

Arkivsak : 201005773
Arkivkode : E: 140 N00
Saksbehandler : Håkon Auglend

Transportplansjef : Håkon Auglend
Byplansjef : Mette Paavola

Behandles av utvalg:	Møtedato	Utvalgssaksnr
Kommuneplankomiteen	11.06.12	/12
Formannskapet	12.06.12	/12
Utvalg for byutvikling (melding)	13.06.12	

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023 - HØRINGSUTTALELSE

1. Hva saken gjelder

Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 ble sendt ut på høring 29. februar 2012. Høringsfristen er satt til 29. juni 2012.

Dokumentene til NTP er tilgjengelig digitalt på http://www.ntp.dep.no/2014-2023/index_14_23.html og selve planforslaget på http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_05_10_NTP_2012_forslag_nasjonal_transportplan.pdf. Forslaget følger og som trykt vedlegg.

Sandnes kommune har utarbeidet forslag til høringsuttalene i samarbeid med nabokommunene og samordnet uttalelsen med Kristiansand kommune.

Saksforelegget gjengir kun hovedpunktene i planforslag med utgangspunkt i de viktigste utfordringer i vårt storbyområde og det som er mest relevant for vår region.

Saken legges frem for kommuneplankomiteen og skal videre til formannskapet.

2. NTP 2014-2023 videre planprosess

Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 er Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor sine faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om nasjonal transportplan. Dette bygger på retningslinjer fra Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Nasjonal transportplan revideres hvert fjerde år og stortingsmeldingen skal legges fram i begynnelsen av 2013 for behandling i vårsesjonen.

Parallelt med dette pågår transportetatene sitt arbeid med handlingsprogrammet. Dette vil ta opp i seg de endringene som følger av stortingsbehandlingen og vil bli lagt fram høsten 2013.

3. Mål og nasjonale strategier

Nasjonal transportplan har et tidsperspektiv på 10 år fram til 2023. SSB sine befolkningsprognoser viser vekst i befolkningen for perioden og en særlig sterk vekst i byene. Vårt byområde er preget av sterk befolkningsvekst, høyt inntektsnivå og høy reiseaktivitet. Dette setter særlige krav til transportsystemet i byområdet.

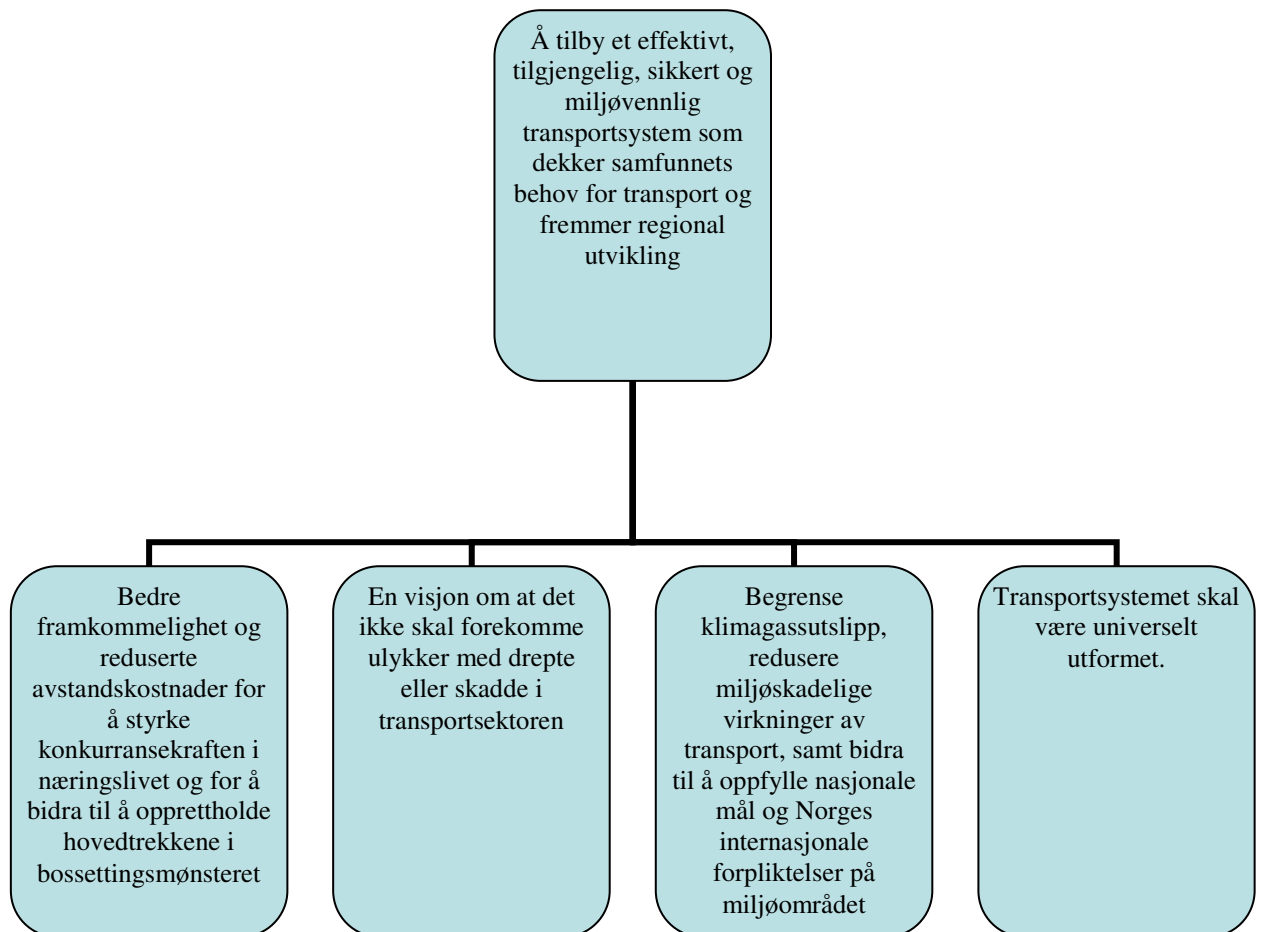
Samtidig lever vi en global verden hvor den økonomiske og teknologiske utviklingen i Europa og verden for øvrig påvirker oss. Norsk import og eksport forventes å øke med 35-40 % i tonnkm fram til 2040, og EU er Norges viktigste handelspartner. Sjøtransporten dominerer eksport og import av råvarer eller innsatsvarer, mens lastebilandelen dominerer konsumvarer. EU legger i sin hvitbok for transport opp til å flytte mye godstransport fra veg til sjø og bane, og dette vil påvirke transportene i Norge.

