheia, grøfter. Benker og skilting	1
Ravndalsv. – fortau rv 9 – Grimsbekken	5
Kokleveia. – fortau Brinken – Ringlebekkv.	8
Moneheia, fortau Balchensv. – Båsefjellsveien	20
Uspesifisert	18
Linnkjellv., fortau rv 457 – Brøviglia	6
Uspesifisert	19
Sum	<u>362</u>

## Vedlegg 3: Retningslinjer for sekretariatet i oppfølgingen av byvekstavtalen

Retningslinjene skal tydeliggjøre sekretariatets rolle i byvekstavtalesamarbeidet, og legge rammer for sekretariatets arbeid i byvekstavtalesamarbeidet. Formålet med retningslinjene er å sikre at sekretariatet er partsuavhengig, bistår styringsgruppen for Byvekstavtalen og er til disposisjon for alle avtaleparter. Gjeldende retningslinjer for sekretariatet:

- 1) Sekretariatets rolle i Byvekstavtalen
  - a) Sekretariatet skal koordinere samarbeidet og oppfølgingen av Byvekstavtalen på vegne av partene legge til rette for porteføljestyring.
  - b) Sekretariatet forbereder og deltar i styringsgruppens møter.
  - c) Sekretariatet har ansvar for at beslutninger i styringsgruppen får oppfølging. Det referatføres og formidles til den av partene som får ansvaret for å følge opp.
  - d) Sekretariatet skal ha oversikt over ansvarsfordelingen og framdriften for oppfølging av saker. Ved forsinkelser utarbeider sekretariatet avvikrappporter og setter frister for når avvikene skal være fulgt opp. Det er partenes eget ansvar å sørge for at oppgaven blir gjort.
  - e) Partene skal behandles likeverdig når det gjelder tilgang til informasjon.
- 2) Arbeidslederansvar og arbeidsgiveransvar
  - a) Styringsgruppen for Byvekstavtalen er ansvarlige for å disponere sekretariatets ressursbruk uavhengig av hvor sekretariatets medarbeidere er formelt ansatt.
  - b) Sekretariatsleder er ansvarlig for sekretariatets leveranser opp mot styringsgruppen for Byvekstavtalen.
  - c) Sekretariatet er organisert som en selvstendig og uavhengig enhet med egen leder. Det avklares mellom sekretariatsleder og arbeidsgiver hvordan ansettelsesforholdet skal følges opp (overtid, lønnsforhandlinger m.m.).
  - d) Arbeidsgiveransvaret følger ansettelsesforholdet til sekretariatets medarbeidere.
- 3) Utadrettet informasjon og kommunikasjon
  - a) Styringsgruppen kan delegere ansvaret for utadrettet informasjon og kommunikasjon knyttet til Byvekstavtalen til sekretariatet, innenfor definerte rammer. Sekretariatet skal da følge prinsippene nedfelt i pkt. c og d.
  - b) Sekretariatet skal samarbeide tett med de enkelte parter når det gjelder ekstern informasjon og kommunikasjon.
  - c) Sekretariatet kan representere avtalesamarbeidet på vegne av partene, for eksempel ved å holde foredrag eller delta i faglige forum. I hvilke fora sekretariatet skal delta, og med hvilket mandat, skal avklares på prinsipielt nivå. Tvilstilfeller løftes til styringsgruppen.
  - d) I representasjon av avtalesamarbeidet (jf. pkt. c) skal sekretariatet presentere partenes felles syn, eller gi nøytral beskrivelse av eventuelle uenigheter. I saker der det er uenighet mellom partene skal sekretariatet henvise til partene.
  - e) Sekretariatet bør ha en nøytral kommunikasjonsplattform som ikke favoriserer enkeltparter (f.eks. e-postadresser og webadresser).



