



Saksframlegg

Dato: 21.05.2012
Arkivref: 2010/727-14349/2012 / N00/630

Saksbehandler: Ola Otsbu

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
12/22	Fylkestinget	21.06.2012

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023. UTTALELSE TIL TRANSPORTETATENES PLANFORSLAG.

1. FORSLAG TIL VEDTAK

Fylkesrådmannen fremmer slikt forslag til vedtak:

1. Agder-fylkene har en felles strategi for regional utvikling, bekjempe levekårsutfordringene og styrke trafiksikkerheten i regionen. Denne strategien tar utgangspunkt i "ankeret" i landsdelen som utgjøres av E18, E39 og riksvei 9. Gjennom målrettet investering i regionens infrastruktur har Agder-fylkene stort vekstpotensial med et konkurransekraftig og eksportrettet næringsliv. Føringerne som legges gjennom NTP vil være en viktig forutsetning for å skape ønsket regional utvikling.
2. Fylkestinget i Aust-Agder slutter seg til de overordnede prioriteringene som er foreslått i Nasjonal transportplan, og vil trekke frem følgende prioriterte områder som spesielt viktige for Aust-Agder:
 - a. Det må sikres midler innen planrammen til at E18 Tvedestrand - Arendal kan påbegynnes i 2015 og gjennomføres med en effektiv anleggsfase. Fylkestinget er innforstått med forutsetningen om delvis bompengefinansiering.
 - b. Det må sikres midler innen planrammen til at en kan videreføre utbyggingen av rv 9 finansiert i et partnerskap mellom staten, fylkeskommunen og kommunene i Setesdal slik det er foreslått i planforslaget.
 - c. Det er positivt at det er satt av store ressurser til programområdetiltak. Det må prioriteres midler fra denne posten til å finansiere midtdeler på strekningene av E18 som ikke er eller snart vil bli bygd ut.
 - d. Det er positivt at NTP foreslår et eget program for rehabilitering av fylkesvegnettet. Det må i tillegg gis kompensasjon for den ekstraordinære kostnadsøkningen innenfor drift og vedlikehold. Fylkesvegnettet utgjør en stor og viktig del av det samlede vegnettet. Fylkeskommunene må sikres økonomiske rammer som gjør det mulig å fornye og videreutvikle vegnettet.
 - e. Fylkestinget slutter seg til uttalelsen fra Jernbaneforum Sør når det gjelder innspill til NTP, høyhastighetsutredningen og KVV InterCity. Fylkestinget vil understreke viktigheten av at en kommer videre med planarbeidet på

strekningen Porsgrunn - Brokelandsheia. Midler til dette planarbeidet må sikres innenfor planrammen.

- f. Både de store og de mellomstore byområdene vil få svært store utfordringer fremover med å løse og finansiere transporttilbudet. Gjennom NTP må det sikres bedre og forutsigbare rammebetingelser til å kunne løse disse utfordringene. Fylkestinget ser positivt på at dette kan gjøres gjennom forpliktende avtaler mellom kommuner, fylkeskommune og staten, hvor en ser utfordringene innen areal, kollektivtransport og vegnett i sammenheng.
3. Fylkestinget slutter seg for øvrig til fellesuttalelsen til Nasjonal transportplan som er gjengitt i saksfremlegget pkt 4.1.

Komiteehandling 12.06.2012

Komiteens flertall, bestående av Knut Austad, SP, Andreas Brovig, Kr.F, Øystein Haga, V, Stein Rune Hagestrand, H, Irene Henriksen Aune, H, May Britt Topland, H, og Signe Ann Jørgensen, SV, avgir følgende innstilling:

Som fylkesrådmannens tilrådning i saken.

Etter forslag fra Bente Olsen, AP, avgir komiteens medlemmer Bente Olsen, AP, Ole Mikalsen, AP, og Liv Tanche-Larsen, AP, følgende innstilling:

Pkt 1: Som fylkesrådmannens tilrådning i saken.

Pkt 2: Fylkestinget anbefaler at ramme for NTP legges på + 65 %.

Pkt 3: Som fylkesrådmannens punkt 2, med følgende tillegg til punkt c: "samt til akutte utbedringsbehov til riksvei 41."

Odd Gunnar Tveit, FRP, avgir følgende innstilling:

Som fylkesrådmannens tilrådning i saken, med følgende endringer:

2.a: Siste setning strykes.

2.f: Tilføyelse: Det forutsettes gjennomført uten bompengefinansiering.

3. Med disse endringer: Bompengefinansiering utelukkes, og finansieres av staten. Vi forutsetter minimum fire felter for transportkorridor.

Etter forslag fra Signe Ann Jørgensen, SV, avgir komiteens flertall, bestående av Knut Austad, SP, Signe Ann Jørgensen, SV, Bente Olsen, AP, Ole Mikalsen, AP, Liv Tanche-Larsen, AP, Øystein Haga, V, Stein Rune Hagestrand, H, Irene Henriksen Aune, H, og May Britt Topland, H, følgende innstilling:

Nytt punkt 4 til fylkesrådmannens innstilling:

Aust-Agder fylkeskommune er positiv til at det initieres en gjennomgang av kriteriene for tildeling av rammetilskuddet til fylkeskommunene med henblikk på målene for kollektivtransporten også utenfor byene.

Plenumsbehandling - 21.06.2012:

Fylkesrådmannens tilrådning / komiteinnstillingens pkt. 1 ble enstemmig vedtatt.

Ved alternativ votering mellom fylkesrådmannens tilrådning / komiteens flertallsforslag pkt. 2 og innstillingen fra Odd Gunnar Tveit, FrP, ble komiteens flertallsinnstilling vedtatt med 30 mot 5 stemmer.

Forslag fremmet av Bente Olsen, Ap, pkt. 2 (nytt pkt.) ble vedtatt med 34 mot 1 stemme.

Pkt. 3 fra samme ble enstemmig vedtatt.

Forslag fremmet av Signe Ann Jørgensen, SV (nytt punkt) ble enstemmig vedtatt.

Dermed var følgende vedtatt:

1. Agder-fylkene har en felles strategi for regional utvikling, bekjempe levekårsutfordringene og styrke trafikksikkerheten i regionen. Denne strategien tar utgangspunkt i "ankeret" i landsdelen som utgjøres av E18, E39 og riksvei 9. Gjennom målrettet investering i regionens infrastruktur har Agder-fylkene stort vekstpotensial med et konkurranseskraftig og eksportrettet næringsliv. Føringerne som legges gjennom NTP vil være en viktig forutsetning for å skape ønsket regional utvikling.
2. Fylkestinget anbefaler at ramme for NTP legges på + 65 %.
3. Fylkestinget i Aust-Agder slutter seg til de overordnede prioriteringene som er foreslått i Nasjonal transportplan, og vil trekke frem følgende prioriterte områder som spesielt viktige for Aust-Agder:
 - a. Det må sikres midler innen planrammen til at E18 Tvedestrand - Arendal kan påbegynnes i 2015 og gjennomføres med en effektiv anleggsfase. Fylkestinget er innforstått med forutsetningen om delvis bompengefinansiering.
 - b. Det må sikres midler innen planrammen til at en kan videreføre utbyggingen av rv 9 finansiert i et partnerskap mellom staten, fylkeskommunen og kommunene i Setesdal slik det er foreslått i planforslaget.
 - c. Det er positivt at det er satt av store ressurser til programområdetiltak. Det må prioriteres midler fra denne posten til å finansiere midtdeler på strekningene av E18 som ikke er eller snarlig vil bli bygd ut, samt til akutte utbedringsbehov til riksvei 41.
 - d. Det er positivt at NTP foreslår et eget program for rehabilitering av fylkesvegnettet. Det må i tillegg gis kompensasjon for den ekstraordinære kostnadsøkningen innenfor drift og vedlikehold. Fylkesvegnettet utgjør en stor og viktig del av det samlede vegnettet. Fylkeskommunene må sikres økonomiske rammer som gjør det mulig å fornye og videreutvikle vegnettet.
 - e. Fylkestinget slutter seg til uttalelsen fra Jernbaneforum Sør når det gjelder innspill til NTP, høyhastighetsutredningen og KVU InterCity. Fylkestinget vil understreke viktigheten av at en kommer videre med planarbeidet på strekningen Porsgrunn - Brokelandsheia. Midler til dette planarbeidet må sikres innenfor planrammen.
 - f. Både de store og de mellomstore byområdene vil få svært store utfordringer fremover med å løse og finansiere transporttilbudet. Gjennom NTP må det sikres bedre og forutsigbare rammebetingelser til å kunne løse disse utfordringene. Fylkestinget ser positivt på at dette kan gjøres gjennom forpliktende avtaler mellom kommuner, fylkeskommune og staten, hvor en ser utfordringene innen areal, kollektivtransport og vegnett i sammenheng.
4. Aust-Agder fylkeskommune er positiv til at det initieres en gjennomgang av kriteriene for tildeling av rammetilskuddet til fylkeskommunene med henblikk på målene for kollektivtransporten også utenfor byene.

5. Fylkestinget slutter seg for øvrig til fellesuttalelsen til Nasjonal transportplan som er gjengitt i saksfremlegget pkt. 4.1.

2. SAMMENDRAG

Nasjonal transportplan (NTP) legger viktige føringer for utviklingen av regionalpolitikken i Norge. De 4 transportetatene for veg, bane luft og sjø, har lagt frem forslag til prioriteringer for perioden 2014 -2023 til offentlig høring. For å gjennomføre de høyest prioriterte tiltakene i regionen trengs en kraftig økning i de økonomiske rammene. I utredningen er det foreslått prioriteringer innenfor en vedtatt planteknisk ramme. I tillegg er det vurdert konsekvensene av en -20%, +20% og +45%. For Aust-Agder vil det være helt avgjørende at viktige prosjekt som E18 Tvedestrand - Arendal og rv 9 kommer med i planrammen. I forslaget er disse prosjektene kun prioritert innenfor +45%-rammen.

Fylkesrådmannen har i sin innstilling trukket frem noen punkter som det er spesielt viktige for Aust-Agder å få gjennomslag for. I samsvar med intensjonene bak Regionplan Agder 2020 har en samordnet regionens interesser knyttet til NTP. Det er utarbeidet et forslag til fellesuttalelse som følger saken. Fylkesrådmannen støtter opp under fellesuttalelsen.

3. BAKGRUNN FOR SAKEN

Nasjonal transportplan (2014-2023) gir føringer for utviklingen av statlig infrastruktur innen veg, bane, sjø og luft de kommende årene. Dette er viktige rammebetingelser og bidrag for å få til ønsket regional utvikling. Det er derfor svært viktig at regionen får gjennomslag for de viktigste prosjektene. I planforslaget er mange prosjekt prioritert. Hovedutfordringen er at det er knyttet usikkerhet til hvilket økonomisk rammenivå en kan forvente at endelig plan legges etter.

Vedlagt saken følger et grundig notat som oppsummerer de viktigste innspillene regionen har til planforslaget. Det er også foreslått konkrete forslag til vedtak som kan inngå i en fellesuttalelse. På bakgrunn av dette har fylkesrådmannen valgt et kortfattet saksdokument hvor en trekker frem de viktigste innspillene for Aust-Agder. Fylkesrådmannen vil likevel understreke behovet for å stå samlet bak fellesuttalelsen som oppsummerer helheten.

3.1 Tidligere vedtak og andre føringer

Regionplan Agder 2020 har klare målsettinger for hva en trenger av tiltak for å bedre kommunikasjonen i landsdelen. Det er et mål å få bygd ut det overordnede riksvegnettet som består av E18, E39, Rv 9 og Rv 41. Alle disse vegene er omtalt i planforslaget. Det er ellers godt samsvar mellom regionplanens hovedtiltak og utfordringsbildet som gis i NTP. Som eksempel på dette kan nevnes behovet for forpliktende areal- og transportplanlegging, videreutvikle Kristiansand havn som nasjonal knutepunktshavn, rollefordeling mellom de ulike havnene i landsdelen for samlet å kunne øke transporten på sjø og styrke Kristiansand lufthavn, Kjevik. Regionplanen har videre mål om å få til sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, økt satsing på kollektivtransport, økt bruk av sykkel og trafiksikkerhet.

3.2 Problemstillinger

NTP 2014-23 vil bli vedtatt av Stortinget våren 2013. Endelig plan vil bli lagt til grunn for handlingsprogram og kommende budsjett. Selv om det er godt samsvar mellom våre regionale mål og utfordringsbildet som gis for vår region i NTP, er det en stor utfordring å få finansiert de ulike tiltakene innen rimelig tid. Det er deler av vegnettet i landsdelen som er så dårlig at det hemmer ønsket utvikling. Løsningene er kompliserte og kostbare og tar tid å gjennomføre. Det må derfor arbeides med å få til løsninger på både kort og lang sikt.

4. FORSLAG TIL LØSNING OG KONSEKVENSER

Som oppfølging av Regionplan Agder 2020 er det nedsatt et politisk utvalg (Vegaksjonen) på tvers av begge fylkene for å samordne regionens behov og innspill til NTP. En administrativ gruppe på tvers av fylkene har fremmet forslag til felles uttalelse. Vedlagt saken følger et felles saksfremlegg som bakgrunn for forslagene til fellesuttalelse. Fylkesrådmannen vil anbefale at en slutter seg til fellesuttalelsen. Fellesuttalelsen inneholder mange innspill. For å få tydelig frem hva som er særlig viktig for Aust-Agder, har en trukket frem noen saker som omtales spesielt.

4.1 Forslag til fellesuttalelse

Nedenfor følger forslag til fellesuttalelse som er i samsvar med innstillingen som legges frem for fylkestinget i Vest-Agder. Med noen mindre justeringer ble tilsvarende innstilling vedtatt av Areal- og transportplanutvalget i Kristiansandsregionen.