Et godt utbygd transportsystem er en viktig forutsetning for økonomisk vekst og regional utvikling. Næringslivet i deler av Norge har store avstandsulemper i forhold til Europa, og transport blir en stadig viktigere del av verdikjeden. Trenden med flyttestrømmer mot det sentrale Østlandet vil forsette, men vår region vokser relativt sett sterkest. Sentraliseringen i de største byområdene fører til kapasitetsproblemer som kan virke dempende på økonomisk vekst og samfunnsutvikling.

Den teknologiske utviklingen vil påvirke transportsystemet sterkt i årene som kommer. ITS er allerede en integrert del av transportsystemet, og vil være et stadig viktigere virkemiddel både for å påvirke trafikantadferd og for å legge til rette for bedre og mer effektiv utnyttelse av transportsystemet for både personer og gods. Den teknologiske utviklingen av nye energibærere og ny motorteknologi kan få stor betydning for klimagassutslipp og andre miljøutfordringer.

Norsk klimagassutslipp var i 2010 på om lag 54 mill tonn. Transport bidrar med om lag 30 % av innenlandsk klimagassutslipp. Utslippene fra transport er om lag 17 mill tonn, hvor vegtrafikken utgjør 10 mill tonn.

Forventa klimaendringer er utfordrende for transportsektoren. Ekstremvær med sterk vind, store nedbørsmengder og temperaturvekslinger stiller høye krav til transportinfrastrukturen. Store deler av dagens transportnett er ikke robust nok til å møte økte klimapåkjenninger.



Dette er regjeringens overordna mål med Nasjonal transportplan og innenfor hvert av delmålene er det skissert ett eller flere effektmål.

Strategi for byområdene

Den raske befolkningsveksten i byområdene gjør det mulig å skape en mer konsentrert byutvikling og mer miljøvennlig transport. Vi kan ikke bygge oss ut av kapasitetsutfordringene med flere og bredere veger. For å skape attraktive og funksjonelle byer som har god mobilitet må det utvikles et kollektivtilbud med stort kapasitet og høy kvalitet og gode løsninger for gående og syklende. Arealbruken må bygge opp under dette. I de store byområdene er det et mål at veksten i persontransporten tas av kollektivtransport, sykkel- og gangtransport. Noen steder må dagens biltrafikk reduseres for å bedre lokal luftkvalitet. Alle disse utfordringene krever samordning på tvers av forvaltningsnivåene gjennom forpliktende avtaler med helhetlig virkemiddelbruk. I praksis må folks transportadferd endres.

Det er behov for store investeringer og økte driftstilskudd til kollektivtrafikken. Kostnadene for investeringene er så høye at fylkeskommunene og Oslo kommune ikke selv kan klare finansieringen med dagens inntekter. Staten bør derfor bidra med midler for å sette fylkeskommunen i stand til å utvikle høykvalitets kollektivtrafikktilbud. Det er også behov for mer midler til drift. For å få funksjonelle og miljøvennlige byregioner må godstransporten i byene bli mer effektiv. Disse transportene må gis god framkommelighet i hovedvegnettet og til viktiges terminaler, og det bør gis statlig støtte til demonstrasjonsprosjekter for å utvikle mer effektiv varedistribusjon i byer.