- 4) Økonomi og kostnadsstyring
  - a) Sekretariatet skal i samarbeid med partene utarbeide forslag til felles handlingsprogram, årsbudsjett og årsmelding. Handlingsprogrammet skal behandles i styringsgruppen og vedtas lokalt.
  - b) Sekretariatet skal utarbeide årsbudsjett og regnskap for drift av sekretariatet.
  - c) Sekretariatet skal tilrettelegge for at styringsgruppen har en totaloversikt over økonomisk status og framdrift slik at de kan drive ansvarlig porteføljestyling av byvekstavtalen. Hver prosjekteier er imidlertid ansvarlig for den løpende kostnadsstyringen av det enkelte prosjekt.
  - d) Sekretariatet skal sørge for at det etableres gode rutiner for økonomirapportering, slik at avvik fanges opp og nødvendige justeringer kan gjøres på et tidlig tidspunkt. Dette forutsetter at partene gir nødvendig innsyn i partenes regnskap og rapportering både årlig og periodevis. Dette forutsetter også at den oppdragsgiveren som har ansvar for finansieringsavtalen med bompengeselskapet gir innsyn i forbruk av bompenger og til hvilke prosjekter/tiltak disse er brukt.
  - e) Ressursbruken til sekretariatet skal være i tråd med gjeldende føringer for bruk av bompenger. Sekretariatet har en delegert fullmakt til økonomiske disposisjoner innenfor en gitt ramme.
- 5) Oppfølging av måleindikatorer
  - a) Sekretariatet har ansvar for at rapporteringen av indikatorer inngår i Byvekstavtalens årsrapport.
  - b) Sekretariatet kan på oppdrag fra partene bestille analyser mm. Dette skal i så fall gjøres i samarbeid med indikatoreier.
- 6) Analyser og utredninger
  - a) Sekretariatet kan bestille og utarbeide analyser og utredninger på vegne av partene, etter bestilling fra styringsgruppen eller andre dette ansvaret er delegert til.
  - b) Gjeldende anskaffelsesreglement følger ansettelsesforholdet hos den part som står som bestillingsansvarlig.
- 7) Dokumenthåndtering
  - a) Sekretariatet har ansvar for at alle saksdokumenter og referater arkiveres etter gjeldende lover for offentlig forvaltning.
  - b) Sekretariatet skal sørge for at relevante dokumenter er tilgjengelige for partene.
- 8) Håndtering av faglig uenighet
  - a) Dersom partene ønsker det, kan sekretariatet bistå som nøytral part i konflikter som gjelder faglig uenighet mellom partene.

## Vedlegg 4: Indikatorveileder for kristiansandsregionen juni 2024

### I. INDIKATORER FOR OPPFØLGING AV BYVEKSTAVTALEN FOR KRISTIANSANDSREGIONEN

Alle byvekstavtalene skal være transparente ordninger med dokumenterbare resultater for måloppnåelsen. Objektive kriterier skal ligge til grunn. Jevnlig rapportering om trafikkutviklingen er viktig for å sikre at de mest effektive tiltakene som bidrar til å nå nullvekstmålet, blir valgt.

I denne veilederen er det gitt en nærmere beskrivelse av operasjonalisering av indikatorene i det felles minimum indikatorsettet som ligger til grunn for byvekstavtalen. Dette første kapittelet (kapittel 1) inneholder beskrivelser som er spesifikke for Kristiansandsregionen, mens de resterende kapitlene (kapittel 2–5) gir en beskrivelse av de ulike indikatorene, som er felles for byområdene.

Trafikkutviklingen for persontransport med bil, blir målt med to målindikatorer: byindeksen og endring i trafikkarbeid. Disse ligger til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i avtalen. For å få et helhetlig bilde av utviklingen i byområdet skal det i tillegg rapporteres på transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser og CO<sub>2</sub>-utslipp. Avtalen skal tilrettelegge for mer langsiktighet i areal- og transportplanleggingen. Indikatorer for arealbruk og parkering skal brukes av partene i deres felles oppfølging av avtalen.

#### I.I Avtaleområde

Indikatorene gjelder for det geografiske området for avtalen som er Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland kommuner.

#### I.II Referanseår

Referanseåret er det året som brukes som sammenligningspunkt for å vurdere endringer under avtaleperioden. Referanseåret for oppfølging av byvekstavtalen er 2023. Indikatorene M2, S1 og O3 er avhengig av tilleggsutvalg i reisevaneundersøkelsen, og vil måtte sammenlignes med første året hvor det er innføres tilleggsutvalg, som trolig vil skje fra 2025.

#### I.III Reisevaneundersøkelse (RVU)

Data fra de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene (RVU) brukes som datakilde for flere av indikatorene. I Kristiansandsregionen skal det gjennomføres 5000<sup>1</sup> intervjuer årlig. RVU-en har et nasjonalt utvalg, i tillegg til at byområder med byvekstavtale skal ha et lokalt utvalg<sup>2</sup>. Utvalgene består av et tilfeldig uttrekk av respondenter som er bosatt i avtaleområdet. Oppstart for lokalt utvalg bør velges slik at alle indikatorer kan beregnes for referanseåret.

---

<sup>1</sup> Basert på anbefaling i metodebeskrivelsen (Engebretsen, 2018) [Måling av trafikkarbeid med reisevaneundersøkelser \(toi.no\)](#) Dersom det er avvik fra det anbefalte antallet intervjuer, må grunnen til dette avviket forklares.

<sup>2</sup> Begrepet «tilleggsutvalg» er endret.

### I.IV Rapportering

Målindikatorene (byindeks og endring i trafikkarbeidet) og supplerende indikatorer (transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser og CO2-utslipp) skal rapporteres på årlig, mens oppfølgingen av areal og parkering skal rapporteres på hvert 2. år, ettersom tiltak innenfor disse områdene har effekt først på sikt.

For rapportering skal det benyttes et skjema som lages av Statens vegvesen. Skjema sendes ut i månedsskiftet april/mai, med rapporteringsfrist i slutten av mai. Det er lagt opp til at sekretariatene for byvekstavtalene har ansvar for å koordinere rapporteringen fra lokale parter (kommuner og fylkeskommuner).

