

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak 201000286
Arkivnr, E: NO
Saksbehandler Øystein Holvik

Saksgang	Møtedato	Sak nr.
Formannskapet	13.06.12	70/12

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

Formannskapet 13.06.12

Vedtak:

1. Forslaget til ny Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023) synliggjør at det er nødvendig med et nytt løft i bevilgningene til samferdselsformål. Dersom behovet for en fremtidsrettet, sikker og effektiv infrastruktur på Sørlandet skal innfris, må den økonomiske rammen økes med minst 65 prosent i forhold til nivået i inneværende NTP.
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, gåing 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 det 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 Breimyrvengen/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 regionen, regioner med sterk vekst i arbeidsplasser og folketall. 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 4-felts møtefri veg. Det kreves at alle nye vegstrekninger 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. Rv 9 inngår i stamveinettet til vegvesenet som en del av nord – sør sambandet i den midtre delen av landet (korridor 4c). NTP-forslaget vil gjøre det mulig å realisere visjonen om "gul midtstripe til Hovden" gjennom utbedringer av Rv 9. Dette vil få stor betydning for både reiselivet og næringsutviklingen i Setesdalen.
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, KVVU InterCity og Nasjonal transportplan. Fylkestinget vil påpeke at en egen mulighetsstudie for kystnær bane Brokelandsheia – Kristiansand – Egersund utarbeidet av Agderfylkene og Rogaland fylke, 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 hovedveisystemet langs kysten mot Oslo, Stavanger og Bergen. Det er viktig at Kristiansand havn får en god infrastrukturtilknytning 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 målsetninger og dermed fremmer bruken av Kristiansand havn. For å legge grunnlaget for den ønskede omstruktureringen av godsmarkedet gjennom økt konkurransekraft for multimodale transporter 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 tilfredsstillers dagens og framtidens behov. Det er positivt at Avinor prioriterer kapasitetsutvidelse i banesystem og terminalbygg på Kristiansand lufthavn, Kjevik. Ny veg (Rv41/Rv451) fra E18 til Kjevik er viktig for å knytte det samlede transportnett i regionen bedre i sammen.
11. I utformingen av transportløsningene i Kristiansandsregionen og rekkefølgen de ulike tiltak skal realiseres i, må utbedring av sårbarheten for hendelser i transportnett 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. Det er avgjørende for trafikkavviklingen i østre del av Vest-Agder at strekningen 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.
12. Det er i forslaget til NTP (PTR +45 %) foreslått programområdemidler til satsing på miljøvennlig 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 transportnett. 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 KVV/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 fylkesvegnett samt kompensasjon for ekstraordinær kostnadsøkning innenfor drift og vedlikehold. Fylkestinget anmoder staten om rammebevilgninger som muliggjør videre satsing på fylkesvegnett. Staten må se på spørsmålet om assurance av fylkesvegnett 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.
(Enst.)

Protokolltilførsler

Repr. Dag Vige, V, fremmet følgende protokolltilførsel:

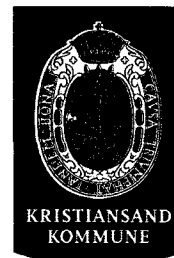
"Venstres representant stemmer for forslaget som helhet, selv om en er uenig i å bygge 4-felts veg på hele strekningen Kristiansand – Stavanger."

Repr. Tor S. utsogn, FRP, fremmet følgende protokolltilførsel:

"FRP støtter høringsuttalelsen med unntak av siste del av siste setning i pkt. 2 om at trafikkveksten i byområder må tas med kollektivtransport, gåing og sykling."

RETT UTSKRIFT: *Aunneise H. Aabø*

DATO: 14. juni 2012



Dato: 6.6.2012
Saksnr.: 201000286-209
Arkivkode E: N0
Saksbehandler: Øystein Holvik

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
13.06.2012

Høringsuttalelse til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2014 - 2023

Sammendrag:

ATP – utvalget vedtok 11.5.2012 høringsuttalelse til forslag Nasjonal transportplan 2014 – 2023. Møteprotokoll fremgår av trykt vedlegg 1.

Innstillingen til ATP – utvalget fra samferdselssjefen i Vest-Agder fremgår av trykt vedlegg 2. Kristiansand kommune har deltatt i arbeidet med å utarbeide innstillingen.

