



Samferdselsdepartementet
Pb 8142 Dep
0033 Oslo

Kristiansand, 12. juni 2012

NTP 2014-2023 - høringsuttalelse

Sørlandets Samferdselsløft er et samarbeid mellom næringsorganisasjoner og enkeltbedrifter på Sørlandet som har som formål å arbeide for modernisering og effektivisering av kommunikasjonen i landsdelen.

Vi vet at investeringer i infrastruktur er nødvendig for fortsatt vekst og regional utvikling, samtidig som en slik strategi kan bidra til å bekjempe levekårsutfordringene som deler av landsdelen sliter med. Regionen står samlet bak denne strategien, som også vil bidra til bedre trafiksikkerhet i regionen.

Landsdelens strategi tar utgangspunkt i "ankeret" i landsdelen som utgjøres av E18, E39 og riksvei 9, med et velfungerende knutepunkt i Kristiansand der transportårene møtes. Gjennom målrettet investering i regionens infrastruktur har Agder-fylkene stort vekstpotensial med et konkurransekraftig og eksportrettet næringsliv. Føringerne som legges gjennom NTP vil være en viktig forutsetning for å skape ønsket regional utvikling.

Med dette som utgangspunkt ønsker vi å gi følgende kommentarer og vurderinger av transportetatens forslag til Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023):

GENERELT OM PLANFORSLAGET

1. Planforslaget dokumenterer at det er nødvendig med et løft i bevilgningene til samferdselsformål. Dersom målet om et moderne og trafiksikkert veinett skal nås innen akseptabel tid, må den økonomiske rammen økes med minst 65 prosent i forhold til nivået i inneværende NTP.

En modernisering og oppgradering av infrastrukturen er nødvendig for å sikre velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner i landsdelen.

2. SSL er enig i de overordnede prioriteringene i NTP-forslaget hvor det foreslås avsatt økte ressurser til drift og vedlikehold, samt nødvendige investeringer for å redusere forfallet på veiene.

Vi er også glade for at planforslaget prioriterer å redusere avstandskostnadene mellom byene og landsdelene for å stimulere regional utvikling, samt tiltak som bidrar til regionforståelse.

Vi mener også det er nødvendig med betydelige investeringer i kollektivtrafikk og øvrig tilrettelegging, slik at det kan bli mulig at trafikkveksten i byområder i hovedsak kan tas med kollektivtransport, gange og sykling.

3. Arbeidet med å få til mer effektivitet i planprosessene er viktig. Staten må åpne for bruk av prosjektfinansiering og andre alternative finansieringsformer av større samferdselsprosjekter i langt større omfang enn tilfellet er i dag.

REGIONALE UTFORDRINGER

4. 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, noe som samtidig kan bidra til viktig avlastning av presstendensene i både Oslo- og Stavanger-regionen.

Ved å øke rammen til +65 prosent, vil effekten av investeringene bli enda større.

5. 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.

I regionen er det betydelig vilje til å gjøre det som er nødvendig for å fremskynde E18-utbyggingen og ny Kjevik-vei, samtidig som det også er forventninger om at **prosjektene i Kristiansand sentrum** og vestover (fra og med Gartnerløkka) forseres med utgangspunkt i at dette er nødvendige strakstiltak for å hindre en alvorlig flaskehals som vil kunne strupe vekstimpulsene i hele regionen.

Selv innenfor +45-rammen vil det ta for lang tid før sentrale veiutfordringer i vår region kan løses. Derfor anbefaler vi en ytterligere økning i innsatsen.

6. **E39 mellom Kristiansand og Stavanger** binder sammen to av Norges sterkest voksende regioner. Veistrekningen er særlig ulykkesutsatt med et uakseptabelt stort antall drepte og hardt skadde. Klimatiske forhold og topografi medfører uforutsigbar og dårlig framkommelighet vinterstid.

Kvalitetssikringen av konseptvalgutredning for E39 Søgne - Ålgård konkluderer med at utbyggingen vil ha positiv samfunnsnytte og anbefalingen er at utbyggingen gjennomføres som to store totalprosjekt.

SSL støtter regionens forventning om at planarbeidet på strekningen forseres og at det lages en samlet plan for utbygging.



En samlet region krever 4-felts møtefri vei. Det kreves at hele veistrekningen planlegges som møtefri vei og uten farlige standardsprang. SSL er enig i at veitraseen som velges må muliggjøre framtidig utvidelse til firefeltsvei med dimensjonerende fartsgrense 100 km/t.