### I.V Metodebeskrivelser

Det er to vedlegg til veilederen:

- Byindeks i Kristiansandsregionen – Beskrivelse av beregning av byindeksen inkludert kart over trafikkregistreringspunktene (vedlegg 4.1)
- Anbefalt beregningsmetode for å beregne boligens avstand og besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplass avstand til avtaleområdets større sentra/ store kollektivknutepunkt (vedlegg 4.2)

## II. MINIMUM FELLES INDIKATORSETT

Statens vegvesen har utarbeidet et indikatorsett som skal brukes i oppfølgingen av byvekstavtalen. Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til Statens vegvesens forslag til indikatorsett.

Det skal for byvekstavtalen legges til grunn følgende mål: «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».

Det er bestemt å bruke to måleindikatorer for å følge opp det videreutviklede nullvekstmålet. «Endring i ÅDT for lette kjøretøy» (byindeksen) er utpekt som hovedindikator, mens «Endring i trafikkarbeidet (Kjøretøykm) med personbil i byområdet» fungerer som støtteindikator. Dette innebærer at byindeksen vil gi informasjon om trafikkutviklingen i avtaleområdet i forhold til nullvekstmålet, mens trafikkarbeidet vil gi utfyllende informasjon som bidrar til bedre forståelse av endringene i byindeksen.

Tabell 1: Felles indikatorsett for oppfølging av byvekstavtalene

Indikator	Datakilde	Ansvarlig
<b>Målindikatorer</b>		
M1. Endring i ÅDT for lette kjøretøy, byindeks.	Trafikkregistreringspunkter i byområdet	Statens vegvesen
M2. Endring i trafikkarbeidet (Kjøretøykm) med personbil i byområdet	Kontinuerlig RVU (lokalt utvalg)	Statens vegvesen
<b>Supplerende indikatorer</b>		
S1. Endring i transportmiddelfordelingen	Kontinuerlig RVU (lokalt utvalg)	Statens vegvesen
S2. Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)	SSB/ kollektiv-selskapene (fylkeskommunene)	Fylkeskommunene/ Jernbanedirektoratet
S3. Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO2-utslipp fra vei (tonn CO2 ekvivalenter) i byområdet	SSB	Kommunene

Oppfølging av areal og parkering		
O1. Boligens avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt	GIS-analyse	Kommunene
O2. Besøks-/ arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra / store kollektivknutepunkt	GIS-analyse	Kommunene
O3. Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver	Kontinuerlig RVU (lokalt utvalg)	Statens vegvesen
O4. I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder	Gjeldende parkeringsnorm	Kommunene
O5. Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter <ul style="list-style-type: none"> <li>• Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer)</li> <li>• Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte</li> </ul>	Tellinger	Kommunene
Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser som har betydning for kommunens arealbruk og parkeringspolitikk		Alle avtaleparter (ved behov)

## II.1. MÅLINDIKATORER

Trafikkutviklingen for persontransport med bil, målt med byindeks og reisevaneundersøkelser, ligger til grunn for vurdering av måloppnåelse i avtalene.

### *M1. Endring i ÅDT for lette kjøretøy, Byindeks*

Byindeksen er en metode for å estimere endring i trafikkmengde på vegnettet i et avtaleområde. Byindeksen bygger på datagrunnlaget som samles inn fra utvalgte trafikkregistreringspunkter (kart i vedlegg 4.1), der utstyr kontinuerlig registrerer trafikkdata i hvert kjørefelt. Det er trafikken for lengdeklasse under 5,6 m som registreres.

Registreringspunktene skal være fordelt på riks- og fylkesveier, samt på viktige, kommunale veier, slik at byindeksen gir et representativt bilde av trafikkutviklingen i byområdet.

Gjennomgangstrafikk og nærings- og nyttetraffic holdes utenom nullvekstmålet.

- I trafikkregistreringene er det ikke mulig å skille ut gjennomgangstrafikk fra lokal trafikk. Plasseringen til trafikkregistreringspunktene kan ha mye å si for hvor mye gjennomgangstrafikk som blir med i datagrunnlaget. For Kristiansandsregionen er andelen gjennomgangstrafikk ved inngåelse av byvekstavtalen anslått til om lag 4 prosent, og denne har ikke endret seg vesentlig i årene før inngåelse av byvekstavtalen.
- Tung næringstransport identifiseres via trafikkregistreringspunktene (skilles ut etter lengdeklasse), og regnes ikke med i byindeksen.
- En del næringstransport foretas med kjøretøy målt til kortere enn 5,6 m og vil dermed inngå i datagrunnlaget for byindeksen. Det er med andre ord ikke mulig å skille på lette kjøretøy som inngår i nullvekstmålet og lette kjøretøy som ikke inngår i målet.

Dersom byindeksen gir en vekst i trafikken mens reisevanedataene gir nullvekst, må resultatene ses i sammenheng og forklares.