Forslag til Nasjonal transportplan fremgår av trykt vedlegg 3.

Rådmannen anbefaler formannskapet å tiltre ATP – utvalgets vedtak.

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. Dersom behovet for en fremtidsrettet, sikker og effektiv infrastruktur på Sørlandet skal innfris, må den økonomiske rammen økes med minst 65 prosent i forhold til nivået i inneværende NTP.
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 (trafikksikkerhet, 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, gåing 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 det 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 sterkest voksende regioner, regioner med sterk vekst i arbeidsplasser og folketall. 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 4-felts møtefri veg. Det kreves at alle nye vegstrekninger 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. Rv 9 inngår i stamveinettet til vegvesenet som en del av nord – sør sambandet i den midtre delen av landet (korridor 4c). NTP-forslaget vil gjøre det mulig å realisere visjonen om "gul midtstripe til Hovden" gjennom utbedringer av Rv 9. Dette vil få stor betydning for både reiselivet og næringsutviklingen i Setesdalen.
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 Agderfylkene og Rogaland fylke, 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 hovedveisystemet 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 målsetninger 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 tilfredsstillende dagens og framtidens behov. Det er positivt at Avinor prioriterer kapasitetsutvidelse i banesystem og terminalbygg på Kristiansand lufthavn, Kjevik. Ny veg (Rv41/Rv451) fra E18 til Kjevik er viktig for å knytte det samlede transportnett i regionen bedre i sammen.
11. I utformingen av transportløsningene i Kristiansandsregionen og rekkefølgen de ulike tiltak skal realiseres i, må utbedring av sårbarheten for hendelser i transportnett 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. Det er avgjørende for trafikkavviklingen i østre del av Vest-Agder at strekningen fra Breimyerveien 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.
12. Det er i forslaget til NTP (PTR +45 %) foreslått programområdemidler til satsing på miljøvennlig 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 transportnett. 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 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 trafikksikkerhetsarbeidet. Informasjon og holdningsskapende arbeid bør bli et enda viktigere satsingsområde i det statlige trafikksikkerhetsarbeidet.


Tor Sommerseth


Ragnar Evensen

Trykte vedlegg:

1. ATP – utvalgets møteprotokoll 11.5.2012
2. Innstilling til ATP – utvalget fra samferdselssjefen i Vest-Agder
3. Forslag til Nasjonal transportplan 2014 – 2023

Utrykte vedlegg:

Ingen

7/12 Høringsuttalelse til transportetatens forslag til nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Areal- og transportplanutvalg i Kristiansandsregionen	11.05.2012	7/12

Samferdselssjefen ber ATP- utvalget slutte seg til følgende vedtak:

1. Forslaget til ny Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023) synliggjør at det er nødvendig med et nytt løft i bevilgningene til samferdselsformål. Dersom behovet for en fremtidsrettet, sikker og effektiv infrastruktur på Sørlandet skal innfris, må den økonomiske rammen økes med minst 45prosent i forhold til nivået i inneværende NTP.
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 i stor grad må tas med kollektivtransport, gåing 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 det 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 Breimyervegen/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 regionen, regioner med sterk vekst i arbeidsplasser og folketall. 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 alle nye vegstrekninger 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. Rv 9 inngår i stamveinettet til vegvesenet som en del av nord – sør sambandet i den midtre delen av landet (korridor 4c). NTP-forslaget vil gjøre det mulig å realisere visjonen om “gul midtstripe til Hovden” gjennom utbedringer av Rv 9. Dette vil få stor betydning for både reiselivet og næringsutviklingen i Setesdalen.
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, KVVU InterCity og Nasjonal transportplan. Fylkestinget vil påpeke at en egen mulighetsstudie for kystnær bane Brokelandsheia – Kristiansand – Egersund utarbeidet av Agderfylkene og Rogaland fylke, viser at det er behov for å se nærmere på trasevalg og stasjonsplassering for å treffe markedet bedre, blant annet gjennom Kristiansand.

Fylkestinget er tilfreds med hovedkonklusjonene fra stasjonsstrukturprosjektet om opprettholdelse av stasjoner i Vest-Agder. I den forbindelse er det viktig å avklare kryssingsmønster for å sikre nødvendige tiltak for av- og påstigning i begge retninger. Nødvendige midler må settes av i planperioden for å sikre framdrift i dette arbeidet.