- 1. Forslaget til ny Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023) synliggjør at det er nødvendig med et nytt løft i bevilgningene til samferdselsformål. Den økonomiske rammen må økes med minst 65 prosent i forhold til nivået i inneværende NTP. En modernisering og oppgradering av infrastrukturen er nødvendig for å sikre velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner i landsdelen.*
- 2. En slutter seg til de overordnede prioriteringene hvor det foreslås avsatt økte ressurser til drift, vedlikehold, tiltak for å redusere forfallet, planlegging og programområdetiltak (trafikkikkerhet, kollektiv, miljø mv.). Videre slutter en seg til den tredelte politikken hvor en vil prioritere å redusere avstandskostnadene mellom byene og landsdelene for å få til ønsket regional utvikling, tiltak som bidrar til regionforstørrelse og at trafikkveksten i byområder må tas med kollektivtransport, gange og sykling.*
- 3. Transportkorridor 3 mellom Oslo-Kristiansand-Stavanger binder sammen det største sammenhengende befolkningsområdet i Norge. Rundt halvparten av Norges befolkning bor i denne regionen, og det er også her vekstkraften er sterkest. Innenfor +45-rammen i forslaget til NTP legges det opp til realisering av flere viktige prosjekter i transportkorridor 3. En kraftig modernisering og oppgradering av infrastrukturen i denne transportkorridoren er nødvendig for å sikre velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner i landsdelen og kan bidra til viktig avlastning av presstendensene i Oslo-regionen.*
- 4. Det er positivt at NTP-forslaget åpner for realisering av ny E18 Tvedestrand-Arendal, ny Varoddbu, ny Kjevik-vei og påbegynnelse av sentrale prosjekter som Gartnerløkka - krysset Breimyrvegen/E39 i Kristiansand og nødvendige forbedringer på E39 mellom Kristiansand og Lyngdal. Men selv innenfor +45-rammen vil det ta for lang tid før sentrale vegutfordringer i vår region kan løses.*
- 5. E39-strekningen mellom Kristiansand og Stavanger binder sammen to av Norges sterkeste voksende regioner. Vegstrekningen er særlig ulykkesutsatt med et uakseptabelt stort antall drepte og hardt skadde. Klimatiske forhold og topografi medfører uforutsigbar og dårlig framkommelighet vinterstid. Kvalitetssikringen av konseptvalgutredning for E39 Søgne - Ålgård konkluderer med positiv samfunnsnytte ved å bygge ny veg på strekningen og anbefaler at utbyggingen gjennomføres som to store totalprosjekt.*

Regionen krever at planarbeidet på strekningen forseres og at det lages en samlet plan for utbygging. En samlet region krever møtefri veg. Det kreves at hele vegstrekningen planlegges som møtefri veg og uten farlige standardsprang. Regionen fastholder at vegtraseen som velges må muliggjøre framtidig utvidelse til firefeltsveg med dimensjonerende fartsgrense 100 km/t.

- 6. En utbygd Rv9 med forutsigbar standard vil bidra til ønsket regional utvikling i regionen. Rv9 binder Setesdal sammen med resten av regionen og er samtidig en viktig forbindelse til Vestlandet. Det er svært positivt at det foreslås en videre utbygging og at "gul midtstripe til*

Hovden" kan realiseres i planperioden. Prosjektene vil bli delfinansiert med regionale og lokale midler.

7. Agderfylkene har engasjert seg gjennom Jernbaneforum Sør for å etablere Sørvestbanen gjennom sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Fylkestinget slutter seg til, og viser til høringsuttalelse fra Jernbaneforum Sør til høyhastighetsutredningen, KVV InterCity og Nasjonal transportplan. Fylkestinget vil påpeke at en egen mulighetsstudie for kystnær bane Brokelandsheia - Kristiansand - Egersund, utarbeidet av Aust- og Vest-Agder fylkeskommune og Rogaland fylkeskommune, viser at det er behov for å se nærmere på trasevalg og stasjonsplassering for å treffe markedet bedre, blant annet gjennom Kristiansand.

I forslaget til NTP er det avsatt midler til tiltak som sikrer bedre kapasitet for godstrafikk på Sørlandsbanen i PTR +20% og +45 % rammen, noe som er nødvendig. Langemyr godsterminal er et viktig nasjonalt godsknutepunkt og må videreutvikles for å kunne håndtere ønsket vekst i godstrafikken. Et svært kostnadseffektivt tiltak som bør prioriteres er forlengelse av dobbeltspor fra Langemyr til Dalane.

8. Fylkestinget er enig i en nasjonal målsetting om at større andel gods skal overføres til sjøbasert transport. Kristiansand Havn er utpekt havn og har direkte tilknytning til jernbane og hovedvegssystemet langs kysten mot Oslo, Stavanger og Bergen. Det er viktig at Kristiansand Havn får en god infrastrukturell tilknytning både til den framtidige E18/E39 løsningen, til Langemyr godsterminal og jernbanen både på kort og lang sikt. Det er også viktig at staten tilrettelegger med en avgiftspolitik som sikrer nasjonale målsettinger og dermed fremmer bruken av Kristiansand havn.

For å legge grunnlaget for den ønskede omstruktureringen av godsmarkedet gjennom økt konkurransekraft for multimodale transport er det behov for å styrke havnenes evne til å gjennomføre nødvendige investeringer i infrastruktur. Det bør derfor utredes en ordning for toppfinansiering av investering i havneinfrastruktur som kan bidra til en nødvendig gjennomføring av strukturelle endringer i havnesektoren og forbedre sjøtransporttilbudet.

9. Det er positivt at innseilingen til Farsund foreslås utvidet og forbedret i NTP planforslaget +20 og +45. Fylkestinget mener tiltaket må på plass også i PTR rammen i første periode, 2014 - 2017.
10. En samlet landsdel står bak Kjevik som en flyplass som dekker regionens behov og som er godt rustet for å håndtere ytterligere vekst. Det er viktig at staten ved Avinor sikrer og satser på flyplassen og at flyplassen har en teknisk- og publikumsstandard som tilfredsstillende dagens og framtidens behov. Det er positivt at Avinor prioriterer kapasitetsutvidelse i banesystem og terminalbygg på Kjevik. Det er også positivt at det er foreslått avsatt midler til delfinansiering av ny veg (Rv41/Rv451) fra E18 til Kjevik.
11. I utformingen av transportløsningene i Kristiansandsregionen og rekkefølgen de ulike tiltak skal realiseres i, må utbedring av sårbarheten for hendelser i transportnettet tillegges stor vekt. I tråd med anbefalingene som er gitt i KVV Kristiansand er det derfor helt nødvendig at planleggingen av ytre ringvei rundt Kristiansand blir igangsatt så raskt som mulig. Utviklingen av vegnettet og kollektivtilbudet må skje samlet.
12. Det er i forslaget til NTP (PTR +45 %) foreslått programområdemidler til satsing på miljøvennlige transportløsninger innenfor byområdene - såkalte bypakker. Det er viktig at staten prioriterer tilstrekkelig med midler til bærekraftige transportløsninger i de store byområdene uavhengig av andre investeringsbehov i transportnettet. Staten bør prioritere dette i alle de plantekniske rammene og ikke bare i +45 % rammen.
13. Kristiansand har de samme utviklingstrekk og type utfordringer som Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Storbyutfordringene for de fire største byene er nevnt spesielt i NTP-forslaget. Det er behov for den samme offensive og fremtidsrettede samferdselspolitikken i Kristiansandsregionen. I Kristiansandsregionen ligger forholdene godt til rette for en bærekraftig utvikling der kollektivtrafikken, sykkel og gange kan prioriteres og sikres best

mulig rammevilkår for å ta framtidig vekst i persontrafikken. Det er igangsatt arbeid med en bypakke for Kristiansand, der en lokalt ønsker å inngå et forpliktende samarbeid med Staten om å få til gode og framtidsrettede transportløsninger. Den overordnede målsetning for Bypakke Kristiansand er å sikre god samfunnsutvikling ved å følge regionale planer, forslagene i KVU/KS1 og NTP. Regionen er innstilt på å inngå forpliktende samarbeid med statlige myndigheter om å utvikle kollektivtrafikktilbud, legge til rette for gående og syklende, samt å gjennomføre restriktive tiltak for å begrense privatbiltrafikken i byregionen. Det er viktig at staten bidrar aktivt inn i etableringen og realiseringen av en bypakke i Kristiansand.

- 14. Det er positivt at NTP foreslår et eget program for rehabilitering av fylkesvegnettet samt kompensasjon for ekstraordinær kostnadsøkning innenfor drift og vedlikehold. Fylkestinget anmoder staten om rammebevilgninger som muliggjør videre satsing på fylkesvegnettet. Staten må se på spørsmålet om assurance av fylkesvegnettet i forbindelse med evaluering av forvaltningsreformen 2010, med henblikk på å finne fram til en tjenlig ordning for alle fylkeskommuner. Staten må revurdere beslutningen om at merverdiavgiftsrefusjon på fylkesveg-bomprosjekt delvis skal tilfalle staten og ikke fylkeskommunen som en del av den lokale finansieringen av et vegprosjekt.*
- 15. Fylkestinget mener tilskuddsordningen for universell tilrettelegging av kollektivtransporten (BRA-ordningen) har vært av avgjørende betydning for å få fremdrift i dette viktige arbeidet. Det er i NTP foreslått å la ordningen omfatte også gangveier. Det er behov for helhetlig tilrettelegging av gang-/sykkelveger og utearealer generelt, men tilrettelegging utover direkte adkomst til holdeplass anbefales ivare tatt gjennom en egen tilskuddsordning. BRA-ordningen anbefales opprettholdt i sin nåværende form.*
- 16. Arbeidet med å få til mer effektivitet i planprosessene er viktig. Staten må prioritere dette arbeidet. Staten bør bruke fylkeskommunene for å finne nye og mer effektive måter å planlegge på, jf. Plan og bygningsloven. Staten må åpne for bruk av prosjektfinansiering av større samferdselsprosjekter i langt større omfang enn tilfellet er i dag*
- 17. Fylkestinget mener holdningsskapende arbeid er en viktig del av det samlede trafikksikkerhetsarbeidet. Informasjon og holdningsskapende arbeid bør bli et enda viktigere satsingsområde i det statlige trafikksikkerhetsarbeidet.*

4.2 Faglige merknader

Dersom en legger til grunn at de endelige rammene legges på minst +45%, og de foreslåtte prioriteringene følges, vil en kunne få gjennomført mange viktige prosjekt i landsdelen samtidig som det satses på blant annet drift, vedlikehold, ta igjen forfallet og økt planlegging. Det er en styrke for landsdelen at den står samlet om felles prioriteringer. Dersom en får finansiert og gjennomført E18 Tvedestrand - Arendal, vil det kun gjenstå en strekning fra Akland til Tvedestrand som ikke har midtdeler. Strekningen vil få betydelig lavere standard enn resten av E18. Slike stekninger er spesielt ulykkesutsatte. Det må prioriteres midler til å få etablert midtdeler på strekningen så tidlig som mulig i planperioden. Gjennom arbeidet med handlingsprogram bør det avsettes midler fra "programområdetiltak".

4.3 Alternative løsninger med konsekvenser

Dersom planrammen ikke legges på minimum +45% vil det være dramatisk for landsdelen om fremlagte prioriteringer følges. Da vil det ta svært lang tid før de aller viktigste prosjektene kan gjennomføres. Konsekvensene er økende antall ulykker, redusert fremkommelighet og en redusert regional utvikling på grunn av manglende fornyelse av infrastrukturen.

5. KONKLUSJON

Fylkesrådmannen vil understreke viktigheten av at regionen står samlet bak innspillene til NTP. NTP gir prioriteringer for gjennomføringen av viktige infrastrukturtiltak i landsdelen. Det vil være avgjørende for å få til ønsket utvikling i landsdelen at prioriterte tiltak kan gjennomføres innen rimelig tid.

Fylkesrådmannen har i sin innstilling trukket frem noen punkter som det er spesielt viktig for Aust-Agder å få gjennomslag for. Fylkesrådmannen vil anbefale at fylkestinget slutter seg til de presiseringene som er foreslått når det gjelder E18, rv 9, behov for midtdeler, behov for økte ressurser til fylkesvegnettet, jernbane og behovet for forpliktende samarbeid for å løse transportutfordringene i byområdene. I samsvar med intensjonene bak Regionplan Agder 2020 har en samordnet regionens interesser knyttet til NTP. Det er utarbeidet et forslag til fellesuttalelse som følger saken. Fylkesrådmannen vil anbefale at fylkestinget slutter seg til innholdet i fellesuttalelsen.

Nasjonal transportplan 2014-23 med underliggende rapporter er tilgjengelig på <http://www.ntp.dep.no/> . Dokumentet er tidligere delt ut til fylkesutvalgets medlemmer. Dersom det er noen av fylkestingets medlemmer som ønsker dokumentet tilsendt kan det tas kontakt med fylkesrådmannens kontor.

Vedlegg:

Felles høringsuttalelse/innstilling Vest-Agder fylkeskommune
Uttalelse fra Jernbaneforum sør



Arkivsak-dok. 10/01179-33
Saksbehandler Jan Otto Hansen

Saksgang	Møtedato
Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø	30.05.2012
Fylkesutvalget	05.06.2012
Fylkestinget	18.06.2012

HØRINGSUTTALELSE TIL TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2014 - 2023

Fylkesrådmannens forslag til vedtak:

1. Forslaget til ny Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023) synliggjør at det er nødvendig med et nytt løft i bevilgningene til samferdselsformål. Den økonomiske rammen må økes med minst 65 prosent i forhold til nivået i inneværende NTP. En modernisering og oppgradering av infrastrukturen er nødvendig for å sikre velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner i landsdelen.
2. En slutter seg til de overordnede prioriteringene hvor det foreslås avsatt økte ressurser til drift, vedlikehold, tiltak for å redusere forfallet, planlegging og programområdetiltak (trafiksikkerhet, kollektiv, miljø mv.). Videre slutter en seg til den tredelte politikken hvor en vil prioritere å redusere avstandskostnadene mellom byene og landsdelene for å få til ønsket regional utvikling, tiltak som bidrar til regionforstørrelse og at trafikkveksten i byområder må tas med kollektivtransport, gange og sykling.
3. Transportkorridor 3 mellom Oslo-Kristiansand-Stavanger binder sammen det største sammenhengende befolkningsområdet i Norge. Rundt halvparten av Norges befolkning bor i denne regionen, og det er også her vekstkraften er sterkest. Innenfor +45-rammen i forslaget til NTP legges det opp til realisering av flere viktige prosjekter i transportkorridor 3. En kraftig modernisering og oppgradering av infrastrukturen i denne transportkorridoren er nødvendig for å sikre velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner i landsdelen og kan bidra til viktig avlastning av presstendensene i Oslo-regionen.