Statens vegvesen har ansvaret for innhenting av data og beregning av byindeksen. Dersom det foreligger faglige vurderinger som tilsier endringer i trafikkregisteringspunkter som benyttes, informerer Statens vegvesen om dette i sine rapporter.

Nullvekstmålet måles ved å vurdere trafikkutviklingen basert på treårs glidende gjennomsnitt<sup>3</sup>, som rapporteres årlig og publiseres hvert år ved årsskiftet.

Det beregnes også en indeks som viser endring per år. Indeksen beregnes hvert tertial og rapporteres på Statens vegvesens hjemmeside.

### ***M2. Endring i trafikkarbeidet (Kjøretøykm) med personbil i byområdet***

Trafikkarbeid refererer til den totale mengde reiseaktivitet som utføres med ulike transportmidler innenfor avtaleområdet.

Dataene samlet inn fra de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene (RVU) danner grunnlaget for å beregne trafikkarbeidet. I RVU registreres start- og endepunktene for hver bilreise, som deretter brukes til å beregne trafikkarbeidet innenfor, og inn og ut av avtaleområdet. Metoden baserer seg på start- og endepunktene og estimerer kjørte kilometer ved å anta den raskeste ruten. Trafikkarbeidet måles i kjøretøykilometer<sup>4</sup>, som i denne sammenhengen refererer til vognkilometer for den kjøringen som omfattes av nullvekstmålet.

Følgende trafikkarbeid omfattes av nullvekstmålet:

- Trafikkarbeidet med personbil knyttet til reiser til/fra arbeid, i tjeneste (til/fra møter), til fritidsaktiviteter, handle-/servicereiser og andre private formål.
- Trafikkarbeidet innenfor det geografiske området som omfattes av gjeldende byvekstavtale.

Følgende trafikkarbeid skal unntas:

- Gjennomgangstrafikk, dvs. trafikk som verken starter eller stopper i det geografiske området for avtalen.
- Trafikkarbeid knyttet til offentlig og privat tjenestetransport (mobil tjenesteyting).
- Trafikkarbeid knyttet til næringstransport.

Statens vegvesen har utarbeidet en metode for å anslå gjennomgangstrafikkens omfang i byområdet ved å vurdere ulike datakilder opp mot hverandre. Gjennomgangstrafikk beregnes og rapporteres i referanseåret (2023) og inngår som en del av vurderingen ved utvelgelse av trafikkregisteringspunkter. Det kan vurderes å gjøre nye beregninger ved betydelige endringer i veinettet eller i forbindelse med NTP.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å undersøke nye metoder for å kartlegge ulike typer lette kjøretøy i alle byområdene med byvekstavtale for å øke kunnskapen om nivået på og utviklingen i lett næringstransport og mobil tjenesteyting som ikke omfattes av nullvekstmålet.

<sup>3</sup> En treårs glidende indeks er mulig å beregne fra og med det er gått tre år etter referanseåret.

<sup>4</sup> Det brukes trafikkarbeid fordi det tar hensyn til at økt samkjøring kan bidra til å oppnå nullvekstmålet, sammen med kollektivtransport, sykling og gåing.

Statens vegvesen har ansvaret for innhenting av data og beregning av endring i trafikkarbeidet med personbil i byområdet.

Indikatoren rapporteres årlig basert på foregående års reisevaneundersøkelse.

## II.II. SUPPLERENDE INDIKATORER

### *S1. Endring i transportmiddelfordelingen*

Reisevaneundersøkelsene gir verdifull informasjon om transportutvikling og befolkningens reisevaner, og er et nyttig verktøy for å følge utviklingen av trafikken i hele avtaleområdet. Siden nullvekstmålet i seg selv ikke definerer mål for andelen syklist, gående og kollektivreisende, vil endring i transportmiddelfordeling fungere som en supplerende indikator.

Statens vegvesen har ansvaret for å gjennomføre den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Indikatoren rapporteres årlig basert på foregående års reisevaneundersøkelse.

### *S2. Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)*

Fylkeskommunen og Jernbanedirektoratet skal rapportere om antall kollektivreiser. Data innhentes fra kollektivstatistikken fra SSB eller annen kilde dersom det er hensiktsmessig. Datakilden må oppgis i rapporteringen.

Fylkeskommunen har ansvar for å innhente data og rapportere om antall kollektivreiser i avtaleområdet per år. Indikatorene rapporteres årlig.

Jernbanedirektoratet har ansvar for å innhente data og rapportere om antall togreiser i avtaleområdet per år. Indikatoren rapporteres årlig.

### *S3. Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO<sub>2</sub>-utslipp fra vei i byområdet*

Kommunene i avtaleområdet har ansvar for å innhente data og rapportere om utvikling av klimagassutslipp, målt i CO<sub>2</sub>-utslipp fra vei (tonn CO<sub>2</sub> ekvivalenter) i avtaleområdet.

Data innhentes fra SSB sine utslippsanalyser på kommunenivå, som utføres på oppdrag av Miljødirektoratet.

Indikatorene rapporteres årlig.