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 hovedveisystemet 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 målsetninger 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 tilfredsstillter dagens og framtidens behov. Det er positivt at Avinor prioriterer kapasitetsutvidelse i banesystem og terminalbygg på Kristiansand lufthavn, Kjevik. Ny

veg (Rv41/Rv451) fra E18 til Kjevik er viktig for å knytte det samlede transportnett i regionen bedre i sammen.

11. I utformingen av transportløsningene i Kristiansandsregionen og rekkefølgen de ulike tiltak skal realiseres i, må utbedring av sårbarheten for hendelser i transportnett tillegges stor vekt. I tråd med anbefalingene som er gitt i KVU Kristiansand er det derfor helt nødvendig at planleggingen av ytre ringvei rundt Kristiansand blir igangsatt så raskt som mulig.
12. Det er i forslaget til NTP (PTR +45 %) foreslått programområdemidler til satsing på miljøvennlig 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 transportnett. 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.

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.

Møtebehandling

Representanten Paulsen ble permittert før behandlingen av sak 7/12.

Møteleder Damman orienterte om følgende endringer som vil bli gjort i innstillingen før saken går videre til fylkeskommunal behandling:

Punkt 2 siste setning: Formuleringen "i stor grad" tas ut.

Punkt 7: Andre avsnitt vedrørende stasjonsstruktur tas ut.

Representantene Greibesland og Bystadhagen fremmet følgende fellesforslag:

Tillegg til punkt 11: Tillegg til slutt i avsnittet: Det er avgjørende for trafikkavviklingen i østre del av Vest-Agder at strekningen 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.

Representanten Bystadhagen fremmet følgende tilleggsforslag:

Punkt 5: Siste avsnitt, første setning endres til: En samlet region krever 4-felts møtefri veg.

Punkt 16: Tillegg til slutt i avsnittet: Staten må åpne for bruk av prosjektfinansiering av større samferdselsprosjekter i langt større omfang enn tilfellet er i dag.

Representanten Oksefjell fremmet følgende forslag:

Punkt 1 siste setning: minst 45 prosent endres til minst 65 prosent.

Representanten Helland fremmet følgende alternative forslag:

Saken tas til orientering.

Votering

Det ble votert alternativt mellom innstillingen med endringsforslagene fra Bystadhagen, Greibesland og Oksefjell og forslaget fra Helland. Innstillingen med endringer ble vedtatt med 16 stemmer. Hellands forslag fikk en stemme (Helland) og falt.

Vedtak

ATP-utvalget slutter seg til forslag til vedtak med foreslåtte endringer:

1. Forslaget til ny Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023) synliggjør at det er nødvendig med et nytt løft i bevilgningene til samferdselsformål. Dersom behovet for en fremtidsrettet, sikker og effektiv infrastruktur på Sørlandet skal innfris, må den økonomiske rammen økes med minst 65 prosent i forhold til nivået i inneværende NTP.
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 (trafikksikkerhet, 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, gåing 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 det 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 sterkest voksende regionen, regioner med sterk vekst i arbeidsplasser og folketall. 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 4-felts møtefri veg. Det kreves at alle nye vegstrekninger 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. Rv 9 inngår i stamveinettet til vegvesenet som en del av nord – sør sambandet i den midtre delen av landet (korridor 4c). NTP-forslaget vil gjøre det mulig å realisere visjonen om "gul midtstripe til Hovden" gjennom utbedringer av Rv 9. Dette vil få stor betydning for både reiselivet og næringsutviklingen i Setesdalen.
 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 Agderfylkene og Rogaland fylke, 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 hovedveisystemet 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 målsetninger 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 tilfredsstiller dagens og framtidens behov. Det er positivt at Avinor prioriterer kapasitetsutvidelse i banesystem og terminalbygg på Kristiansand lufthavn, Kjevik. Ny veg (Rv41/Rv451) fra E18 til Kjevik er viktig for å knytte det samlede transportnett i regionen bedre i sammen.
11. I utformingen av transportløsningene i Kristiansandsregionen og rekkefølgen de ulike tiltak skal realiseres i, må utbedring av sårbarheten for hendelser i transportnett tillegges stor vekt. I tråd med anbefalingene som er gitt i KVU Kristiansand er det derfor helt nødvendig at planleggingen av ytre ringvei rundt Kristiansand blir igangsatt så raskt som mulig. Det er avgjørende for trafikkavviklingen i østre del av Vest-Agder at strekningen 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.
12. Det er i forslaget til NTP (PTR +45 %) foreslått programområdemidler til satsing på miljøvennlig 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 transportnett. 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 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.