4. Det er positivt at NTP-forslaget åpner for realisering av ny E18 Tvedestrand-Arendal, ny Varoddbru, ny Kjevik-vei og påbegynnelse av sentrale prosjekter som Gartnerløkka – krysset Breimyrvegen/E39 i Kristiansand og nødvendige forbedringer på E39 mellom Kristiansand og Lyngdal. Men selv innenfor +45-rammen vil det ta for lang tid før sentrale vegutfordringer i vår region kan løses.
5. E39-strekningen mellom Kristiansand og Stavanger binder sammen to av Norges sterkest voksende regioner. Vegstrekningen er særlig ulykkesutsatt med et uakseptabelt stort antall drepte og hardt skadde. Klimatiske forhold og topografi medfører uforutsigbar og dårlig framkommelighet vinterstid. Kvalitetssikringen av konseptvalgutredning for E39 Søgne - Ålgård konkluderer positiv samfunnsnytte ved å bygge ny veg på strekningen og anbefaler at utbyggingen gjennomføres som to store totalprosjekt.

Regionen krever at planarbeidet på strekningen forseres og at det lages en samlet plan for utbygging.

En samlet region krever møtefri veg. Det kreves at hele vegstrekningen planlegges som møtefri veg og uten farlige standardsprang. Regionen fastholder at vegtraseen som velges må muliggjøre framtidig utvidelse til firefeltsveg med dimensjonerende fartsgrense 100 km/t.

6. En utbygd Rv9 med forutsigbar standard vil bidra til ønsket regional utvikling i regionen. Rv9 binder Setesdal sammen med resten av regionen og er samtidig en viktig forbindelse til Vestlandet. Det er svært positivt at det foreslås en videre utbygging og at "gul midtstripe til Hovden" kan realiseres i planperioden. Prosjektene vil bli delfinansiert med regionale og lokale midler.
7. Agderfylkene har engasjert seg gjennom Jernbaneforum Sør for å etablere Sørvestbanen gjennom sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Fylkestinget slutter seg til, og viser til høringsuttalelse fra Jernbaneforum Sør til høyhastighetsutredningen, KVU InterCity og Nasjonal transportplan. Fylkestinget vil påpeke at en egen mulighetsstudie for kystnær bane Brokelandsheia – Kristiansand – Egersund, utarbeidet av Aust- og Vest-Agder fylkeskommune og Rogaland fylkeskommune, viser at det er behov for å se nærmere på trasevalg og stasjonsplassering for å treffe markedet bedre, blant annet gjennom Kristiansand.

I forslaget til NTP er det avsatt midler til tiltak som sikrer bedre kapasitet for godstrafikk på Sørlandsbanen i PTR +20% og +45 % rammen, noe som er nødvendig. Langemyr godsterminal er et viktig nasjonalt godsknutepunkt og må videreutvikles for å kunne håndtere ønsket vekst i godstrafikken. Et svært kostnadseffektivt tiltak som bør prioriteres er forlengelse av dobbeltspor fra Langemyr til Dalane.

8. Fylkestinget er enig i en nasjonal målsetting om at større andel gods skal overføres til sjøbasert transport. Kristiansand Havn er utpekt havn og har direkte tilknytning til jernbane og hovedvegssystemet langs kysten mot Oslo, Stavanger og

Bergen. Det er viktig at Kristiansand Havn får en god infrastrukturell tilknytning både til den framtidige E18/E39 løsningen, til Langemyr godsterminal og jernbanen både på kort og lang sikt. Det er også viktig at staten tilrettelegger med en avgiftspolitik som sikrer nasjonale målsettinger og dermed fremmer bruken av Kristiansand havn.

For å legge grunnlaget for den ønskede omstruktureringen av godsmarkedet gjennom økt konkurransekraft for multimodale transportere er det behov for å styrke havnenes evne til å gjennomføre nødvendige investeringer i infrastruktur. *Det bør derfor utredes en ordning for toppfinansiering av investering i havneinfrastruktur som kan bidra til en nødvendig gjennomføring av strukturelle endringer i havnesektoren og forbedre sjøtransporttilbudet.*

9. Det er positivt at innseilingen til Farsund foreslås utvidet og forbedret i NTP planforslaget +20 og +45. Fylkestinget mener tiltaket må på plass også i PTR rammen i første periode, 2014 -2017.
10. En samlet landsdel står bak Kjevik som en flyplass som dekker regionens behov og som er godt rustet for å håndtere ytterligere vekst. Det er viktig at staten ved Avinor sikrer og satser på flyplassen og at flyplassen har en teknisk- og publikumsstandard som tilfredsstillter dagens og framtidens behov. Det er positivt at Avinor prioriterer kapasitetsutvidelse i banesystem og terminalbygg på Kjevik. Det er også positivt at det er foreslått avsatt midler til delfinansiering av ny veg (Rv41/Rv451) fra E18 til Kjevik.
11. I utformingen av transportløsningene i Kristiansandsregionen og rekkefølgen de ulike tiltak skal realiseres i, må utbedring av sårbarheten for hendelser i transportnettet tillegges stor vekt. I tråd med anbefalingene som er gitt i KVVU Kristiansand er det derfor helt nødvendig at planleggingen av ytre ringvei rundt Kristiansand blir igangsatt så raskt som mulig. Utviklingen av vegnettet og kollektivtilbudet må skje samlet.
12. Det er i forslaget til NTP (PTR +45 %) foreslått programområdemidler til satsing på miljøvennlige transportløsninger innenfor byområdene – såkalte bypakker. Det er viktig at staten prioriterer tilstrekkelig med midler til bærekraftige transportløsninger i de store byområdene uavhengig av andre investeringsbehov i transportnettet. Staten bør prioritere dette i alle de plantekniske rammene og ikke bare i +45 % rammen.
13. Kristiansand har de samme utviklingstrekk og type utfordringer som Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Storbyutfordringene for de fire største byene er nevnt spesielt i NTP-forslaget. Det er behov for den samme offensive og fremtidsrettede samferdselspolitikken i Kristiansandsregionen. I Kristiansandsregionen ligger forholdene godt til rette for en bærekraftige utvikling der kollektivtrafikken, sykkel og gange kan prioriteres og sikres best mulig rammevilkår for å ta framtidig vekst i persontrafikken. Det er igangsatt arbeid med en bypakke for Kristiansand, der en

lokalt ønsker å inngå et forpliktende samarbeid med Staten om å få til gode og framtidsrettede transportløsninger. Den overordnede målsetning for Bypakke Kristiansand er å sikre god samfunnsutvikling ved å følge regionale planer, forslagene i KVU/KS1 og NTP. Regionen er innstilt på å inngå forpliktende samarbeid med statlige myndigheter om å utvikle kollektivtrafikktilbud, legge til rette for gående og syklende, samt å gjennomføre restriktive tiltak for å begrense privatbiltrafikken i byregionen. Det er viktig at staten bidrar aktivt inn i etableringen og realiseringen av en bypakke i Kristiansand.

14. Det er positivt at NTP foreslår et eget program for rehabilitering av fylkesvegnettet samt kompensasjon for ekstraordinær kostnadsøkning innenfor drift og vedlikehold. Fylkestinget anmoder staten om rammebevilgninger som muliggjør videre satsing på fylkesvegnettet. Staten må se på spørsmålet om assurance av fylkesvegnettet i forbindelse med evaluering av forvaltningsreformen 2010, med henblikk på å finne fram til en tjenlig ordning for alle fylkeskommuner. Staten må revurdere beslutningen om at merverdiavgiftsrefusjon på fylkesveg-bomprosjekt delvis skal tilfalle staten og ikke fylkeskommunen som en del av den lokale finansieringen av et vegprosjekt.
15. Fylkestinget mener tilskuddsordningen for universell tilrettelegging av kollektivtransporten (BRA-ordningen) har vært av avgjørende betydning for å få fremdrift i dette viktige arbeidet. Det er i NTP foreslått å la ordningen omfatte også gangveier. Det er behov for helhetlig tilrettelegging av gang-/sykkelveger og utearealer generelt, men tilrettelegging utover direkte adkomst til holdeplass anbefales ivaretatt gjennom en egen tilskuddsordning. BRA-ordningen anbefales opprettholdt i sin nåværende form.
16. Arbeidet med å få til mer effektivitet i planprosessene er viktig. Staten må prioritere dette arbeidet. Staten bør bruke fylkeskommunene for å finne nye og mer effektive måter å planlegge på, jf. Plan og bygningsloven. Staten må åpne for bruk av prosjektfinansiering av større samferdselsprosjekter i langt større omfang enn tilfellet er i dag
17. Fylkestinget mener holdningsskapende arbeid er en viktig del av det samlede trafiksikkerhetsarbeidet. Informasjon og holdningsskapende arbeid bør bli et enda viktigere satsingsområde i det statlige trafiksikkerhetsarbeidet.

Vedlegg: (utrykte vedlegg)

- Forslag til Nasjonal transportplan 2014 – 2023
- KS1 rapport Kvalitetssikring av konseptvalgutredning: E39 Søgne – Ålgård
- KS1 rapport Kvalitetssikring av konseptvalgutredning: Samferdselspakke for Kristiansandsregionen

- Kopi av brev fra Statens vegvesen til Samferdsels dep: KVV E 39 Søgne – Ålgård - oppsummering og vurdering av høringsuttalelser
- Pressemelding fra Statens vegvesen av 3. mai: Møtefri veg på E39 Søgne – Ålgård

Trykt vedlegg:

- Høringsuttalelse fra Jernbaneforum Sør til Høyhastighetsutredningen, KVV InterCity og etatenes forslag til Nasjonal transportplan.

Bakgrunn for saken

1. Befolkningsvekst

I år passerte vi 5 millioner innbyggere i Norge. Om mindre en 20 år blir vi 6 millioner innbyggere. Alle prognoser viser at den vesentlige delen av denne veksten vil komme langs kysten fra Stavanger til Oslo og i det sentrale østlandsområdet. Hvordan vi legger til rette for en effektiv og miljømessig forsvarlig samferdselsutvikling vil være vesentlig for utviklingen av bo- og arbeidsmarkedet i denne regionen. Et effektivt transportsystem vil kunne avlaste ukontrollert press i Oslo-området og legge til rette for spredd regional vekst i landsdelen.

2. Nasjonale målsetninger beskrevet i NTP

Nedenfor gis en punktvis oppsummering av politikk, strategi og prioriteringer i transportetatenes forslag til NTP 2014-2023.

Transportetatene foreslår en tredelt politikk:

- 1) I de største byområdene må kollektivtrafikk, gange og sykling ta veksten i persontransporten.
- 2) I regionene gjennomføres tiltak som bidrar til regionforstørring og dermed til mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner.
- 3) Mellom byer og landsdeler bygges transportsystemet ut for å redusere avstandskostnadene for næringsliv og innbyggere.

Transportetatene har satt opp følgende strategitemaer for å nå de transportpolitiske målene:

- Trafikkveksten i de største byområdene må tas av de miljøvennlige transportformene.
- Tiltak for å redusere avstandskostnader, bidra til regionforstørring og styrke regional utvikling.
- Godstransporter over lange avstander må gå med tog og skip så langt det er mulig.
- Stor økning av midlene til drift, vedlikehold og tiltak for å ta igjen forfall.
- Bred trafikk sikkerhetsinnsats for halvering av antallet drepte.
- Vurdering av framtidig lufthavnstruktur.
- Oppfølging av nordområdestrategien.
- Styrket gjennomføringsevne (mer effektiv planlegging).
- Reduserte klimagassutslipp og bedre miljø.
- Universell utforming av hele reisekjeder.
- Økt sykling og gåing.
- Økt satsing på ny teknologi og ITS (Intelligent Trafikk Styring).
- Redusert sårbarhet og mer oppmerksomhet på klimatilpasning.

- Transporttiltak for styrket reiseliv.
- Styrket FoU.

Innenfor de gitte økonomiske rammene ønsker transportetatene å prioritere i følgende rekkefølge:

- 1) Drift av infrastruktur.
- 2) Vedlikehold av infrastruktur.
- 3) Fornyelse og tiltak for å redusere forfallet.
- 4) Planlegging.
- 5) Programområdetiltak (sikkerhet prioriteres høyest).
- 6) Store investeringsprosjekter.

3. Om planrammene +20 og +45 i forhold til utfordringene i vår region

I transportetatenes plandokument er konkrete forslag prioritert ut fra fire ulike rammenivå. Planteknisk ramme (PTR) er nivået i gjeldene NTP. Ved siden av PTR er det satt opp PTR -20 %, PTR +20 % og PTR +45 %. I NTP 2014 -2023 er bevilgning til prosjektene delt på tidlig (2014-2017) og sent (2018-2023) i NTP perioden, innenfor hvert av de fire ulike PTR -nivåene.

Nedenfor er forslag NPTs til bevilgning i Agder satt opp for PTR, PTR+20, PTR+45

Tiltak i forslag til NTP 2014-23 - Agder (beløp i mill. kr)	Planteknisk ramme	Planteknisk ramme +20	Planteknisk ramme +45
E18 Arendal – Tvedestrand			Oppstart 2014-17 Stat, 300. Bom, 400 Fullfinans 2018-23 Stat, 2300. Bom, 700
E18 Varoddbrua	Oppstart 2018-23 Stat, 600	Oppstart 2014-17 Stat, 150. Fullfinans 2018-23 Stat, 450.	Oppstart 2014-17 Stat, 150. Fullfinans 2018-23 Stat, 450.
E39 Gartnerløkka – Breimyrkrysset		Oppstart 2018-23 Stat, 500. Bom, 1500.	Oppstart 2018-23 Stat, 500. Bom, 1500.
E39 Livold – Fardal Møtefri 2/3 felts veg.		Oppstart 2018-23 Stat, 360.	Oppstart 2014-17 Stat, 360.
E39 Lindelia – Døle bru – Livold (start) Møtefri 4 felts veg.			Oppstart 2018-23 Stat, 900. Bom, 900.
E39 Udland – Oftedal Møtefri 2/3 felts veg.			Oppstart 2018-23 Stat, 500. Bom, 500.
Rv 41/451 Atkomst Kristiansand lufthavn, Kjevik	Oppstart 2018-23 Stat, 100. Annen, 500	Oppstart 2018-23 Stat, 100. Annen, 500	Oppstart 2018-23 Stat, 100. Annen, 500

Rv9 Krokså-Langeid Setesdal (+45)	Oppstart 2014-17 Stat, 20	Oppstart 2014-17 Stat, 20	Oppstart 2014-17 Stat, 220. <i>Annen, 40</i> Fullfinans 2018-23 Stat, 300. <i>Annen, 60</i>
Pri 37. Innseiling Farsund, v-Agder		Oppstart 2018-23 Stat, 34	Oppstart 2018-23 Stat, 34
Sørlandsbanen Kapasitet og gods		Oppstart 2014-17 Stat, 400 Fullfinans 2018-23 Stat, 800	Oppstart 2014-17 Stat, 400 Fullfinans 2018-23 Stat, 800
Sørvestbanen Holm-Nykirke Farriseid-Porsgrunn Nykirke-Barkåker <i>eller</i> Drammen-Kobbervik Planleggingsmidler Porsgrunn-Stavanger	Ferdigstillelse mulig	Ferdigstillelse av et prosjekt er mulig	Ferdigstillelse begge prosjekter Planlegging Stat, 100

Prosjektet Rv41/451 atkomst til Kristiansand lufthavn, Kjevik, er inne i alle planrammene, med en bevilgning på 100 mill. kr. For å realisere prosjektet trengs det vesentlige lokale bidrag utover denne statlige bevilgningen. I høringen til KVU Kristiansand ble det vedtatt følgende formulering i punkt 6. i vedtaket: *Ny vei til Kristiansand lufthavn Kjevik over Hamrevann kan forseres hvis utbyggingsinteressene bidrar vesentlig til totalfinansieringen.* Prosjektet vil bli beregnet og prioritert sammen med andre prosjekt i Bypakke Kristiansand.