## II.III. OPPFØLGING AV AREAL OG PARKERING

Hovedhensikten med indikatorene for areal og parkering er å følge areal- og transportutviklingen i byområdene som inngår byveksttaler.

### *O1. Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt*

(Presisering: Nye boligers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for byvekstavtalen.)

Indikatoren måler gjennomsnittlig avstand fra boligområder til større sentra/kollektivknutepunkt i byområdet. Faktorer som befolkningstetthet, arbeidsplasskonsentrasjon, tilgang til service- og offentlige tjenester, tilgang til bil mv. er alle viktige for transportbehovet. Avstand til sentre kan forklare både hvor mye man reiser og hvilke transportmidler som benyttes, og fanger opp flere av de ovennevnte faktorene. Indikatoren «måler» hvordan befolkningens tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra

definerte sentra i kommunen – og om lokaliseringen av nye boliger bidrar til dette. Store kollektivknutepunkter er også inkludert i indikatoren. Dette forutsetter at kollektivknutepunktene gir tilgang til et attraktivt kollektivtilbud som påvirker transportbehovet og reisemiddelbruken i positiv retning.

Kriterier for hovedknutepunkt og beregningsmetoden er beskrevet i vedlegg 4.2. Kommunene har ansvar for å innhente data og beregne indikatoren i avtaleområdet. Indikatorene skal rapporteres hvert annet år, med første rapportering startende i 2025.

### ***O2. Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt***

(Presisering: Nye besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for byvekstavtalen.)

På tilsvarende måte som med boliger er det valgt å se på avstand fra sentra/store kollektivknutepunkt til besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplasser. Indikatoren kan slik «måle» om arbeidsplassenes tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra definerte sentra i kommunen – og om lokaliseringen av nye arbeidsplasser bidrar til dette. Flytter tyngdepunktet av arbeidsplasser seg mot de definerte sentraene, innebærer det økt sannsynlighet for reduksjon av utkjørte kilometer, mens økt avstand til sentrum representerer en sannsynlighet for det motsatte. Det vil variere hvilke typer virksomheter som er besøks- og arbeidsplassintensive i de ulike byområdene, og det vil derfor være opp til de lokale partene å definere hvilke typer virksomheter som skal være med i beregninger. Hvilke arbeidsplasser som defineres som besøks-/arbeidsplassintensive bør samsvare med lokaliseringsprinsipper og prioriterte utviklingsområder i kommunale og regionale planer.

Kriteriene for valg av hovedknutepunkt og beregningsmetoden er beskrevet i vedlegg 4.2.

Kommunene har ansvar for å innhente data og beregne indikatoren i avtaleområdet. Indikatorene skal rapporteres hvert annet år, med første rapportering startende i 2025.

### ***O3. Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver***

Indikatoren retter seg inn mot arbeidsreiser som er kapasitetsstyrende for transportsystemet i byene. Den fanger opp en utvikling av stor betydning for biltrafikkmengdene i et byområde, uavhengig av hvem og hvilket forvaltningsnivå som er ansvarlig for det konkrete tiltaket.

En restriktiv parkeringspolitikk innebærer at antall plasser begrenses, at de avgiftsbelegges eller en kombinasjon av tidsbegrensning og avgifter. Det finnes begrenset kunnskap om de langsiktige konsekvensene av en slik strategi på virksomhetenes lokaliseringvalg. Virkemidler virker sammen, og kan være gjensidig forsterkende eller motvirke hverandre. Indikatoren for parkering må derfor sees i nær sammenheng med indikatorer for arealbruk, med spesiell vekt på arbeidsplasslokalisering.

Data innhentes fra følgende spørsmål i den kontinuerlige by-RVUen:

1. Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer? Ja/Nei/Vet ikke

2. Er det vanligvis lett å finne ledig plass på denne parkeringsplassen? Ja/Nei/Vet ikke
3. Må du betale for å parkere der? Ja/Nei/Vet ikke

Statens vegvesen har ansvaret for å gjennomføre den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Indikatoren rapporteres hvert annet år, basert på foregående års reisevaneundersøkelse, med første rapportering startende i 2025.

#### ***O4. I gjeldende parkeringsnorm: antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder***

Parkeringsnormer som regulerer parkeringsplasser ved nybygg gir ikke informasjon for dagens parkeringstilgjengelighet, men kan si noe om forventede endringer på sikt. Det skal rapporteres om parkeringsnormene ved virksomheter med mye besøk eller mange ansatte.

I kommuner der det er ulike normer i ulike områder av kommunen skal det rapporteres om normer i de ulike sonene. Kart som viser de ulike områdeinndelingene vedlegges rapporteringen. Områdeinndelingen bør være konsistent over tid for å kunne følge utviklingen. En eventuell endring av områdeinndelingen må oppgis i rapporteringen.

Kommunene har ansvar for å rapportere gjeldende parkeringsnormer i kommunenes kommune(del)planer.

Indikatoren rapporteres i referanseåret (2023), deretter ved endring av normen.