Arkivsak-dok. 10/01179-31
Saksbehandler Jan Otto Hansen

Saksgang
Areal- og transportplanutvalg i
Kristiansandsregionen

Møtedato
11.05.2012

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

Samferdselssjefen ber ATP- utvalget slutte seg til følgende vedtak:

1. Forslaget til ny Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023) synliggjør at det er nødvendig med et nytt løft i bevilgningene til samferdselsformål. Dersom behovet for en fremtidsrettet, sikker og effektiv infrastruktur på Sørlandet skal innfris, må den økonomiske rammen økes med minst 45prosent i forhold til nivået i inneværende NTP.
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 (trafikksikkerhet, 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 i stor grad må tas med kollektivtransport, gåing 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 det 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 sterkeste voksende regioner, regioner med sterk vekst i arbeidsplasser og folketall. 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 alle nye vegstrekninger 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. Rv 9 inngår i stamveinettet til vegvesenet som en del av nord – sør sambandet i den midtre delen av landet (korridor 4c). NTP-forslaget vil gjøre det mulig å realisere visjonen om “gul midtstripe til Hovden” gjennom utbedringer av Rv 9. Dette vil få stor betydning for både reiselivet og næringsutviklingen i Setesdalen.
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 Agderfylkene og Rogaland fylke, viser at det er behov for å se nærmere på trasevalg og stasjonsplassering for å treffe markedet bedre, blant annet gjennom Kristiansand.

Fylkestinget er tilfreds med hovedkonklusjonene fra stasjonsstrukturprosjektet om opprettholdelse av stasjoner i Vest-Agder. I den forbindelse er det viktig å avklare kryssingsmønster for å sikre nødvendige tiltak for av- og påstigning i begge retninger. Nødvendige midler må settes av i planperioden for å sikre framdrift i dette arbeidet.

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 hovedveisystemet 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 målsetninger og dermed fremmer bruken av Kristiansand havn.
For å legge grunnlaget for den ønskede omstruktureringen av godsmarkedet gjennom økt konkurransekraft for multimodale transporter 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 tilfredsstillers dagens og framtidens behov. Det er positivt at Avinor prioriterer kapasitetsutvidelse i banesystem og terminalbygg på Kristiansand lufthavn, Kjevik. Ny veg (Rv41/Rv451) fra E18 til Kjevik er viktig for å knytte det samlede transportnett i regionen bedre i sammen.
11. I utformingen av transportløsningene i Kristiansandsregionen og rekkefølgen de ulike tiltak skal realiseres i, må utbedring av sårbarheten for hendelser i transportnett 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.
12. Det er i forslaget til NTP (PTR +45 %) foreslått programområdemidler til satsing på miljøvennlig 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 transportnett. 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.
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: KVU E 39 Søgne Ålgård - oppsummering og vurdering av høringsuttalelser

- Pressemelding fra Statens vegvesen av 3. mai: Møtefri veg på E39 Søgne – Ålgård
- Innspill til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 fra Jernbaneforum sør (utast)
- Jernbanens Stasjonsstruktur 2012 Hovedrapport

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 punktviss 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, gåing 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 trafiksikkerhetsinnsats 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.

Innfor 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

Rv 9 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 mulig	Ferdigstillelse av et prosjekt er mulig	Ferdigstillelse begge prosjekter Planlegging Stat, 100

Prosjektet Rv41/451 atkomst til Kristiansand lufthavn er inne i alle planrammene, med en bevilgning på 100 mill. kr. For å realisere prosjektet trengs det vesentlige lokalebidrag utover denne statlige bevilgningen. I høringen til KVV 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 Krokå – 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 Varodbru 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 Rv 9 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 pluss 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 satsingen på Sørvestbanen for å møte befolkningsøkningen i landsdelen.