Strekningen Krokså – Langeid på Rv9 er inne i alle planrammene. I PTR +45% er Rv9 inne med nok midler til å fullføre "gul midtstripe til Hovden".

I den rene planrammen er prosjektet E18 Varoddbru det eneste som er inne på E18 og E39. Hverken E18 Arendal-Tvedestrand eller de parsellvise utbedringene på E39 mellom Søgne og Lyngdal er prioritert her. Utbedringen av innseilingen til Farsund havn og midler til kapasitetsforbedring for godstransport på Sørlandsbanen er heller ikke inne. Om planrammen skulle bli vedtatt ville det bety minimal/ingen satsing på Sørlandet i neste NTP periode.

Utover forslagene i PTR er det i planrammen +20 bevilgning til to parseller på E39, Gartnerløkka – Breimyrkrysset og Livold – Fardal. Farledtiltaket i innseilingen til Farsund er inne her, samt kapasitetstiltak for godstransport på sørlandsbanen.

Det er først i planrammen +45 at E18 Arendal – Tvedestrand, og mer sammenhengende tiltak på E39 fram mot Lyngdal er inne. Det er også først i PTR +45 at bevilgninger til å ferdigstille Rv9 med "gul midtstripe til Hovden" er inne.

NTP 2014-2023 har ingen konkrete prioriteringer for E39 vest for Lyngdal mot Rogaland. Denne strekningen vil, etter forslaget, forbli en vegstrekning med møtende trafikk uten midtdeler.

Nærmere om jernbane investeringer

Tre parseller gjenstår før hele Vestfoldbanen får dobbeltspor: Drammen – Kobbervik, Nykirke – Barkåker og Tønsberg – Larvik. Dobbeltspor på parsellen Larvik til Porsgrunn muliggjør sammenkobling med Sørlandsbanen ved å bygge en ny parsell mellom Porsgrunn og Brokelandsheia.

Jernbaneverket har innenfor planrammen prioritert vedlikehold og drift. På Sørlandsbanen har man i tillegg lagt vekt på en del tiltak for å kunne styrke godstransporten. Innenfor PTR + 20 % er det lagt fram to alternative investeringsprofiler med satsing enten på persontrafikk eller på godstrafikk. Det vil ikke være rom for begge deler. PTR + 45 % kan gi satsing på begge deler.

Planrammen muliggjør bare ferdigstillelse av Holm – Nykirke og Farriseidet – Porsgrunn på Vestfoldbanen.

Planramme + 20 % gir i tillegg muligheter for utbygging av enten Drammen – Kobbervik eller Nykirke – Barkåker.

Planramme pluss +45 % gir plass til begge ovennevnte prosjekter og i tillegg planleggingsmidler til Porsgrunn – Stavanger.

Etatens forslag til NTP for jernbanesatsing i korridor 3 følger i hovedsak opp konklusjonene fra høyhastighetsutredningen og KVV InterCity. De økonomiske rammene som ligger til grunn for forslaget til NTP vil derimot ikke muliggjøre en offensiv satsing på Sørvestbanen for å møte befolkningsøkningen i landsdelen.

Oppsummering

Det er først i PTR +45 det gis forslag til bevilgninger som noe lunde rimelig svarer på de infrastruktur utfordringene regionen står oppe i. Det ville være hemmende for videre nærings- og samfunnsutvikling i vår region, dersom vi må vente ytterligere på det transportnett vi skulle hatt i dag. Konkurransesevnen for næringslivet, i et høykostsamfunn som Norge er spesielt avhengig av kvalitet og leveringspresisjon. For dette siste spiller en effektiv og stabil infrastruktur en avgjørende rolle.

4. Transport-korridor 3

Transport- korridor 3 binder sammen det største sammenhengende befolkningsområdet i Norge. Korridoren omfatter hele 5 store byregioner med til sammen halve Norges befolkning.

Korridor 3 inkluderer også utenlandskorridor U-3 fra Kristiansand til Hirtshals i Danmark (E39) og videre til Europa.

Korridor 3 har behov for en rask, effektiv og miljøvennlig transportløsning. Det er på en rekke samfunnsområder lagt opp til at Sør- og Østlandet skal fungere som en felles region, blant annet innen helsetjenester og en rekke statlige etater. Det ligger et stort samfunnspotensiale i å bygge transportløsninger som binder regionen sammen på en god og robust måte.

Korridor 3 har også en svært viktig funksjon når det gjelder lokal, regional og nasjonal godstransport. Det er hemmende for utviklingen at E39 er i så dårlig forfatning som den er - vest for Kristiansand.

Det er en felles målsetning å få mer nasjonal godstransport fra veg over på bane og kjøel. I tillegg til miljøeffekten, vil dette gi en stor trafiksikkerhetsgevinst.

Vegutfordringer

E18 og E39 er blant landets viktigste transportårer med tilknytning til mange byer og flere internasjonale containerhavner som Oslo, Larvik, Grenland, Kristiansand og Stavanger. Som NTP 2014-2023 påpeker er E18-E39 mellom Oslo og Stavanger den korridoren som har mest langtransportert stykkgoods på veg her til lands. Det går store godsmengder mellom Oslo og henholdsvis Grenland, Kristiansand og Stavanger og mellom Stavanger og Kristiansand.

E39 mellom Kristiansand og Stavanger er uten tvil den delen av transportkorridor 3 som har dårligst vegstandard i dag.

For Agder- fylkene og for hele Sør-Vestlandet er det av avgjørende viktighet at Staten ser viktigheten av å få bevilgningene til ny E39 mellom Kristiansand og Stavanger (E39 Søgne – Ålgård) inn i NTP 2014-2023 og at løsningen som velges har framtidsrettede kvaliteter, jf. samlet høringsuttalelse fra hele regionen.

Når det gjelder vegløsningene anbefalt i KVVU Kristiansand er det spesielt viktig at disse følges opp i NTP 2014-2023. Omleggingen av E18/E39 rundt Kristiansand sentrum er nødvendig. Sikring av god framkommelighet for kollektivtrafikken ved bygging av kollektivfelt/2+ felt blir stadig viktigere og har høy prioritet.

Rv9 er svært viktig for innbyggerne og turistnæringen i Setesdal og videre nord- og vestover. Rv9 inngår i stamvegnettet til vegvesenet som en del av nord – sør sambandet i den midtre delen av landet. Det er viktig at arbeidet med å utbedre vegen og finansieringen av dette fullføres.

Storbyregionen Kristiansand har spesielle transportutfordringer. Vi har derfor valgt å omtale utfordringene i og utenfor Kristiansandsregionen når vi nedenfor uttaler oss om forslaget til NTP 2014-2023. Kristiansandsregionen er omtalt i kapittel 5.

Vegutfordringer - utenfor Kristiansandsregionen

For alle mennesker som deltar i samfunnslivet i Norge er gode kommunikasjoner avgjørende. Uten veger, telefon og bredbånd blir det vanskelig, for ikke å si umulig, å bo og arbeide i distrikts Norge. I Vest-Agder utenfor Kristiansandsregionen vil vi omtale følgende:

- E39
- Kollektivtransport utenfor byene

E39 er livsnerven i samfunnslivet som binder fylket og Sør-Vestlandet sammen. I KVVU Søgne-Ålgård uttalte alle kommunene langs E39, Stavanger og Kristiansand kommune og begge fylkeskommunene i en felles høringsuttalelse følgende:

"Hensynene til trafiksikkerhet, næringsutvikling og regionutviklingen generelt, tilsier at følgende prinsipper legges til grunn for ny E39 på strekningen Søgne-Ålgård:

- *Trasevalget som gjøres må legges til grunn at hele strekningen straks kan bygges som firefelts veg*
- *E39 Søgne-Ålgård må planlegges som en møtefri veg*
- *E39 Søgne-Ålgård skal ikke være en lokalveg*
- *E39 Søgne-Ålgård er en viktig del av kyststamvegen mellom Kristiansand og Trondheim.*

Infrastrukturen i regionen er i dag til hinder for vekst og utvikling, spesielt i områdene som ligger mellom vekstsentraene Kristiansand og Stavanger. En ny, firefelts vei på strekningen vil være det enkelttiltaket som uten sammenligning vil gi størst samfunnsnyttig effekt, både i form av færre drepte og hardt skadde, forsterket regional utvikling og en mer vekstkraftig næringsutvikling i hele regionen."

E39 følger et landskap med mange daler og kløfter. De vegfarende langs strekningen opplever et kystklima med nullføre store deler av vinteren. Til sammen innebærer dette betydelige framkommelighetsproblemer på dager med sludd og snø. Det er derfor et særtrekk med strekningen, at selv om vegen ligger i lavlandet, hender det at det må innføres kolonnekjøring ved snøfall. Flere hundre vogntog får hver vinter hjelp av vegvesenets entreprenører for at disse ikke skal blokkere vegen for all trafikk i de mange bakkene på strekningen.

E39 er blant de mest møteulykkesbelastede vegene i landet

- 75 prosent av de drepte og 67 prosent av de hardt skadde på strekningen er i møteulykker.
- 51 personer er blitt drept og 101 hardt skadd de ti siste årene.

I følge tall fra SSB vil Stavanger og Kristiansand oppleve en befolkningsvekst på hhv. 40 og 30 prosent fram til 2030.

Vegnormalstandarden er nødvendig for å prioritere bevilgninger i norsk vegpolitikk. Samtidig er det viktig at når samfunnet planlegger så må en planlegge for robuste løsninger som tar høyde for usikkerhet om framtiden.

Norsk vegplanlegging har hatt en tendens til å undervurdere trafikkveksten. Et relevant eksempel som illustrerer dette er veien mellom Arendal og Grimstad, som ble planlagt og bygget som en møtefri 2/3 felts veg. I planene for denne vegen la en til grunn en ÅDT på 8.000 biler i år 2000. Da vegen ble åpnet i 2000 var trafikken 10.000. I dag har vegen en ÅDT på 16.000.

Nye retningslinjer og direktiver gjør at en av sikkerhetsmessige årsaker ikke kan bygge midtrekkverk gjennom tunneller som er lengre enn 500 meter. Anslag på bakgrunn av tunellbehov og overgangssoner på strekningen tilsier at 40-50 km av en ny E39 vil bli uten midtrekkverk. Med andre ord vil omlag 25% av en ny E39 ikke bli møtefri stamveg. Vi mener derfor at det må bygges doble tunnellop slik at hele vegen blir en møtefri og trafikksikker veg.

KS1 viser at midtrekkverkkonseptet er samfunnsøkonomisk lønnsomt og anbefaler at utbygging iverksettes så raskt som mulig. Ved siden av økt framkommelighet er gevinstene innenfor trafikksikkerhet en viktig forutsetning for denne konklusjonen. KS1 påpeker at det er viktig å finne en løsning som sikrer fysisk skille mellom kjørebane i tunneller. Etter at KS1 rapporten ble fremlagt uttales det fra Statens vegvesen (SVV) i en pressemelding av 3. mai d.å., følgende:

Statens vegvesen anbefaler at det bygges tunneler med to løp på E39 mellom Søgne og Ålgård. I første omgang gjelder dette strekningene Vigeland-Lyngdal og Egersund - Ålgård.

– Vi anbefaler at midtrekkverk konseptet legges til grunn for videre planlegging av E39 mellom Søgne og Ålgård, sier regionvegsjef Kjell Inge Davik i region sør. – Det skal anlegges sammenhengende fysisk skille mellom kjøreretningene øst for Lyngdal og nord for Vinningland ved Egersund, inkludert midtrekkverk eller to løp i tunneler.

Også strekningen Lyngdal - Vinningland skal planlegges for fysisk skille mellom kjøreretningene, inkludert i tunneler. Byggingen av tunnellop nummer to blir gjort når årsdøgntrafikken på strekningen overstiger 8.000.

Statens vegvesen har dermed langt på veg tatt til følge høringsuttalelsene fra en samlet region samt det som KS1 (KVU Søgne – Ålgård) påpeker om at en ny E39 mellom Kristiansand og Stavanger må planlegges som en møtefri veg. Utbyggingen skal bestemmes av årsdøgntrafikken. Det er avgjørende for trafikkavviklingen vest for Kristiansand, fra Breimyrveien til Søgne grense (i henhold til vedtatt kommunedelplan) inngår i en totalplan for E-39 Søgne – Ålgård, og at strekningen Søgne grense – Lindelia planlegges samtidig.

Vurderingen lagt til grunn for denne høringsuttalelsen er at staten bør planlegge enda mer framtidsrettet og rasjonelt, ved å planlegge ny E39 i en firefelts trase på strekningen.

På denne bakgrunn opprettholdes tidligere høringsuttalelse og vurdering - om at ny E39 må planlegges i en firefelts trase slik at vegen i framtiden kan utvides til firefelts veg når det trafikale behovet er tilstede.

- En samlet region er enige KVU/KS1 vurderinger omkring viktigheten av å starte opp planlegging og bygging av en ny E39 - straks. Regionen står samlet bak kravet om at ny E39 må planlegges som møtefri veg i firefelts vegtrase, og at vegen bør utvides til fire felt etter hvert som trafikkgrunlaget tilsier dette.