#### ***O5. Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter***

Tilgangen til offentlig tilgjengelige parkeringsplasser har betydning for transportmiddelvalg. Det skal rapporteres om tilgangen til offentlig tilgjengelig parkeringsplasser i sentra/knutepunktene.

Rapporteringen baseres på egne registreringer. Det er ikke lagt opp til en felles metodikk for registrering av parkeringsplasser, men registreringene må være sammenlignbare over tid i hvert enkelt byområde. Det kan eventuelt bygges på tidligere registreringer hvis det er hensiktsmessig. Kommunen bør bruke samme avgrensning av senter/knutepunkt som i indikatoren for areal.

Det er arbeidsreiser som er mest kapasitetsstyrende for transportsystemet. Tidsbegrensede og avgiftsbelagte parkeringsplasser fremmer korttids- framfor langtidsparkering. For å få et bilde av parkeringstilgjengelighet knyttet til arbeidsreiser er det derfor viktig å få en oversikt over andel offentlige parkeringsplasser som er regulert med tidsbegrensing eller avgift.

Det skal rapporteres på to delindikatorer knyttet til parkeringstilgjengelighet:

1. Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1–3 timer)
2. Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte

Heller ikke for delindikatorer er det lagt opp til et standardisert opplegg på tvers av byområdene. Det viktigste er at registreringer gjennomføres på samme måte i referanseår som i etterfølgende år. Valgt metode må dokumenteres i forbindelse med første rapportering.



Kommunene har ansvar for å rapportere antall offentlig tilgjengelig parkeringsplasser i avtaleområdet større sentra/ store kollektivpunkter sammen med to delindikatorer.

Indikatoren rapporteres hvert annet år, med første rapportering startende i 2025.

### *Kvalitative beskrivelser av areal og parkering*

Det vil være forhold ved kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk som det ikke er mulig å fange opp ved bruk av indikatorene. Derfor vil det være behov for å gjøre kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for transportbehovet og transportmiddelbruken.

Noen eksempler på slike vurderinger kan være:

- Gang- og sykkeltiltak som påvirker reisevanene (f.eks. snarveier, bruer el som korter ned reisetiden og som er vanskelig å analysere basert på reisetid langs veg)
- Innføring av nye bestemmelser eller vedtak som fører til endrede betingelser for utbygging og reisevaner (f.eks. parkeringsbestemmelser/ boligsoneparkering, bestemmelser vedr utbygging i sentra/knutepunkt, endringer mv.)
- Bruk av kampanjer og mobilitetsplanlegging som bidrar til endring i reisevaner osv. Bør følges opp med lokale reisevaneundersøkelser som dokumenter reisemiddelfordeling og endring.

Hver avtalepart kan legge inn kvalitative beskrivelser ved behov.

#### **Vedlegg 4.1 – Byindeks i kristiansandsregionen – Beskrivelse av beregning av byindeksen inkludert kart over trafikkregistreringspunktene**

##### **Bakgrunn**

Byindeksen er en metode for å estimere endring i trafikkmengde på veinett i avtaleområdet under avtaleperioden. Byindeksen er hovedindikatoren for måloppnåelsen for nullvekstmålet. Måloppnåelsen gjelder avtaleperioden sett under ett, som betyr at det er trafikknivået i referanseåret det skal sammenlignes med. Det skal være netto nullvekst i avtaleperioden. Referanseår for rapportert byindeks i kristiansandsregionen er 2023.

##### **Datagrunnlag**

Byindeksen bygger på datagrunnlaget som samles inn fra utvalgte trafikkregistreringspunkter, der utstyr kontinuerlig året rundt registrerer trafikkdata i hvert kjørefelt.

Ved oppstart av byvekstavtalen for avtaleperioden 2024–2033 vil byindeksen bestå av totalt 31 trafikkregistreringspunkter. Datagrunnlaget for byindeksen kan basert på faglige vurderinger endres underveis i avtaleperioden.

Punktnavn, vegreferanse og ÅDT for punktene vises i tabell 2, mens en oversikt over plassering av punktene vises i figur 1.

Tabell 2: Trafikkregistreringspunkter som inngår i byindeksberegning for kristiansandsregionen fra 2023

<b>Punktnavn</b>	<b>Vegreferanse</b>	<b>ÅDT i 2023</b>
Grim	RV9 S1D1 m244	11540
Fjellro	EV39 S127D1 m759	27000
Vesterveitunnelen	EV39 S128D1 m3018	6160
Avkjørsel v/ Wilhelm Krag	EV39 S128D1 m2387	5290
Rampe mot Lund	EV18 S1D1 m5912 KD1 m51	4880
Rampe fra Østre ringvei	EV18 S1D1 m5912 KD2 m110	5870
Rampe fra Lund	EV18 S1D1 m5912 KD4 m150	4600
Rampe mot Prestheia	EV18 S1D1 m5912 KD3 m82	5690
Skibåsen	EV18 S4D1 m1772 KD4 m0	11390
Rampe fra Eg	EV18 S1D1 m1488 KD2 m602	1450
Baneheia vestgående	EV18 S1D1 m4726	23720
Rampe mot Eg	EV18 S1D1 m1488 KD3 m152	1580
Baneheia østgående	EV18 S1D1 m1804	24010
Hånes	EV18 S3D1 m960	35880
Øvre Strømme	FV401 S3D1 m1098	10190
Flekkerøy	FV457 S1D1 m2603	4970
Kjos	FV456 S1D1 m3371	18250
Vollevannet	FV452 S1D1 m246	11300
Barselvannet	FV498 S1D1 m2282	10080
Stokkåsen	FV498 S1D1 m351	9760