Oppsummering

Det er lite 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 transportnettet 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 for 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 stykk gods 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 KVU Kristiansand er det særlig 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.

Riksveg 9 er svært viktig for innbyggerne og turistnæringen i Setesdal og videre nord- og vestover. Rv9 inngår i stamveinettet 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. Kristiansadsregionen er omtalt i kapittel 5.

Vegutfordringer - utenfor Kristiansandsregionen

For alle mennesker som deltar i samfunnslivet i Norge er god 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 KVV Søgne-Ålgård uttalte alle kommunene lang E39, Stavanger og Kristiansand kommune og begge fylkeskommunene i en felles høringsuttalelse følgende:

"Hensynene til trafikksikkerhet, 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 vei*
- *E 39 Søgne-Ålgård må planlegges som en møtefri vei*
- *E 39 Søgne-Ålgård skal ikke være en lokalvei*
- *E 39 Søgne-Ålgård er en viktig del av kyststamveien 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."

E 39 følger et landskap med mange daler og kløfter. De veifarende 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 grunne en ÅDT på 8000 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 framlagt 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 midtrekkverkkonseptet 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 årsgjennstrafikken på strekningen overstiger 8 000.

Statens vegvesen har dermed lang 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 årsgjennstrafikken.

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 opprettholder 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 trafikkgrunnlaget tilsier dette.

Kollektivtransporten i distriktene utgjør i dag lovpålagt skoleskyss inkludert et minimums servivetilbud 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

imellom de større byområdene at kollektivtransporten kan være et reelt alternativ til personbilen.

Jernbane

Her kommer ny tekst, utarbeidet i samråd med Jernbaneforum sør. Dette vil bli utdelt i ATP utvalgs møte fredag 11. mai.

Havn og Kristiansand havn

Havnene langs korridor 3 fungerer som innfallsporner til store deler av landet både for gods- og persontrafikk. Kristiansand havn er utpekt havn og har direkte tilknytning til jernbane og hovedveisystemet 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.

Ett 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 godstranstransporter, 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 vesentlige 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 løsningen, 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 tilfredsstillende 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 *KVU 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 KVU 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 veitrafikksystemet 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 hovedveinettet 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 trafikk-løsningen. E39 Breimyrveien – Volleberg bygges så snart som mulig, om nødvendig etter Ytre ringvei.*
- 6. Ny vei 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 transportetatens forslag til NTP er Samferdselsdepartementets brev av 11.9.2009 med karv 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 at 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 i 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 mulig for folk å virke og bo i hele fylket. Vest-Agder fylkeskommunen 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. Noe som 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 kroner 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 forvitne 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 mening at dette med assurance er en

forglemmelse i forvaltningsreformen 2010 og at statens 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 banesterkninger 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.

Riksveinettet 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 riksveinettet. Ved en brann eller annen alvorlig ulykke, finnes det ikke akseptable omkjøringsmuligheter og man risikerer et sammenbrudd i normal veitrafikk 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 å tillegge dette vekt 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 fremtiden må vektlegges i planleggingen av en ny E39 langs kysten av Vest-Agder.

8. Trafikksikkerhet på vei

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 veitrafikken. 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 veitrafikken. 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 en 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 gangveier. 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, 04.05.2012

Samferdselssjef

Saksbehandler

7/12 Høringsuttalelse til transportetatens forslag til nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Areal- og transportplanutvalg i Kristiansandsregionen	11.05.2012	7/12

Samferdselssjefen ber ATP- utvalget slutte seg til følgende vedtak:

1. Forslaget til ny Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023) synliggjør at det er nødvendig med et nytt løft i bevilgningene til samferdselsformål. Dersom behovet for en fremtidsrettet, sikker og effektiv infrastruktur på Sørlandet skal innfris, må den økonomiske rammen økes med minst 45prosent i forhold til nivået i inneværende NTP.
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 i stor grad må tas med kollektivtransport, gåing 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 det 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 regionen, regioner med sterk vekst i arbeidsplasser og folketall. 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 alle nye vegstrekninger 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. Rv 9 inngår i stamveinettet til vegvesenet som en del av nord – sør sambandet i den midtre delen av landet (korridor 4c). NTP-forslaget vil gjøre det mulig å realisere visjonen om “gul midtstripe til Hovden” gjennom utbedringer av Rv 9. Dette vil få stor betydning for både reiselivet og næringsutviklingen i Setesdalen.
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 Agderfylkene og Rogaland fylke, viser at det er behov for å se nærmere på trasevalg og stasjonsplassering for å treffe markedet bedre, blant annet gjennom Kristiansand.