Kollektivtransporten i distriktene utgjør i dag lovpålagt skoleskys inkludert et minimums servicetilbud til de av innbyggerne som ikke disponerer egen bil. Fra Vest-Agder fylkeskommunes ståsted opereres det ut i fra en politikk om at det kun er i og i mellom de større byområdene at kollektivtransporten kan være et reelt alternativ til personbilen.

Jernbane

Regionen har, gjennom bl.a. Jernbaneforum Sør, i over 20 år arbeidet for en modernisering av jernbanen i korridor 3: Oslo – Kristiansand - Stavanger gjennom etableringen av en ny Sørvestbane. Det viktigste prosjektet er sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

På jernbaneområdet er det i forbindelse med NTP gjort en rekke utredninger. Agderfylkene har sammen gjennom Jernbaneforum Sør (som består av representanter fra Vestfold, Telemark, Rogaland og Agderfylkene), utarbeidet en felles høringsuttalelse til henholdsvis Høyhastighetsutredningen, KVV InterCity og etatenes forslag til Nasjonal transportplan.

Agderfylkene slutter seg til uttalelsen fra Jernbaneforum Sør og det gjengis følgende fra denne:

" Høringsuttalelse til Høyhastighetsutredningen, KVV InterCity og etatenes forslag til Nasjonal transportplan.

KVV InterCity

- *Utbyggingen på Vestfoldbanen er første trinn i en høyhastighetssatsing på Sørvestbanen fra Oslo til Stavanger*
- *Påbegynte parseller må bygges ut i henhold til vedtatte planer*
- *Dobbeltspor på parsellen Larvik til Porsgrunn muliggjør sammenkobling med Sørlandsbanen*
- *Stasjonsstruktur i Vestfold er først og fremst vestfoldanliggende så lenge den totale reisetiden til Porsgrunn ikke vesentlig forlenges og utbyggingen utsettes*
- *Fastsatt dato for når dobbeltspor på Vestfoldbanen skal være ferdig*

Høyhastighetsutredningen

- *Jernbaneforum Sør støtter hovedkonklusjonene fra høyhastighetsutredningen*
- *Strekningen Oslo - Stavanger langs kysten må bygges først*
- *Utbyggingsrekkefølge:*
 1. *Drammen - Tønsberg - Porsgrunn - med hastighet 250 km/t*
 2. *Porsgrunn - Brokelandsheia - med hastighet 250 eller 330 km/t*
 3. *Brokelandsheia - Kristiansand med hastighet 250 eller 330 km/t*
 4. *Egersund - Kristiansand - med hastighet 250 eller 330 km/t og Sandnes - Egersund - med hastighet 250 km/t*

Etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023

- *Jernbaneforum Sør mener at det må planlegges og investeres i sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen (Grenlandsbanen) i kommende NTP periode slik at denne strekningen står ferdig samtidig som Vestfoldbanen ferdigstilles med dobbeltspor.*
- *Grenlandsbanen muliggjør InterCity trafikk helt til Kristiansand*
- *Nødvendige tiltak må gjøres for å legge til rette for ønsket overføring av gods fra veg til bane*

Finansiering og organisering

- *Forutsigbar finansiering er en forutsetning for en rask realisering av Sørvestbanen*
- *Jernbaneforum Sør er åpne for å etablere eget utbyggingsselskap for Sørvestbanen*

Miljø og klimaregnskap

- *Økt andel persontrafikk på tog og gods fra veg til bane er en god og riktig miljøpolitikk*

Kollektivtrafikkens fremtid

- *Sørvestbanen vil være kjernen i landsdelens kollektivtrafikk*

Oppsummering

- *Sørvestbanen må få en helhetlig finansiering og stå ferdig i 2030*
- *Sørvestbanen åpner for både høyhastighetstrafikk og InterCity-trafikk til og fra Kristiansand*
- *Pilotprosjektet for god knutepunktutvikling må startes*
- *Etterbruken av Sørlandsbanen må utredes*

Høyhastighetsutredningen

Hovedkonklusjonene fra utredningen er:

- *Det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge*
- *Det er et stort endepunkt- og underveismarked*
- *Utbyggingskostnadene er betydelige for alle alternativer og varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene*
- *Bedriftsøkonomien er positiv for de fleste strekningene hvis kostnader forbundet med investeringer holdes utenfor*
- *Redusert utslipp av CO2 etter at banene er satt i drift. Antall år før man oppnår CO2-utslippsbalanse varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene*
- *Høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av Inter-City (IC) nettet i Østlandsområdet.*
- *Dobbeltspor fra Oslo til Lillehammer, Skien og Halden kan være første skritt i en høyhastighetsutbygging.*
- *Det er ingen konflikter mellom utbygging av IC nettet med en hastighet 250 km/t, og en eventuell videre utbygging med 330 km/t.*
- *Samfunnsøkonomien er negativ for alle strekningene*

Det er et stort potensial for høyhastighetsbaner mellom de store byene i Sør-Norge i forhold til befolkningsmengde. Utredningen har vist at 30-40 % av trafikken på strekningene er såkalt

underveistrafikk, d.v.s. passasjerer som går av og på stasjoner mellom endepunktene. En eventuell realisering av høyhastighetsbaner vil forkorte reisetiden for befolkningen i regioner og distrikter mellom de store byene i en betydelig grad. Ved en eventuell realisering av høyhastighetsbaner i Norge bør disse framføres slik at de vil betjene befolkningen underveis mellom de store byene.

En vil da kunne oppnå følgende effekter:

- Kombinere IC trafikk og høyhastighetsfjerntog- gi regionene og distriktene mellom de store byene et bedre reisetilbud
- Legge til rette for økt bosetting og næringsutvikling i regioner og distrikter
- Redusere presset på de store byene

Den strekningen som vil få flest antall passasjerer, er Oslo - Kristiansand - Stavanger med 5,0 - 5,5 mill. reisende pr år. Strekningen Oslo-Stavanger er beregnet å få ca. 1 mill. flere passasjerer pr år enn noen av de andre strekningene.

Høyhastighetsutredningen forutsetter at IC-nettet blir bygget ut først. Hvis høyhastighetsbaner skal bygges i Norge, foreslås strekningen Drammen - Tønsberg - Porsgrunn - Kristiansand - Egersund - Stavanger som en interessant strekning å realisere først. Fjerntogtrafikk til Kristiansand, Stavanger og byer, regioner og distrikter i mellom kan kombineres med IC-trafikk på strekningen Porsgrunn - Drammen - Oslo og strekningen Stavanger - Sandnes - Egersund.

Et slikt prosjekt bør realiseres i en rekkefølge der parseller/strekninger som gir størst nytte, blir bygget først. Etter høyhastighetsprosjektets oppfatning vil dette være:

1. Drammen - Tønsberg - Porsgrunn - med hastighet 250 km/t
2. Sandnes - Egersund - med hastighet 250 km/t
3. Porsgrunn - Kristiansand - med hastighet 250 eller 330 km/t
4. Egersund - Kristiansand - med hastighet 250 eller 330 km/t

For de reisende vil dette bety at toget vil stoppe i Drammen, Tønsberg, Torp, Porsgrunn, Arendal, Kristiansand, Mandal, Egersund, Sandnes.

Reisetiden Oslo - Stavanger vil bli ca 3:20 - 3:30, hvis toget stopper på alle stasjonene, avhengig av hvilken hastighet som velges mellom Porsgrunn og Sandnes.

Jernbaneforum Sør slutter seg i all hovedsak til hovedkonklusjonene fra høyhastighetsutredningen og peker særlig på underveismarkedets betydning.

Når det gjelder forslaget til utbyggingsrekkefølge ønsker vi at parsellen Porsgrunn - Kristiansand deles i to og at parsellen Porsgrunn - Brokelandsheia (Grenlandsbanen) bygges ut parallelt med InterCity utbyggingen på Vestfoldbanen. Grenlandsbanen vil ha betydelig regional effekt og knytte sammen Agderbyen, Grenland og Vestfoldbyen og redusere reisetiden fra Stavanger og Agder med 1 time mot Oslo. Parsellen Sandnes- Egersund må ses i sammenheng med utbyggingen av Egersund - Kristiansand.

Vi ser også behov for en fornyet gjennomgang av samfunnsøkonomien i prosjektet, og ber om at dette gjøres slik at banens totale kapasitet på høyhastighet, InterCity og godstrafikk ses i sammenheng. Vårt syn er også at banen muliggjør InterCity-trafikk fra Oslo til Kristiansand og fra Stavanger til Kristiansand. I den forbindelse vises det til en egen mulighetsstudie for kystnær bane Brokelandsheia - Kristiansand - Egersund, utarbeidet av Agder- fylkene og Rogaland fylkeskommune. Rapporten viser at det er behov for å se nærmere på trasevalg og stasjonsplassering for å treffe markedet bedre, blant annet gjennom Kristiansand.

Etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023

Etatenes forslag til NTP for jernbanesatsing i korridor 3 følger i hovedsak opp konklusjonene fra HHU og KVU InterCity. De økonomiske rammene som ligger til grunn for forslaget til NTP, vil derimot ikke muliggjøre en offensiv satsing på Sørvestbanen for å møte befolkningsøkningen i landsdelen. Resultatet vil være økt biltrafikk og fortsatt lange reisetider.

Jernbaneforum Sør tar for gitt at planramme +45 % minst blir lagt til grunn i NTP. Dette muliggjør reisetid på en time fra Oslo - Tønsberg med to tog i timen fra 2026.

Vi forstår jernbanedirektørens behov for økte bevilgninger til vedlikehold av dagens baner, men økt vedlikehold kan på ingen måte dekke opp for det økte behovet som fremtidens befolkningsvekst skaper. NSB har i tillegg sagt at dersom ikke Sørvestbanen bygges ut raskt, vil passasjertrafikken på dagens Sørlandsbane forvitre.

Jernbaneforum Sør forventer at det investeres i sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen (Grenlandsbanen) i kommende NTP periode slik at denne står ferdig samtidig som Vestfoldbanen ferdigstilles med dobbeltspor. Det betyr at planarbeidet for Grenlandsbanen må starte nå.

Finansiering og organisering

En forutsigbar finansiering er avgjørende for at InterCity strekningen skal ferdigstilles på 10 år. Vi forventer også at løfter om ferdigstillelsesdato for InterCity-strekningene som er gitt av samferdselsministeren følges opp. Dette er vesentlige elementer i fornyingen av norsk jernbane og et godt utgangspunkt for raskere realisering.

Imidlertid må øvrige rammebetingelser for effektiv organisering legges til rette. Vi mener at regjeringen gjør klokt i å se til våre naboland på hvordan dette gjøres der, og hvilke erfaringer som kan hentes. Dagens ordning med 100 % finansiering over statsbudsjettet og ingen anledning til låneopptak for Jernbaneverket, er ikke hensiktsmessig når store prosjekter som strekker seg over mange år, skal igangsettes. Vi tror også at forslagene fra jernbanedirektøren om egne utbyggingselskap for store prosjekter og utbyggingsavtaler med kommunene for å øke samfunnsverdien av knutepunkt, er kloke. Jernbaneforum Sør ønsker å bidra i å tilrettelegge for dette slik at Sørvestbanen kan realiseres raskere.

Jernbaneforum Sør registrerer at alle planene som er lagt fram, er samfunnsøkonomisk ulønnsomme etter Finansdepartementets beregningsmetode. Sørvestbanen vil i fremtiden gi muligheter for InterCity-trafikk, høyhastighetstrafikk og godstransport på samme bane. En beregning av samfunnsnytt for dette helhetlige tilbudet bør gjennomføres for å se om dette samlet viser positiv samfunnsøkonomi for InterCity strekningen i Vestfold/Telemark og høyhastighetssatsingen langs kysten fra Porsgrunn til Stavanger. Godspotensialet på banen må også tas med i regnestykket.

For ytterligere å øke den samfunnsmessige lønnsomheten av Sørvestbanen bør kommunene og fylkeskommunene i samarbeid med staten (JBV) lage modeller for god knutepunktutvikling. Vi foreslår at det igangsettes pilotstudier på utvalgte knutepunkt langs banen.

Jernbaneforum Sør er bekymret for de høye kostnadene ved bygging av moderne jernbane i Norge, og mener det må settes inn ekstra innsats for å sikre god innkjøpskompetanse hos utbygger. Vi mener også at bedre organisering og fokus på større utbygginger, gjerne gjennom egne utbyggingselskap, kan redusere kostnadsveksten.

Miljø og klimaregnskap

Jernbaneforum Sør er bekymret for de store forskjellene utredningene presenterer når det gjelder klimaregnskap. Det vil derfor være riktig å beregne dette på nytt for hele strekningen fra Oslo til Stavanger for et helhetlig tilbud på Sørvestbanen. Legges høyhastighetstrafikk, InterCitytrafikk til Kristiansand og godstransport til grunn for klimaregnskapet, tror vi at banen vil bli klimanøytral langt raskere enn det som presenteres i de separate utredningene.

Sørvestbanen er et positivt bidrag i Norges miljøsatsing og vil være med på å oppfylle EU-krav til miljøsatsing.

Kollektivtrafikkens fremtid

For å få flere mennesker til å reise kollektivt må insentivene for å velge kollektivtransport være gode. I tillegg til felles billettsystem for buss og tog, må innholdet i reisen tilpasses de reisendes behov på en moderne måte. Det betyr elektroniske tjenester som muliggjør gode kommunikasjonsløsninger under reisen. Et variert tilbud av små og store arealer på toget må muliggjøre møter og arbeid underveis. Tilbyderne av kollektivtrafikk må oppfordres til å tenke nytt og være kreative for å øke andelen av kollektivreisende.

Sørvestbanen vil kombinere IC-trafikk og høyhastighetsfjerntog og gi regionene, byene og distriktene et bedre reisetilbud.

Sørvestbanen vil legge til rette for økt bosetting og næringsutvikling i hele landsdelen. Sørvestbanen vil redusere presset på de store byene. "

Når det gjelder uttalelse til Jernbaneverkets rapport fra stasjonsstrukturprosjektet, vises det til egen sak.

Det er viktig å legge til rette for å overføre mer gods fra veg til bane. Herunder må det sørges for å få på plass tilstrekkelig kryssingsspor som kan øke kapasiteten og dermed bedre regulariteten. Tiltak for tilfredsstillende kraftforsyning er også viktig å få på plass snarest mulig for å sikre tilstrekkelig trekraft til lengre godstog.