Vågsbygdporten	FV456 S1D1 m800	25190
Prestheia	FV471 S1D1 m418	7620
Sukkevatnet	FV401 S2D1 m5005	3160
Strømme	FV401 S3D1 m84	13030
Sødal	FV482 S1D1 m2215	6580
Jernbanen	FV471 S1D1 m4146	18330
Lundsbrua	FV471 S1D1 m2560	8940
Odderheia	FV496 S1D1 m5970	9550
Bjørndalen	RV41 S1D1 m912	11720
Tinnheiveien	KV18470 S1D1 m310	7480
Tretjønneveien	KV18900 S1D1 m3277	2600

Figur 1: Oversikt over trafikkregistreringspunktene som inngår i byindeksberegning for kristiansandsregionen fra 2023



### Beregning av byindeksen

Byindeksen beregner endring i trafikkmengde for byområdet. Metoden er basert på trafikkregistreringer fra faste punkter fordelt på riks- og fylkesveier, samt på enkelte kommunale veier. For hvert trafikkregistreringspunkt sammenlignes registrert trafikk dato

for dato og time for time mellom to påfølgende år, bruk av estimert trafikk tall i sammenligningen er sterkt frarådet.

**Vedlegg 4.2 –Anbefalt beregningsmetode for å beregne boligens avstand og besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplass avstand til avtaleområdets større sentra/ store kollektivknutepunkt**

Det er kommunene som skal følge opp arealindikatorne ved bruk av GIS-analyser. Et viktig premiss er imidlertid at det benyttes samme metodiske forutsetninger i beskrivelsen for referanseåret som de påfølgende årene. Dette er viktig for å kunne sikre sammenlignbarhet over tid. I det følgende er det gitt noen råd om metodikk og framgangsmåte. Heretter omtales sentra/store kollektivknutepunkter som store knutepunkt eller hovedknutepunkt.

**Trinn 1: Definere knutepunkthierarki og hovedknutepunkt**

For å kunne vurdere avstand til store knutepunkt må disse sentraene og knutepunktene defineres.

De fleste byområdene har arealplaner som skal følge opp nasjonale og regionale føringer om samordnet areal- og transportplanlegging. I disse planene er det definert et knutepunkthierarki som beskriver hvordan utviklingen av boliger og arbeidsplasser bør lokaliseres. De lokale partene skal selv definere hvilke store knutepunkt som skal inngå i indikatorene for areal. Det er naturlig at det tas utgangspunkt i kommunale og regionale planer (eks. kommuneplanens arealdel, regional areal- og transportplan eller lignende).

Det er noen felles egenskaper ved knutepunktene som vil være avgjørende for hvor mye man reiser, og hvilke transportmiddel som benyttes. Det anbefales derfor at byområdene etablerer et senter-/knutepunkthierarki basert på egenskapene vist i tabell 3.

Det anbefales at kommunene definerer ett eller et begrenset antall hovedknutepunkt. Hovedknutepunktet (-ene) brukes som utgangspunkt for beregning av arealindikatoren i GIS-analysene. Selv om det åpnes opp for flere hovedknutepunkter, bør antallet begrenses for å unngå overlapp mellom influensområdene til de definerte knutepunktene.

Tabell 3: Anbefalte kriterier for å vurdere et senter-/knutepunkthierarki

Egenskaper	Innebærer	Konkret beskrivelse
Tetthet i sentra/ knutepunktet	Høy intern tetthet av arbeidsplasser og boliger med korte avstander gjør det mer attraktivt å gå eller sykle. I tillegg gir det mange potensielle kollektivreisende noe som gir grunnlag for et høyfrekvent.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Høy intern tetthet av arbeidsplasser og boliger</li> <li>Korte avstander mellom ulike funksjoner sikrer bruk av gange og sykkel</li> </ul>
Funksjonsblanding	Et mangfold av ulike funksjoner vil styrke sentra/knutepunktet og bidra til et større potensial for bruk av kollektivtransport, gange og sykkel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mangfold av funksjoner (bolig, næring, service, m.v)</li> <li>Høy andel av arbeidsplassintensive bedrifter og næringer</li> </ul>