Fylkestinget er tilfreds med hovedkonklusjonene fra stasjonsstrukturprosjektet om opprettholdelse av stasjoner i Vest-Agder. I den forbindelse er det viktig å avklare kryssingsmønster for å sikre nødvendige tiltak for av- og påstigning i begge retninger. Nødvendige midler må settes av i planperioden for å sikre framdrift i dette arbeidet.

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 hovedveisystemet langs kysten mot Oslo, Stavanger og Bergen. Det er viktig at Kristiansand havn får en god infrastrukturtilknytning 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 målsetninger og dermed fremmer bruken av Kristiansand havn.

For å legge grunnlaget for den ønskede omstruktureringen av godsmarkedet gjennom økt konkurransekraft for multimodale transporter 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 Kristiansand lufthavn, Kjevik. Ny

veg (Rv41/Rv451) fra E18 til Kjevik er viktig for å knytte det samlede transportnett i regionen bedre i sammen.

11. I utformingen av transportløsningene i Kristiansandsregionen og rekkefølgen de ulike tiltak skal realiseres i, må utbedring av sårbarheten for hendelser i transportnett tillegges stor vekt. I tråd med anbefalingene som er gitt i KVU Kristiansand er det derfor helt nødvendig at planleggingen av ytre ringvei rundt Kristiansand blir igangsatt så raskt som mulig.
12. Det er i forslaget til NTP (PTR +45 %) foreslått programområdemidler til satsing på miljøvennlig 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 transportnett. 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 fylkesvegnett samt kompensasjon for ekstraordinær kostnadsøkning innenfor drift og vedlikehold. Fylkestinget anmoder staten om rammebevilgninger som muliggjør videre satsing på fylkesvegnett. Staten må se på spørsmålet om assurance av fylkesvegnett 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.

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.

Møtebehandling

Representanten Paulsen ble permittert før behandlingen av sak 7/12.

Møteleder Damman orienterte om følgende endringer som vil bli gjort i innstillingen før saken går videre til fylkeskommunal behandling:

Punkt 2 siste setning: Formuleringen "i stor grad" tas ut.

Punkt 7: Andre avsnitt vedrørende stasjonsstruktur tas ut.

Representantene Greibesland og Bystadhagen fremmet følgende fellesforslag:
Tillegg til punkt 11: Tillegg til slutt i avsnittet: Det er avgjørende for trafikkavviklingen i østre del av Vest-Agder at strekningen 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.

Representanten Bystadhagen fremmet følgende tilleggsforslag:

Punkt 5: Siste avsnitt, første setning endres til: En samlet region krever 4-felts møtefri veg.

Punkt 16: Tillegg til slutt i avsnittet: Staten må åpne for bruk av prosjektfinansiering av større samferdselsprosjekter i langt større omfang enn tilfellet er i dag.

Representanten Oksefjell fremmet følgende forslag:

Punkt 1 siste setning: minst 45 prosent endres til minst 65 prosent.

Representanten Helland fremmet følgende alternative forslag:

Saken tas til orientering.

Votering

Det ble votert alternativt mellom innstillingen med endringsforslagene fra Bystadhagen, Greibesland og Oksefjell og forslaget fra Helland. Innstillingen med endringer ble vedtatt med 16 stemmer. Hellands forslag fikk en stemme (Helland) og falt.

Vedtak

ATP-utvalget slutter seg til forslag til vedtak med foreslåtte endringer:

1. Forslaget til ny Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023) synliggjør at det er nødvendig med et nytt løft i bevilgningene til samferdselsformål. Dersom behovet for en fremtidsrettet, sikker og effektiv infrastruktur på Sørlandet skal innfris, må den økonomiske rammen økes med minst 65prosent i forhold til nivået i inneværende NTP.
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 (trafikksikkerhet, 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, gåing 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 det 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 sterkest voksende regionen, regioner med sterk vekst i arbeidsplasser og folketall. 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 4-felts møtefri veg. Det kreves at alle nye vegstrekninger 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. Rv 9 inngår i stamveinettet til vegvesenet som en del av nord – sør sambandet i den midtre delen av landet (korridor 4c). NTP-forslaget vil gjøre det mulig å realisere visjonen om “gul midtstripe til Hovden” gjennom utbedringer av Rv 9. Dette vil få stor betydning for både reiselivet og næringsutviklingen i Setesdalen.
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 Agderfylkene og Rogaland fylke, 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 hovedveisystemet langs kysten mot Oslo, Stavanger og Bergen. Det er viktig at Kristiansand havn får en god infrastrukturtilknytning både til den framtidige E18/E39 løøsningen, til Langemyr godsterminal og jernbanen både på kort og lang sikt. Det er også viktig at staten tilrettelegger med en avgiftspolitik som sikrer nasjonale målsetninger og dermed fremmer bruken av Kristiansand havn.
For å legge grunnlaget for den ønskede omstruktureringen av godsmarkedet gjennom økt konkurransekraft for multimodale transporter 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 tilfredsstillir dagens og framtidens behov. Det er positivt at Avinor prioriterer kapasitetsutvidelse i banesystem og terminalbygg på Kristiansand lufthavn, Kjevik. Ny veg (Rv41/Rv451) fra E18 til Kjevik er viktig for å knytte det samlede transportnettet i regionen bedre i sammen.
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 KVU Kristiansand er det derfor helt nødvendig at planleggingen av ytre ringvei rundt Kristiansand blir igangsatt så raskt som mulig. Det er avgjørende for trafikkavviklingen i østre del av Vest-Agder at strekningen 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.
12. Det er i forslaget til NTP (PTR +45 %) foreslått programområdemidler til satsing på miljøvennlig 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.



Arkivsak-dok. 10/01179-31
Saksbehandler Jan Otto Hansen

Saksgang
Areal- og transportplanutvalg i
Kristiansandsregionen

Møtedato
11.05.2012

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

Samferdselssjefen ber ATP- utvalget slutte seg til følgende vedtak:

1. Forslaget til ny Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023) synliggjør at det er nødvendig med et nytt løft i bevilgningene til samferdselsformål. Dersom behovet for en fremtidsrettet, sikker og effektiv infrastruktur på Sørlandet skal innfris, må den økonomiske rammen økes med minst 45prosent i forhold til nivået i inneværende NTP.
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 (trafikksikkerhet, 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 i stor grad må tas med kollektivtransport, gåing 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 det 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 sterke voksende regioner, regioner med sterk vekst i arbeidsplasser og folketall. 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 positivt om 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 alle nye vegstrekninger 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. Rv 9 inngår i stamveinettet til vegvesenet som en del av nord – sør sambandet i den midtre delen av landet (korridor 4c). NTP-forslaget vil gjøre det mulig å realisere visjonen om “gul midtstripe til Hovden” gjennom utbedringer av Rv 9. Dette vil få stor betydning for både reiselivet og næringsutviklingen i Setesdalen.
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 Agderfylkene og Rogaland fylke, viser at det er behov for å se nærmere på trasevalg og stasjonsplassering for å treffe markedet bedre, blant annet gjennom Kristiansand.

Fylkestinget er tilfreds med hovedkonklusjonene fra stasjonsstrukturprosjektet om opprettholdelse av stasjoner i Vest-Agder. I den forbindelse er det viktig å avklare kryssingsmønster for å sikre nødvendige tiltak for av- og påstigning i begge retninger. Nødvendige midler må settes av i planperioden for å sikre framdrift i dette arbeidet.

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 hovedveisystemet 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 målsetninger 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 tilfredsstillers dagens og framtidens behov. Det er positivt at Avinor prioriterer kapasitetsutvidelse i banesystem og terminalbygg på Kristiansand lufthavn, Kjevik. Ny veg (Rv41/Rv451) fra E18 til Kjevik er viktig for å knytte det samlede transportnett i regionen bedre i sammen.

11. I utformingen av transportløsningene i Kristiansandsregionen og rekkefølgen de ulike tiltak skal realiseres i, må utbedring av sårbarheten for hendelser i transportnett 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.

12. Det er i forslaget til NTP (PTR +45 %) foreslått programområdemidler til satsing på miljøvennlig 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 transportnett. 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 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.
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.