7. **Utbygging av Rv9** vil skape regional utvikling i indre deler av Agder. Rv9 binder Setesdal sammen med resten av regionen og er samtidig en viktig forbindelse til Vestlandet. Det er helt nødvendig at visjonen om "gul midtstripe til Hovden" realiseres i planperioden. Prosjektene vil bli delfinansiert med regionale og lokale midler.

8. Det er positivt at NTP foreslår et eget program for rehabilitering av fylkesvegnettet samt kompensasjon for ekstraordinær kostnadsøkning innenfor drift og vedlikehold.

JERNBANE, HAVN OG FLYPLASS

9. **Kjevik** dekker regionens lufthavn-behov. Dersom planene Avinor har utarbeidet for modernisering og utvidelse av flyplassen realiseres, vil Kjevik være godt rustet for å håndtere ytterligere vekst. Dette forutsetter at Avinor forsterker satsingen på Kjevik og prioriterer kapasitetsutvidelse i banesystem og terminalbygg på Kjevik.

10. SSL mener det er avgjørende at bevilgningene til realisering av ny Kjevik-vei er fremskyndet i NTP-forslaget. I NTP-forslaget er det signalisert et statlig bidrag på 100 millioner kroner til denne veistrekningen, samtidig som det er forutsatt at regionen selv bidrar med 500 millioner kroner til prosjektet. Det er åpenbart nødvendig med et større statlig engasjement, og regionale og statlige myndigheter bør sammen finne frem til en finansiering som sikrer realisering i første del av NTP-perioden.

11. SSL mener at det videre arbeidet med sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er det viktigste jernbaneprosjektet for landsdelen i kommende NTP-periode.

SSL er positive til tiltak som kan sikre bedre kapasitet for godstrafikk på Sørlandsbanen, slik det vil være rom for i planrammene +20 % og +45 %. 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.

12. SSL støtter det nasjonale målet om at større andel gods skal overføres til sjøbasert transport. Kristiansand havn har direkte tilknytning til jernbane og hovedveisystemet langs kysten mot Oslo, Stavanger og Bergen. Det er derfor viktig at Kristiansand havn får en god infrastrukturtilknytning både til den framtidige E18/E39-løsningen, til Langemyr godsterminal og jernbanenettet både på kort og lang sikt.

BYUTFORDRINGENE

13. Utbedring av sårbarheten for hendelser i transportnettet må tillegges stor vekt i utformingen og prioriteringen av transportløsninger for Kristiansandsregionen. I tråd med anbefalingene som er gitt i KVV Kristiansand er det helt nødvendig at planleggingen av ytre ringvei rundt Kristiansand blir igangsatt så raskt som mulig.

Utviklingen av vegnettet og kollektivtilbudet må skje samlet.

NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON CONFEDERATION OF NORWEGIAN ENTERPRISE

Postadresse Postal Address
Kjøita 6
NO-4630 Kristiansand
Norway

Adresse Address
Torvet 5, Arendal
Kjøita 6, Kristiansand
Norway

Org.nr. Org.no.
NO 955 600 436 MVA

Telefon Telephone
+47 38 12 89 00
Telefaks Telefax
+47 38 02 13 42

E-post E-mail
nho.agder@nho.no
Internett Internet
www.nho.no/agder



14. Det er i forslaget til NTP (PTR +45 %) foreslått såkalte bypakker. Bærekraftige transportløsninger i de store byområdene må prioriteres uavhengig av andre investeringsbehov i transportnett.

15. Kristiansand har de samme utviklingstrekk og 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 Kristiansand-regionen.

I Kristiansand-regionen ligger forholdene godt til rette for en bærekraftig utvikling der kollektivtrafikken, sykkel og gange kan prioriteres og sikres best mulig rammevilkår for å ta fremtidig vekst i persontrafikken.

Det er igangsatt arbeid med en **bypakke for Kristiansand**. Den overordnede målsetning for Bypakke Kristiansand er å sikre god samfunnsutvikling ved å følge regionale planer, forslagene i KVU/KS1 og NTP. SSL forventer at staten bidrar aktivt til realisering av en bypakke i Kristiansand.

Med vennlig hilsen

SØRLANDETS SAMFERDSELSLØFT

Siri Mathiesen

leder av styringsgruppen/regiondirektør NHO Agder

Kopi til:
Sekretariatet for NTP

Statens vegvesen, Region sør
Aust-Agder fylkeskommune
Vest-Agder fylkeskommune
Vegaksjonen
Fylkesmannen i Vest-Agder
Fylkesmannen i Aust-Agder