Langemyr godsterminal er et viktig nasjonalt godsknutepunkt og må videreutvikles for å kunne håndtere ønsket vekst i godstrafikken. ROM eiendom har presentert planer for hvordan man med relativt enkle midler kan utvide kapasiteten vesentlig gjennom etablering av dobbelspor fra Langemyr til Dalane. Fylkeskommunen vil gi sin tilslutning til disse planene.

Utbygging av nye banestrekninger vil også gi vesentlig økt kapasitet for godstransport. Gamle banestrekninger vil innebære økt sporkapasitet og gi et viktig bidrag til regularitet og redundans ved økt driftssikkerhet i forhold til kjøreavbrudd på Sørvestbanen.

Havn og Kristiansand havn

Havnene langs korridor 3 fungerer som innfallspor til store deler av landet både for gods- og persontrafikk. Kristiansand havn er utpekt havn og har direkte tilknytning til jernbane og hovedvegssystemet langs kysten mot Oslo, Stavanger og Bergen. Geografisk ligger havnen kort vei fra markedene på Kontinentet, i Storbritannia, Skandinavia og Baltikum. Med sin strategiske plassering som intermodalt knutepunkt

spiller Kristiansand havn en viktig rolle for både gods- og persontrafikk inn og ut av landsdelen.

Et viktig ledd i videreutviklingen av havnen er utbygging av et nytt moderne anlegg i Kongsgård / Vige området øst for nåværende havn. Videre er det planlagt ny konteinerhavn i tilknytning til dagens havn. For brukerne av havnen innebærer dette en moderne havn med økt kapasitet, bedre sikkerhet og mer kostnadseffektiv lastehåndtering fra kai til kunde.

Fylkesrådmannen er langt på veg enige i etatenes beskrivelse av situasjonen når det gjelder godstransporter, men tror ikke de foreslåtte tiltakene er tilstrekkelige for å få til en større omfordeling av gods fra veg til bane og sjø. Dør-dør transporter på veg kjennetegnes ofte av høy fleksibilitet (frekvens, destinasjoner og tilpassede transportløsninger), lave tidskostnader og lave fraktpriser sammenlignet med dør-dør transporter som inkluderer sjø og/eller bane. For at sjø og bane skal inngå i en langt større andel av effektive dør-dør transporter må fleksibiliteten økes og tidskostnadene reduseres for sjø og bane. Skal konkurransekraften til multimodale transportløsninger (transporter som kombinerer sjø og/eller bane og veg) løftes slik at det skjer en betydelig overgang fra veg til sjø og bane, må godsstrømmene i knutepunktene konsentreres. Mer gods i knutepunktene vil gi høyere frekvens, flere destinasjoner og totalt sett lavere tidskostnader.

På jernbanen har det allerede skjedd en sterk reduksjon i antall terminaler. På sjø derimot har vi fortsatt et stort antall havner som konkurrerer om begrensede godsmengder. Investeringer i moderne havneinfrastruktur, kaier, omlastingsarealer, løfte utstyr med mer, er kostbart. De færreste norske havner har den nødvendige kapital til å gjennomføre tunge investeringer for å gjennomføre en betydelig omlegging av driften og tilbudet i havnen. Drift og investering i havnene er finansiert av egne inntekter. Store investeringer må dermed gjennomføres over mange år under stor usikkerhet. I flere havner kan investeringer i prinsippet finansieres helt eller delvis gjennom bytransformasjon, der eksisterende havnearealer omgjøres til bolig og næring. Problemet er imidlertid at den «nye» godshavnen må bygges før eksisterende arealer kan frigjøres og selges i markedet. Det oppstår dermed et gap mellom når kostnadene påløper og når inntektene kan realiseres, et gap de færreste norske havner er i stand til å bære. Resultatet blir dermed ingen større investeringer, mindre omfattende investeringer enn det som ville vært optimalt eller en vesentlig mer langsom omlegging av driften enn det både nasjonale, regionale og lokale politiske målsettinger tilsier.

I Kristiansand ser vi resultatene av dagens styrings- og finansieringsmodell tydelig. For å gjennomføre en vedtatt omstrukturering av havnearealene som vil ha positiv virkning for både byutvikling og godstransporttilbudet, er det nødvendig med tunge investeringer i ny havneinfrastruktur inkludert en mulig integrering av omlastingsterminal for jernbanen. Den manglende samtidigheten mellom realiseringen av frigjorte eiendomsverdier og påløpte investeringskostnader skaper imidlertid stor usikkerhet for framdriften.

Slik vi leser NTP-forslaget vil forslagene ikke gi den ønskede omstruktureringen av godsmarkedet.

- Det er viktig at Kristiansand havn får en god tilknytning både til den framtidige E18/E39 løsningsen, til Langemyr godsterminal og til jernbanen på kort og på lang sikt.
- Det er også viktig at staten tilrettelegger med en avgiftspolitik som sikrer nasjonale målsetninger og dermed fremmer bruken av Kristiansand havn.
- Det er positivt at innseilingen til Farsund foreslås forbedret i NTP planforslaget +20 og +45.
- Det bør etableres en finansieringsordning som kan bidra til en rask omlegging av driften gjennom investeringer i nødvendig havneinfrastruktur. Før det etableres en toppfinansieringsordning for nye innenlandske tilbud bør det utredes en toppfinansieringsordning for investeringer i havneinfrastruktur, og om en slik ordning bør komme tillegg til eller i stedet for etatenes foreslåtte ordning

Kristiansand lufthavn, Kjevik

En velfungerende flyplass med et godt rutetilbud er i dag en viktig del av en komplett sammenhengende infrastruktur i et samfunn. Kristiansand Lufthavn, Kjevik, ligger sentralt plassert på Agder og har avganger både innenlands og utenlands. En samlet landsdel står bak Kjevik som en flyplass som dekker regionens behov og som er godt rustet for å håndtere ytterligere vekst. Det er viktig at staten ved Avinor sikrer og satser på flyplassen og at flyplassen har en teknisk- og publikumsstandard som tilfredsstillers dagens og framtidens behov.

- Det er positivt at Avinor prioriterer kapasitetsutvidelse i banesystem og terminalbygg på Kristiansand lufthavn, Kjevik.

Mobilnettverk

Mobilnettverket må bygges ut slik at innbyggere og næringsliv over alt skal kunne ha tilgang til dette. Vest-Agder fylkeskommune bidrar i dag og vil fortsatt bidra inn i dette arbeidet. Det er et ønske at staten bidrar økonomisk til at fylkeskommunen i samarbeid med kommunene kan få ytterligere forgang i dette arbeidet.

5. Kristiansandsregionen

I Kristiansandsregionen er det følgende forhold innenfor samferdsel vi vil trekke fram:

- Bypakke Kristiansand
- Kollektivtransport

Kristiansandsregionen er det naturlige vekstsentrum for landsdelen og har opplevd sterk vekst de siste ti-årene. Regionen har tiltrukket seg nye innbyggere, nyskapende næringsliv og er et viktig sentrum for høyere utdanning. Prognosene fra Statistisk

sentralbyrå viser at regionen vil ha 50.000 flere innbyggere 30 år fram i tid. Det er viktig at denne regionen har samme rammebetingelser for nærings- og samfunnsutvikling som tilsvarende landsdelssentrum rundt om i Norge. Transportløsninger og infrastruktur spiller her en avgjørende rolle.

I høringen av KVVU Kristiansand uttalte alle kommunene rundt byen, Kristiansand kommune, Vest- og Aust-Agder fylkeskommune seg i en felles høringsuttalelse der følgende ble vektlagt:

"En fremtidsrettet videreutvikling av trafikksystemet i og rundt Kristiansand er en nødvendig forutsetning for å skape nye muligheter for fortsatt vekst og bidra til en bærekraftig utvikling i hele regionen.

Det viktigste er å sørge for at dagens flaskehals forsvinner, samtidig som Kristiansand-regionens rolle som nav i det regionale transportsystemet styrkes. I tillegg må det tilrettelegges for miljøvennlige løsninger, spesielt i lokaltrafikken i og rundt bysentrum.

Med utgangspunkt i KVVU Kristiansand ønsker regionen at følgende prinsipper legges til grunn for den videre utviklingen av transportsystemet i og rundt Kristiansand:

- 1. Konsept Ytre ringvei legges til grunn for videre planlegging av vegtrafikksystemet i Kristiansandsregionen.*
- 2. Utbyggingsprogrammet må gjennomføres langt raskere enn høringsforslaget viser. Lokale og regionale politiske myndigheter vil bidra aktivt til arbeidet med Nasjonal transportplan og planlegging etter plan- og bygningsloven for å sikre dette.*
- 3. Prosjektene i utbyggingsprogrammet bør i hovedsak bygges i den rekkefølgen de er foreslått. For å sikre en robust og forutsigbar trafikkavvikling i den lange anleggsperioden, er det helt nødvendig å etablere omfattende prioriteringstiltak for kollektivtransporten på hele strekningen fra Tangvall til Lillesand.*
- 4. Kristiansand Havn må få direkte tilknytning til hovedvegnettet for å støtte opp om havnas betydning som nasjonalt transportknutepunkt.*
- 5. Både Ytre ringvei og ny E39 mellom Breimyrveien og Volleberg er avgjørende viktige deler av den samlede trafikkløsningen. E39 Breimyrveien – Volleberg bygges så snart som mulig, om nødvendig etter Ytre ringvei.*
- 6. Ny veg til Kristiansand lufthavn Kjevik over Hamrevann kan forseres hvis utbyggingsinteressene bidrar vesentlig til totalfinansieringen.*
- 7. Satsingen på gang- og sykkeltrafikk og kollektivtrafikk er ambisiøs og lovende.*
- 8. Lokal brukerfinansiering organiseres i en utvidet bompengering med flat takst. Brukerbetaling og andre trafikkbegrensende tiltak vurderes hvert fjerde år i lys av den lokale miljø- og trafikksituasjonen og utbyggingsprogrammet i Nasjonal transportplan (NTP).*
- 9. Andre trafikkbegrensende tiltak er svakt utredet i høringsdokumentet. Det er behov for mer utredning av andre aktuelle tiltak."*

Bypakke for Kristiansand.

I transportetatenes forslag til NTP er Samferdselsdepartementets brev av 11.9.2009 med krav til bypakker fulgt opp. I sammendraget heter det bl.a.:

- *«I de største byområdene må kollektivtrafikk, gåing og sykling ta veksten i persontransporten.. I praksis må folks transportadferd endres.»*
- *«I byene prioriteres derfor gode kollektive løsninger og tiltak for å legge til rette for gåing og sykling.. Det vil bli mange nye kollektivreiser med den transportpolitikken transportetatene foreslår. Det er behov for store investeringer og økte driftstilskudd til kollektivtransport.»*
- *«Staten må gi økonomisk rom for kommuner og fylkeskommuner til å bygge ut sin del av kollektivtrafikken. Det er behov for mer statlige midler. Samtidig må det innføres restriktive tiltak mot den private biltrafikken. Eksempler på dette er køprising og dyrere parkering.»*

I forslag til NTP er det foreslått satt av 13 mrd kr til bypakker, gitt at rammen utvides med 45 %. I omtalene av bypakkene heter det bl.a.:

- *«I forhandlinger om bypakker vil transportetatene legge stor vekt på at lokale myndigheter bidrar til å utvikle et godt kollektivtilbud, legger godt til rette for gående og syklende samt gjennomfører restriktive tiltak rettet mot privatbiltransporten i byene.»*
- *Det er behov for nært samarbeid mellom stat, fylkeskommune og bykommune ved både utvikling og gjennomføring av bypakkene. ..det er hensiktsmessig at arbeidet ledes av en styringsgruppe eller tilsvarende der stat, fylkeskommune og bykommune er representert.»*

Statens vegvesen vil prioritere arbeidet med bypakker, og har signalisert at vegdirektør/regionvegsjef ønsker å delta i styringsgruppen for en bypakke i Kristiansand.

På møtet i Areal og transportutvalget for Kristiansandsregionen (ATP – utvalget) 30.3.2012 var det enighet om følgende deltakere i styringsgruppen fra lokalt hold:

- Fylkesordfører i Vest – Agder (nå leder av ATP-utvalget)
- Ordfører i Kristiansand
- Nestleder i ATP - utvalget

Styringsgruppens endelige forslag til Bypakke (bompengesøknad) skal behandles i ATP – utvalget med etterfølgende politisk behandling i kommunene i regionen, og i Aust – og Vest – Agder fylkeskommuner.

En administrativ prosjektgruppe har allerede startet arbeidet med å initiere prosessen mot en bypakke for Kristiansand. Gruppen består av representanter for Vest-Agder fylkeskommune, Kristiansand kommune, de øvrige kommunene i Knutepunkt Sørlandet, samt Statens vegvesen.

Det legges parallelt med denne høringsuttalelsen opp til en egen politisk sak med sikte på bred lokal forankring, der målsettingen er å få på plass rammeverket for arbeidet med en bypakke i Kristiansand. Arbeidet med å detaljere bypakken og lage avtaleforslag vil skje fra og med høsten 2012.

Kollektivtrafikken

skal i Kristiansandsregionen være et godt alternativ til privatbilen og spesielt på de tider av døgnet det er stor trafikkbelastning i transportsystemet. På bakgrunn av befolkningsprognoser innebærer dette at kollektivtrafikken i framtiden vil måtte frakte langt flere på den tid av døgnet der all buskapasitet allerede er i bruk – i rushtrafikken. Dette betyr at kollektivsystemet over tid vil måtte dimensjoneres opp, og dette vil koste penger. Vest-Agder fylkeskommune har sammen med Kristiansand kommune etablert eget administrasjonsselskap og konkurranseutsatt all busdrift i fylket. Dette er med å sikre effektiviteten. Innenfor dagens rammebevilgning fra staten til fylkeskommunen ses ingen mulighet til å finansiere mer kollektivdrift uten at andre viktige samfunnsoppgaver ville måtte reduseres. I en rekke undersøkelser, som fylkeskommunen har fått gjennomført, er det påvist at dagens nivå på kollektivtrafikken er vesentlig under et samfunnsøkonomisk optimalt nivå. Det er i Kristiansand kommune og i Vest-Agder fylkesting vedtatt et prinsipp om at en kan bruke av bompenger til å delfinansiere kollektivtrafikken utover bevilgningene fra Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune. Ut over dette mener Vest-Agder fylkeskommune at Staten bør bidra mer til drift av kollektivtrafikken i alle de 9 største byene i landet. Et kapasitetssterkt og attraktivt kollektivtilbud krever betydelig driftstilskudd nasjonalt. En utvikling der kollektivtransporten skal ta mesteparten av forventet biltrafikkvekst i de ni største norske byområdene, er anslått til å ville kreve ca. 4,6 milliarder kroner i årlig økt tilskudd, ekskl. tilskudd til jernbanen. Dette framkommer i felles rapport om kollektivtransporten, laget på oppdrag fra Norsk Forening for Kollektivtrafikk (Kollektivtrafikkforeningen) og NHO Transport.