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: KVU E 39 Søgne Ålgård - oppsummering og vurdering av høringsuttalelser

- Pressemelding fra Statens vegvesen av 3. mai: Møtefri veg på E39 Søgne – Ålgård
- Innspill til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 fra Jernbaneforum sør (utast)
- Jernbanens Stasjonsstruktur 2012 Hovedrapport

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, gåing 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 trafiksikkerhetsinnsats 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.

Innfor 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

Rv 9 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 mulig	Ferdigstillelse av et prosjekt er mulig	Ferdigstillelse begge prosjekter Planlegging Stat, 100

Prosjektet Rv41/451 atkomst til Kristiansand lufthavn er inne i alle planrammene, med en bevilgning på 100 mill. kr. For å realisere prosjektet trengs det vesentlige lokalebidrag utover denne statlige bevilgningen. I høringen til KVV 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 Krokå – 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 Varodbru 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 Rv 9 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 pluss 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 satsingen på Sørvestbanen for å møte befolkningsøkningen i landsdelen.

Oppsummering

Det er lite 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 transportnettet 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 for en rekke statlige etater. Det ligger et stort samfunnspotensielt 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 trafikksikkerhetsgevinst.

Vegutfordringer

E18 og E39 er blant landets viktigste transportåreer 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 særlig 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.

Riksveg 9 er svært viktig for innbyggerne og turistnæringen i Setesdal og videre nord- og vestover. Rv9 inngår i stamveinettet 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 god kommunikasjon 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 KVV Søgne-Ålgård uttalte alle kommunene lang E39, Stavanger og Kristiansand kommune og begge fylkeskommunene i en felles høringsuttalelse følgende:

"Hensynene til trafikksikkerhet, 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 vei*
- *E 39 Søgne-Ålgård må planlegges som en møtefri vei*
- *E 39 Søgne-Ålgård skal ikke være en lokalvei*
- *E 39 Søgne-Ålgård er en viktig del av kyststamveien 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."

E 39 følger et landskap med mange daler og kløfter. De veifarende 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 grunne en ÅDT på 8000 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 midtrekkverkkonseptet 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 årsgjennstrafikken på strekningen overstiger 8 000.

Statens vegvesen har dermed lang 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 årsgjennstrafikken.

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 trafikkgrunnlaget tilsier dette.

Kollektivtransporten i distriktene utgjør i dag lovpålagt skoleskyss inkludert et minimums servivetilbud 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

imellom de større byområdene at kollektivtransporten kan være et reelt alternativ til personbilen.

Jernbane

Her kommer ny tekst, utarbeidet i samråd med Jernbaneforum sør. Dette vil bli utdelt i ATP utvalgs møte fredag 11. mai.

Havn og Kristiansand havn

Havnene langs korridor 3 fungerer som innfallsporter til store deler av landet både for gods- og persontrafikk. Kristiansand havn er utpekt havn og har direkte tilknytning til jernbane og hovedveisystemet 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.

Ett 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 etatens beskrivelse av situasjonen når det gjelder godstranstransporter, 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 vesentlige 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 tilfredsstillende 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 *KVU 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 KVU 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 veitrafikksystemet 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 hovedveinettet 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 trafikk-løsningen. E39 Breimyrveien – Volleberg bygges så snart som mulig, om nødvendig etter Ytre ringvei.*
- 6. Ny vei 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 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 karv 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 at 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 (bompengesøkning) 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 busskapasitet 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 busstrafikk 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 i 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 mulig for folk å virke og bo i hele fylket. Vest-Agder fylkeskommunen 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. Noe som 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 kroner 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 forvitne 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 mening at dette med assurance er en

forglemmelse i forvaltningsreformen 2010 og at statens 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 banesterkninger 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.

Riksveinettet 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 sårbart del av riksveinettet. Ved en brann eller annen alvorlig ulykke, finnes det ikke akseptable omkjøringsmuligheter og man risikerer et sammenbrudd i normal veitrafikk 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 å tillegge dette vekt 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 fremtiden må vektlegges i planleggingen av en ny E39 langs kysten av Vest-Agder.

8. Trafikksikkerhet på vei

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 veitrafikken. 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 veitrafikken. 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 en 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 gangveier. 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, 04.05.2012

Samferdselssjef

Saksbehandler