Tilknytning til kollektivtransport	Kvaliteten på kollektivtilbudet vil være avgjørende for at kollektivtransport blir det foretrukne transportmidlet. Kvaliteten på et kollektivtilbud avhenger av konteksten (bystørrelse, størrelse på knutepunktet, osv), men tilstrekkelig frekvens er viktig. Det er også viktig å sikre mest mulig direkte og full framkommelighet for lokal kollektivtransport til/fra knutepunktene.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilgang til attraktiv kollektivtransport (jernbane/ekspressbuss) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Høy frekvens</li> <li>○ Full framkommelighet</li> <li>○ God tilknytning til lokal kollektivtransport</li> <li>○ Direkte adkomst til holdeplass/stasjon</li> </ul> </li> </ul>
Tilgjengelighet for gående og syklende	Senteret/knutepunktet må være enkelt å komme til for gående og syklende. Det vil si at det er tilrettelagt med egen infrastruktur, som sikre trygg, rask og sikker framkommelighet. Senteret/knutepunktet bør derfor være tilknyttet et sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Gang- og sykkelvegnettet må knyttes til andre sentra/knutepunkt, og sikre en forbindelse til/fra ulike målpunkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• God adkomst for gående og syklende <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Egne gang- og sykkelanlegg av høy standard</li> <li>○ Direkte adkomst til holdeplass/stasjon</li> </ul> </li> <li>• Mange parkeringsplasser for sykkel (sykkelhotell, sykkelhus)</li> </ul>
Tilrettelegging for bil	Parkeringsstilgang vil være avgjørende for hvor sannsynlig det er å bruke bil til/fra sentra/knutepunktet. For å hindre at alle kjører bil til knutepunktene bør det være få parkeringsplasser for bil (kun for de med spesielle behov). For å sikre god adkomst for gående, syklende og kollektivreisende bør arealer for disse prioriteres. Også lokal kollektivtransport bør ha god framkommelighet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lite tilrettelegging for bil <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Få parkeringsplasser</li> <li>○ Ikke direkte adkomst for bil</li> </ul> </li> </ul>

## Trinn 2: Beregning av arealindikator ved GIS-analyser

For å vurdere avstand fra boliger/arbeidsplasser til knutepunktet skal det brukes GIS-analyser. Det vil være omfattende å gjennomføre GIS-analyser for mange knutepunkter. I tillegg er det vanskelig å unngå overlapp mellom ulike knutepunktens influensområder. Det bør derfor i første rekke tas utgangspunkt i ett, eller et begrenset antall, knutepunkt.

Gjennomsnittlig avstand fra boliger/arbeidsplasser til hovedknutepunkt defineres som reiselengde langs veg (avstand). Hovedformålet er å tilrettelegge for minst mulig bilbruk.

Ved å måle avstand langs veg vil dette gi en beskrivelse av hvor realistisk det er at man kan reise med andre transportmidler enn bil.

Gjennomsnittlig avstand til et hovedknutepunkt fra alle boligområder som er etablert i løpet av en periode vil gi et grunnlag for å sammenligne med dagens situasjon/referanseåret.

Metoden blir da som følger:

1. Definere et hovedknutepunkt (hovedsentrum) i byområdet.
2. Gjennomføre en GIS-analyse av dagens situasjon, som viser gjennomsnittlig avstand (langs veg) fra eksisterende boligområder/arbeidsplasser til hovedknutepunktet ev også andre større knutepunkt i referanseåret.
3. Etterfølgende analyser må bygge på samme metodiske forutsetninger som for dagens situasjon/referanseåret.
  - For referanseåret oppgis gjennomsnittlig avstand fra sentra/knutepunkt til alle boliger. Ved neste rapportering oppgis gjennomsnittlig avstand fra sentra/knutepunkt til nye boliger. Det skal også oppgis differansen mellom alle boliger og nye boliger.
  - Nye boliger som skal medregnes er boliger som i rapporteringsåret er gitt ramme- eller igangsettelsestillatelse.
  - Det anbefales å telle alle boenheter uavhengig av bygningstyper og arealformål.

Det er ønskelig at alle byområdene har en indikator som på enkel måte kan synliggjøre hvordan arealbruken endres over tid. Den enkleste formen for GIS-analyse viser gjennomsnittlig avstand fra et hovedknutepunkt til boligområder og besøks- og arbeidsintensive arbeidsplasser. Slik viser indikatoren hvordan tyngdepunktet av boligområder og arbeidsplasser flytter seg inn mot eller fra sentrum. Avstand til senter er en svært viktig faktor for bruk av bil. Indikatoren dokumenterer slik godt effekt av kommunenes arealbruk.

Kommuner som har verktøy og grunnlag for tilgjengelighetsanalyser må gjerne utarbeide mer omfattende analyser som et supplement. Det kan være et behov for å supplere GIS-analysene med kvalitative beskrivelser. Dette kan være forhold som endrer rammebetingelsene for transportbehovet. For eksempel etablering av gang- og sykkelveger som bidrar til kortere reisetid (snarveger, egne traseer, bruer el.), eller endrede forhold for bil som bidrar til en vridning i konkurranseforholdet.