En viktig oppgave for Vest-Agder fylkeskommune er å ha en helhetlig politikk der en ser fylket under ett. Regionplan Agder 2020 og Regionplan for Kristiansandsregionen 2011 – 2050 gir viktige føringer i dette arbeidet.

I Kristiansandsregionen ligger forholdene godt til rette for bærekraftige samferdselsløsninger der kollektivtrafikken, sykkel og gange kan prioriteres og sikres best mulig rammevilkår og framkommelighet. Det er igangsatt arbeid med en bypakke for Kristiansand, der byen og regionen ønsker å inngå et forpliktende samarbeid med Staten om å få til de gode transportløsningene. Den overordnede målsetning for bypakke Kristiansand er å skape et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov og fremmer regional utvikling. Lokalt er en villig til å vurdere alle former for restriktive tiltak for å lykkes i denne målsetningen.

6. Fylkesveger

Fylkesvegene utgjør det viktige finmaskede vegnettverket som gjør det mulig for folk å virke og bo i hele fylket. Vest-Agder fylkeskommune har satset mer, enn det staten har gjort tidligere, på å videreutvikle fylkesvegnettet, men står overfor store

kostnadsutfordringer. Kostnadsveksten til drift og vedlikehold har økt med 11 % (SSB tall) de siste to årene, noe som igjen presser investeringsbudsjettet. Det er viktig at staten tar ansvar for å gi fylkeskommunene rammebetingelser som gjør en i stand til å opprettholde nivået på fylkesvegvedlikeholdet.

Drift- og vedlikehold av fylkesvegene

Etter forvaltningsreformen økte fylkesvegnettet i Vest-Agder med 750 kilometer fra 1310 til 2060 kilometer. Vest-Agder fylkeskommune har nå ansvaret for alle viktige regionale veger med unntak av E18, E39 og Rv9 (riksvegnettet utgjør om lag 220 kilometer).

Drift- og vedlikehold av veg deflatorjusteres, for 2012 med 3,25 pst., mens den reelle prisveksten vil bli høyere. I 2011 var prisveksten 6,6 pst. Det ventes en kostnadsvekst langt utover deflatorvekst i de nye driftskontraktene fremover.

Det har også blitt strengere nasjonale krav til elektroniske installasjoner i tunneller og bruer. Dette vil kreve betydelige mer bevilgninger for å klare å oppfylle. I Vest-Agder har vi også mye dårlig asfaltdekke. I tillegg til dette kreves det også økt fokus på rassikring.

I Vest-Agder anslås det fra Statens vegvesen et behov til drift- og vedlikehold på ca. 250 mill.kr årlig for å sikre at forfallet på vegene ikke øker. Dette er langt over det Vest-Agder fylkeskommune med dagens rammeoverføringer kan klare å bevilge til formålet. I 2012 er det bevilget 190 mill. kr til fylkesvegene.

Staten må i sine rammeoverføringer til fylkeskommunene oppjustere overføringene til fylkesvegvedlikehold i tråd med den reelle kostnadsutviklingen som staten selv rapporterer. Uten en slik statlig politikk vil fylkesvegnettet i Norge forvitte år for år.

Som følge av klimaendringene vil belastningen på infrastruktur øke. Dette vil gi store utfordringer for planlegging, utbygging og vedlikehold av infrastrukturen, ikke minst knyttet til flom, rassikring mm. Statens vegvesen har nettopp gjort en kartlegging av rasfaren i fylket. Resultatet av dette arbeidet viser at det er to steder langs fylkesveg med stor rasfare, 15 steder med moderat rasfare og 20 steder med rasfare. I tillegg kommer alle stedene vi i dag ikke kjenner til risikoen.

Fylkeskommunen har per i dag ingen forsikringsordning av fylkesvegnettet og er derfor i så måte selvassurandør. Fylkeskommunen har en økonomi som er vesentlig mer utsatt ved en uønsket hendelse enn det staten var/er som vegeier og selvassurandør. Vi er derfor av den oppfatning at dette med assurance er en forglemmelse i forvaltningsreformen 2010 og at staten må se på dette spørsmålet, med henblikk på å finne fram til en tjenlig ordning for alle fylkeskommuner.

- Det er positivt at NTP foreslår et eget program for rehabilitering av fylkesvegnettet samt kompensasjon for ekstraordinær kostnadsøkning innenfor drift- og vedlikehold. Vest-Agder fylkeskommune ber staten om rammebevilgninger som muliggjør videre satsing på fylkesvegnettet.

- Staten må se på spørsmålet om assurance i forbindelse med evaluering av forvaltningsreformen 2010, med henblikk på å finne fram til en tjenlig ordning for alle fylkeskommuner .

Investeringer i fylkesvegnettet

I forbindelse med Nasjonalbudsjett for 2012 innføres et trekk i fylkeskommunens investeringsrammer for fylkesveger, som følge av at det ikke lenger refunderes fullt ut for merverdiavgift knyttet til bompengefinansierte prosjekter på fylkesveg. Som følge av at Vest-Agder har flere store bompengefinansierte fylkesvegprosjekter, blir fylket hardt rammet av at dette. Dette vil utgjøre 15 mill. kr i 2012.

Bortfall av midler gir reduksjon i investeringsnivået på fylkesveg, og utsetter eller stopper viktige utbedringsprosjekter.

Endringen innebærer at bompenger som er forutsatt brukt til vegformål i Vest-Agder, i stedet vil gå til staten og andre formål. Midlene vil heller ikke lenger knyttes til området de er krevd inn i.

Vest-Agder fylkeskommune oppfatter at dette må være i strid med Stortingets forutsetninger for innføring av bompenger. Endringen innebærer videre en forskjellsbehandling i forhold til bompenger på riksveger, der merverdiavgiftsrefusjonen går tilbake til vegeier (Staten).

For å sikre likebehandling, anmodes Stortinget om at en opprettholder tidligere praksis, ved at all merverdiavgiftsrefusjon for investeringer på fylkesveg tilbakeføres til fylkeskommunen som vegeier.

- Staten må revurdere beslutningen om at merverdiavgiftsrefusjon på fylkesveg-bomprosjekt delvis skal tilfalle staten og ikke fylkeskommunen som en del av den lokale finansieringen av et vegprosjekt.

7. Samfunns- og transportsikkerhet

Veg- og banestrekninger med bruer, og tunneller, samt terminaler og knutepunkt for gods- og persontransport hvor flere transportformer ofte møtes, vil ved redusert kapasitet eller stenging utgjøre en trussel mot påliteligheten i transportnettet. Et pålitelig transportnett henger nøye sammen med den robusthet som bygges inn i de ulike elementene som utgjør transportnettet. Påliteligheten henger også sammen med hvilken beredskap som planlegges regionalt og lokalt for å håndtere uønskede hendelser samt tilgjengelige omkjøringsalternativer.

Riksvegnettet i Kristiansand er sårbart. Fremkommelighetsproblemene som utvikler seg rundt Gartnerløkka, krever en rask løsning for at dette ikke skal bli en flaskehals som struper veksten i hele regionen. Samtidig er Baneheitunnelen igjennom Kristiansand sentrum en svært sårbar del av riksvegnettet. Ved en brann eller annen alvorlig ulykke, finnes det ikke akseptable omkjøringsmuligheter og man risikerer et sammenbrudd i normal vegtrafikk over et betydelig område som vil ramme både øst, vest og nord for Kristiansand, samt også ferjetrafikken mellom Norge og Kontinentet.

I Agder har en ved en anledning opplevd at E18 har snødd igjen, og at trafikanter har måtte reddes ut av bilene sine. Hver vinter blokkeres E39 i korte og lengre perioder av vogntog som står fast. Risikoen de klimatiske forholdene har og i økende grad vil representere, sammen med topografi, må tas høyde for i de transportløsningene som velges.

Vest-Agder fylkeskommune har fokus på å ha god beredskap i samferdselssektoren. Derfor har vi i denne høringsuttalelsen fokus på å skape robuste samferdselsløsninger og ber Staten legge vekt på dette i sine vurderinger og prioriteringer for de nye samferdselsløsningene i landsdelen.

Dette perspektivet lå også til grunn fra en samlet landsdel i de to felles høringsuttalelsene til KVV'ene; KVV E39 og KVV Kristiansand.

- I utformingen av transportløsningene i Kristiansandsregionen og rekkefølgen de ulike tiltak skal realiseres i, må utbedring av sårbarheten for hendelser i transportnettet tillegges stor vekt.
- De klimatiske prognosene for framtiden må vektlegges i planleggingen av en ny E39 langs kysten av Vest-Agder.

8. Trafikksikkerhet på veg

Risikoen for å omkomme eller bli skadd er betydelig høyere per transportert km i vegtrafikken enn for luftfart og bane. Nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet (TS) i Vest-Agder. Agderfylkene har vedtatt en ambisiøs satsing for å redusere antall alvorlige ulykker i vegtrafikken. Strekningsvis er det særlig E39 fra Kristiansand til Rogaland grense som er en stor utfordring også i TS sammenheng. Denne strekningen er særlig ulykkesutsatt med antall drepte og varig skadde betydelig over gjennomsnittet for tilsvarende strekninger. Det vises i denne sammenheng også til utredning og regionalt innspill til KVV Søgne – Ålgård hvor temaet trafikksikkerhet er særlig vektlagt.

I Vest-Agder har vi erkjent at det ikke er mulig å bygge seg ut av problemene med å redusere antall drepte og varig skadde i vegtrafikken. I Vest-Agder har vi derfor satset mye på informasjon og holdningsskapende arbeid med sikte på å endre befolkningens atferd i trafikken. Denne innsatsen vises både gjennom de lokale nullvisjonsprosjektene i fylket og prosjektene 18 pluss og Trafo som retter seg spesielt mot ungdom. Vi har i fylket hatt en rekke stygge ulykker hvor ungdom er innblandet og tiltak rettet mot ungdom vil bli høyt prioritert også i årene fremover. Det anbefales at det i NTP sammenheng rettes et større fokus på informasjon og holdningsskapende arbeid. Fysiske tiltak kan redusere konsekvensene av trafikkulykker, men fysiske tiltak kan ikke alene få ned de høye ulykkestallene.

- Dagens E39 gjennom Vest-Agder er særlig ulykkes-utsatt med antall drepte og varig skadde betydelig over gjennomsnittet for tilsvarende strekninger. En ny E39 må planlegges som møtefri veg.

- Informasjon og holdningsskapende arbeid bør bli et enda viktigere satsingsområde i trafikksikkerhetsarbeidet.

9. Universell utforming av kollektivinfrastruktur

Fylkeskommunene mener tilskuddsordningen for universell tilrettelegging av kollektivtransporten (BRA-ordningen) har vært av avgjørende betydning for å få fremdrift i dette viktige arbeidet. I NTP foreslås det at ordningen utvides til også å omfatte gangveger. Hensikten er å få sammenhengende reisekjeder som er universelt utformet. BRA-ordningen kan allerede i dag også omfatte tilretteleggingstiltak som skal sikre adkomst i tilknytning til holdeplass. Det er behov for helhetlig tilrettelegging av gang/sykkelveger og utearealer generelt, men det vil omfatte utbedringer i langt større områder også utenfor busstraseene. Dette vil kreve betydelig økt innsats som anbefales ivaretatt gjennom å opprette en egen tilskuddsordning. For at tilrettelegging av kollektivtrafikken skal få et tilstrekkelig fokus, anbefales BRA-ordningen opprettholdt i sin nåværende form.

Kristiansand, 14.05.2012

Tine Sundtoft
fylkesrådmann

Kjell Abildsnes
regionalsjef



Høringsuttalelse til Høyhastighetsutredningen, KVV InterCity og etatenes forslag til Nasjonal transportplan.

KVV InterCity

- Utbyggingen på Vestfoldbanen er første trinn i en høyhastighetsattsing på Sørvestbanen fra Oslo til Stavanger
- Påbegynte parseller må bygges ut i henhold til vedtatte planer
- Dobbeltspor på parsellen Larvik til Porsgrunn muliggjør sammenkobling med Sørlandsbanen
- Stasjonsstruktur i Vestfold er først og fremst vestfoldanliggende så lenge den totale reisetiden til Porsgrunn ikke vesentlig forlenges og utbyggingen utsettes
- Fastsett dato for når dobbeltspor på Vestfoldbanen skal være ferdig

Høyhastighetsutredningen

- Jernbaneforum Sør støtter hovedkonklusjonene fra høyhastighetsutredningen
- Strekningen Oslo - Stavanger langs kysten må bygges først
- Utbyggingsrekkefølge:
 1. Drammen - Tønsberg - Porsgrunn - med hastighet 250 km/t
 2. Porsgrunn - Brokelandheia - med hastighet 250 eller 330 km/t
 3. Brokelandsheia - Kristiansand med hastighet 250 eller 330 km/t
 4. Egersund - Kristiansand - med hastighet 250 eller 330 km/t og Sandnes - Egersund - med hastighet 250 km/t

Etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023

- Jernbaneforum Sør mener at det må planlegges og investeres i sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen (Grenlandsbanen) i kommende NTP periode slik at denne strekningen står ferdig samtidig som Vestfoldbanen ferdigstilles med dobbeltspor.
- Grenlandsbanen muliggjør InterCity trafikk helt til Kristiansand
- Nødvendige tiltak må gjøres for å legge til rette for ønsket overføring av gods fra vei til bane

Finansiering og organisering

- Forutsigbar finansiering er en forutsetning for en rask realisering av Sørvestbanen
- Jernbaneforum Sør er åpne for å etablere eget utbyggingselskap for Sørvestbanen

Miljø og klimaregnskap

- Økt andel persontrafikk på tog og gods fra vei til bane er en god og riktig miljøpolitikk

Kollektivtrafikkens fremtid

- Sørvestbanen vil være kjernen i landsdelens kollektivtrafikk

Oppsummering

- Sørvestbanen må få en helhetlig finansiering og stå ferdig i 2030
- Sørvestbanen åpner for både høyhastighetstrafikk og InterCity-trafikk til og fra Kristiansand
- Pilotprosjektet for god knutepunktutvikling må startes
- Etterbruken av Sørlandsbanen må utredes

Innledning

Jernbaneforum Sør har i over 20 år arbeidet for en modernisering av jernbanen mellom Oslo og Stavanger. Det viktigste prosjektet har vært og er, sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. En ny bane mellom Porsgrunn og Brokelandsheia vil redusere reisetid med over en time og knytte sammen Agderbyen, Grenland og Vestfoldbyen til ett felles bo- og arbeidsmarked. Denne banen vil også øke fremkommelighet og sikre alternative kjøreveier via nåværende Sørlandsbane ved uforutsette stopp.

I år passerte vi 5 millioner innbyggere i Norge. Om ca. 15 år blir vi 6 millioner innbyggere. Alle prognoser viser at den vesentlige delen av denne veksten vil komme langs kysten fra Stavanger til Oslo og i det sentrale østlandsområdet. Hvordan vi legger til rette for en effektiv og miljømessig forsvarlig samferdselsutvikling, vil være vesentlig for utviklingen av bo- og arbeidsmarkedet i denne regionen. Et effektivt transportsystem vil kunne avlaste ukontrollert press i Oslo-området og legge til rette for spredt regional vekst i landsdelen.

Jernbaneforum Sør er opptatt av regional utvikling, og mener at en moderne dobbeltsporet jernbanen utgjør kjernen i fremtidens transportsystem. Skal vi lykkes med dette, kreves det ekstraordinær innsats i kommende NTP-periode gjennom raskere planlegging, mer effektiv organisering og forutsigbar finansiering.

KVU InterCity

Utbyggingen av InterCity-området vil binde sammen byene på Østlandet og gjøre det enda mer attraktivt å bo og jobbe i regionen. Utredningen har følgende hovedpunkter:

- Beregnet kostnad på 130 milliarder inkluderer gjenstående kostnader på øvrige prosjekt som allerede er igangsatt eller planlagt.
- 230 kilometer ny jernbane for InterCity-tog, høyhastighetstog og godstog er utredet
- For det meste 250 km/t som dimensjonerende hastighet
- Mulighet for fire Intercity-tog i timen i hver retning

- Byutvikling og fortetting av arbeidsplasser, boliger og servicetilbud er svært viktig for å bygge opp om satsingen
- Klimanøytralt etter 5 år for Østfoldbanen, 6 år for Dovrebanen til Lillehammer og 8 år for Vestfoldbanen
- Reduksjon i CO2-utslipp på 45000 tonn pr år
- Kan gjennomføres på 10 år (planlegging og prosjektering på 5 år og bygging på 5 år)
- Sannsynligvis optimalt å gjennomføre på 13 år
- Avklart sluttdato og forutsigbar finansiering er avgjørende for rask gjennomføring
- Planlegging etter plan- og bygningsloven er lagt til grunn

Jernbaneforum Sør er spesielt oppatt av utbyggingen på Vestfoldbanen siden denne banen er første trinn i en høyhastighetssatsing på Sørvestbanen fra Oslo til Stavanger.

3 parseller gjenstår før hele Vestfoldbanen får dobbeltspor: Drammen - Kobbervik, Nykirke - Barkåker og Tønsberg - Larvik. Vi forutsetter at påbegynte parseller blir bygget ut i henhold til vedtatte planer.

Dobbeltspor på parsellen Larvik til Porsgrunn muliggjør sammenkobling med Sørlandsbanen ved å bygge en ny parsell mellom Porsgrunn og Brokelandsheia. KVU for Vestfoldbanen har med avgreiningen til denne fremtidige parsellen med kryssing av elva nord for Porsgrunn stasjon.

Reisetider på Vestfoldbanen vil bli vesentlig forbedret og antall reisende er forventet å øke til 9,5 millioner pr. år. Reisetidene for InterCity tog er beregnet til 1 time til Tønsberg og 1:36 til Porsgrunn. Til sammenligning vi et høyhastighetstog i samme trasé, bruke 1:16 til Porsgrunn med stopp i Drammen, Tønsberg og Torp.

Jernbaneforum Sør ser stoppmønster og stasjonsplassering først og fremst som et anliggende for Vestfoldsamfunnet så lenge den totale reisetiden til Porsgrunn ikke vesentlig forlenges og utbyggingen utsettes.

Vi mener at en fastsatt dato for når dobbeltspor på Vestfoldbanen skal være ferdig, vil være nødvendig for å sikre god progresjon i planlegging, finansiering og bygging.

Høyhastighetsutredningen

Hovedkonklusjonene fra utredningen er:

- Det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge
- Det er et stort endepunkt- og underveismarked
- Utbyggingskostnadene er betydelige for alle alternativer og varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene
- Bedriftsøkonomien er positiv for de fleste strekningene hvis kostnader forbundet med investeringer holdes utenfor
- Redusert utslipp av CO2 etter at banene er satt i drift. Antall år før man oppnår CO2-utslippsbalanse varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene
- Høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av Inter-city (IC) nettet i Østlandsområdet.
- Dobbeltspor fra Oslo til Lillehammer, Skien og Halden kan være første skritt i en høyhastighetsutbygging.
- Det er ingen konflikter mellom utbygging av IC nettet med en hastighet 250 km/t, og en eventuell videre utbygging med 330 km/t.
- Samfunnsøkonomien er negativ for alle strekningene

Det er et stort potensial for høyhastighetsbaner mellom de store byene i Sør-Norge i forhold til befolkningsmengde. Utredningen har vist at 30-40 % av trafikken på strekningene er såkalt underveistrafikk, d.v.s. passasjerer som går av og på stasjoner mellom endepunktene. En eventuell realisering av høyhastighetsbaner vil forkorte reisetiden for befolkningen i regioner og distrikter mellom de store byene i en betydelig grad. Ved en eventuell realisering av høyhastighetsbaner i Norge bør disse framføres slik at de vil betjene befolkningen underveis mellom de store byene.

En vil da kunne oppnå følgende effekter:

- Kombinere IC trafikk og høyhastighetsfjerntog- gi regionene og distriktene mellom de store byene et bedre reisetilbud
- Legge til rette for økt bosetting og næringsutvikling i regioner og distrikter
- Redusere presset på de store byene

Den strekningen som vil få flest antall passasjerer, er **Oslo - Kristiansand - Stavanger** med 5,0 - 5,5 mill. reisende pr år. Strekningen Oslo-Stavanger er beregnet å få ca 1 mill. flere passasjerer pr år enn noen av de andre strekningene.

Høyhastighetsutredningen forutsetter at IC-nettet blir bygget ut først. Hvis høyhastighetsbaner skal bygges i Norge, foreslås strekningen Drammen - Tønsberg - Porsgrunn - Kristiansand - Egersund - Stavanger som en interessant strekning å realisere først. Fjerntogtrafikk til Kristiansand, Stavanger og byer, regioner og distrikter i mellom kan kombineres med IC-trafikk på strekningen Porsgrunn - Drammen - Oslo og strekningen Stavanger - Sandnes - Egersund.

Et slikt prosjekt bør realiseres i en rekkefølge der parseller/strekninger som gir størst nytte, blir bygget først. Etter høyhastighetsprosjektets oppfatning vil dette være:

1. Drammen - Tønsberg - Porsgrunn - med hastighet 250 km/t
2. Sandnes - Egersund - med hastighet 250 km/t
3. Porsgrunn - Kristiansand - med hastighet 250 eller 330 km/t
4. Egersund - Kristiansand - med hastighet 250 eller 330 km/t

For de reisende vil dette bety at toget vil stoppe i Drammen, Tønsberg, Torp, Porsgrunn, Arendal, Kristiansand, Mandal, Egersund, Sandnes.

Reisetiden Oslo - Stavanger vil bli ca 3:20 - 3:30, hvis toget stopper på alle stasjonene, avhengig av hvilken hastighet som velges mellom Porsgrunn og Sandnes.

Jernbaneforum Sør slutter seg i all hovedsak til hovedkonklusjonene fra høyhastighetsutredningen og peker særlig på underveismarkedets betydning.

Når det gjelder forslaget til utbyggingsrekkefølge ønsker vi at parsellen Porsgrunn - Kristiansand deles i to og at parsellen Porsgrunn - Brokelandsheia (Grenlandsbanen) bygges ut parallelt med InterCity utbyggingen på Vestfoldbanen. Grenlandsbanen vil ha betydelig regional effekt og knytte sammen Agderbyen, Grenland og Vestfoldbyen og redusere reisetiden fra Stavanger og Agder med 1 time mot Oslo. Parsellen Sandnes- Egersund må ses i sammenheng med utbyggingen av Egersund - Kristiansand.

Vi ser også behov for en fornyet gjennomgang av samfunnsøkonomien i prosjektet, og ber om at dette gjøres slik at banens totale kapasitet på høyhastighet, InterCity og godstrafikk ses i sammenheng. Vårt syn er også at banen muliggjør InterCity-trafikk fra Oslo til Kristiansand og fra Stavanger til Kristiansand. I den forbindelse vises det til en egen mulighetsstudie for kystnær bane

Brokelandsheia - Kristiansand - Egersund, utarbeidet av Agderfylkene og Rogaland fylkeskommune. Rapporten viser at det er behov for å se nærmere på trasevalg og stasjonsplassering for å treffe markedet bedre, blant annet gjennom Kristiansand.

Etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023

Etatens forslag til NTP for jernbanesatsing i korridor 3 følger i hovedsak opp konklusjonene fra HHU og KVU InterCity. De økonomiske rammene som ligger til grunn for forslaget til NTP, vil derimot ikke muliggjøre en offensiv satsingen på Sørvestbanen for å møte befolkningsøkningen i landsdelen. Resultatet vil være økt biltrafikk og fortsatt lange reisetider.

Planrammen muliggjør bare ferdigstillelse av Holm - Nykirke og Farriseidet - Porsgrunn på Vestfoldbanen.

Planramme pluss 20 % gir i tillegg muligheter for utbygging av enten Drammen - Kobbervik eller Nykirke - Barkåker.

Planramme pluss 45 % gir i tillegg planleggingsmidler til Porsgrunn - Stavanger.

Jernbaneforum Sør tar for gitt at planramme pluss 45 % minst blir lagt til grunn i NTP. Dette muliggjør reisetid på en time fra Oslo - Tønsberg med to tog i timen fra 2026.

Vi forstår jernbanedirektørens behov for økte bevilgninger til vedlikehold av dagens baner, men økt vedlikehold kan på ingen måte dekke opp for det økte behovet som fremtidens befolkningsvekst skaper. NSB har i tillegg sagt at dersom ikke Sørvestbanen bygges ut raskt, vil passasjertrafikken på dagens Sørlandsbane forvitre.

Jernbaneforum Sør forventer at det investeres i sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen (Grenlandsbanen) i kommende NTP periode slik at denne står ferdig samtidig som Vestfoldbanen ferdigstilles med dobbeltspor. Det betyr at planarbeidet for Grenlandsbanen må starte nå.

Finansiering og organisering

En forutsigbar finansiering er avgjørende for at InterCity strekningens skal ferdigstilles på 10 år. Vi forventer også at løfter om ferdigstillelsesdato for InterCity-strekningene som er gitt av samferdselsministeren følges opp. Dette er vesentlige elementer i fornyingen av norsk jernbane og et godt utgangspunkt for raskere realisering.

Imidlertid må øvrige rammebetingelser for effektiv organisering legges til rette. Vi mener at regjeringen gjør klokt i å se til våre naboland på hvordan dette gjøres der, og hvilke erfaringer som kan hentes. Dagens ordning med 100 % finansiering overs statsbudsjettet og ingen anledning til låneopptak for Jernbaneverket, er ikke hensiktsmessig når store prosjekter som strekker seg over mange år, skal igangsettes. Vi tror også at forslagene fra jernbanedirektøren om egne utbyggingselskap for store prosjekter og utbyggingsavtaler med kommunene for å øke samfunnsverdien av knutepunkt, er kloke. Jernbaneforum Sør ønsker å bidra i å tilrettelegge for dette slik at Sørvestbanen kan realiseres raskere.

Jernbaneforum Sør registrerer at alle planene som er lagt fram, er samfunnsøkonomisk ulønnsomme etter finansdepartementets beregningsmetode. Sørvestbanen vil i fremtiden gi muligheter for

Vi mener at Sørvestbanen må få en helhetlig finansiering og stå ferdig i 2030.

Banen vil kunne få et totalt antall reisende på 25-30 millioner, fordelt på InterCity-trafikk og høyhastighetstrafikk. I tillegg kommer en kraftig økning i godstrafikk. Vi legger til grunn en fremtidig InterCity-trafikk fra Oslo til Kristiansand og fra Stavanger til Kristiansand og gjennomgående høyhastighetstog. Med et slikt tilbud tror vi at banen vil kunne få positiv samfunnsøkonomi.

Sørvestbanen vil få følgende reisetider:

InterCity:	Oslo - Kristiansand	3:04
	Kristiansand - Stavanger	1:51
Høyhastighet:	Oslo - Porsgrunn	1:16
	Oslo - Kristiansand	2:14
	Oslo - Stavanger	3:14

Sørvestbanen legger til rette for økt bo- og næringsvirksomhet på en måte som reduserer reisetider og utvider bo- og arbeidsmarkedet kraftig. Slik vil vi kunne møte befolkningsveksten på en god måte. Sørvestbanen vil være ryggraden i fremtidens kollektivsystem hvor nye knutepunkt tilbyr mange nye arbeidsplasser og boliger innenfor gangavstand fra stasjonene. Spesielt InterCity-trafikk helt til Kristiansand vil bidra til å redusere presset på de store byene. Vi foreslår at det igangsettes flere pilotprosjekter for god knutepunktsutvikling langs Sørvestbanen for å øke samfunnsverdien av jernbanesatsingen. Slike piloter bør finansieres av staten og kommunene i felleskap.

Det bør startes et prosjekt som ser på etterbruken av eksisterende Sørlandsbane. Telemark fylkeskommune har allerede startet arbeidet med en egen mulighetsanalyse for fremtidig togtilbud i Telemark. Dagens Sørlandsbane kan spille en betydelig rolle i økt godstransport på jernbane, som lokalbane og som redundans og økt sikkerhet ved eventuelle kjøreavbrudd på Sørvestbanen.