Det er mulig å nå målet om at kollektivtrafikk, gang- og sykkeltrafikk skal ta veksten i persontransporten i byene gjennom samordnede pakker av tiltak.

Følgende tiltak er aktuelle:

- Arealbruk med sikte på mer konsentrerte byområder, uten at viktige nærmiljøkvaliteter går tapt, og med fysiske omgivelser og møteplasser med god arkitektonisk kvalitet
- Utvikling av kollektivtransporten med ny infrastruktur, økt kapasitet, økt frekvens og bedre kvalitet
- Et effektivt, logisk og trygt transportsystem for gående og syklende
- Utvikling av et vegnett basert på behov for byutvikling og prioritet for miljøvennlig transport
- Restriktive tiltak mot bilbruk
- Tilrettelagte forhold for godstransport i by
- Bruk av ITS til trafikkstyring og bedre informasjon
- Påvirkning for miljøvennlige transportmiddelvalg.

Transportetatene foreslår følgende rammeforutsetninger for forpliktende byavtaler:

- KVU/KS1 skal være gjennomført og regjeringens føringer fulgt opp
- Lokalt vedtatte mål for pakken skal være konsistente med de nasjonale målene og regjeringens føringer fra KS1-behandlingen
- Regionale og lokale arealplaner skal være samordnet med planer for utviklingen av transportsystemet og bygge opp under kollektivtrafikk, gåing og sykling
- Brukerbetaling og finansiering av pakken skal være avklart.

I forhandlinger om bypakker vil transportetatene også 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 privatbiltrafikken i byene. Det bør etableres porteføljestyling av bypakker. Dette innebærer at gjennomføringen av pakkene er en dynamisk prosess der tiltakene prioriteres etter hvordan de bidrar til å oppfylle målene for pakken, tilgjengelige ressurser og gjennomførbarheten. Den årlige oppfølgingen bør legge særlig vekt på måloppnåelse, resultater og økonomi.

Strategi for reduserte avstandskostnader og regionalutvikling.

I planperioden prioriterer alle transportetatene drift og vedlikehold og fornyelse og tiltak for å ta igjen forfall i infrastrukturen. Dette vil bidra til økt pålitelighet og regularitet i alle transportformene.

I vegnettet prioriteres sammenhengende utbygging og utbedring av E6, E16, E18 og E39.

Strategi for mer gods på sjø og jernbane

Transportetatene foreslår tiltak direkte rettet mot det godset som kan flyttes fra veg til sjø og bane. For å få mer transport på sjø og bane må godsstrømmenes konsentreres slik at logistikkostnadene reduseres. Transportetatene foreslår også en ny insentivordning for mer godstransport på sjø og bane.

Strategi for styrket drift, vedlikehold og fornyelse

Driften av transportinfrastrukturen må legges på et nivå som gir god framkommelighet, høy sikkerhet og god tilgjengelighet på en miljøvennlig måte. I takt med økt trafikk vil kostnadene til drift øke. Klimaendringene vil øke behovet for beredskap. Vedlikeholdet må legges på et nivå som ikke fører til økt forfall, og det må gjennomføres fornyelse og tiltak for å ta igjen

forfallet. Det er avdekket omfattende etterslep i vedlikeholdet innen jernbane, farleder og veger.

Strategi for økt trafikksikkerhet

Transportetatene forslår å prioritere investeringstiltak som forhindrer møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklister. Hovedaktørene i trafikksikkerhetsarbeidet vil utarbeide en nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, for perioden 2014-2017. Tiltaksplanen vil gi en samlet framstilling av hvordan de ulike aktørene sammen vil bidra til å nå trafikksikkerhetsmålene.

Strategi for økt gjennomføringsevne

For å styrke gjennomføringsevnen er det nødvendig med mer effektiv og raskere planlegging, utvikling av mer effektiv byggherreorganisasjon og prosjekt- og gjennomføringsstrategier som legger til rette for virksom konkurranse og effektiv produksjon. Transportetatene mener det må vurderes et nytt planregime for store statlige infrastrukturprosjekter. Flytting av beslutningsmyndigheten fra kommunestyret til regional eller statlig myndighet må vurderes. Utbygging av veg og bane bør skje på lengre sammenhengende strekninger, som gir mer rasjonell utbygging enn å bygge mange mindre delstrekninger uten tidsmessig sammenheng. God gjennomføringsevne forutsetter forutsigbar finansiering, og transportetatene forslår et system hvor store anlegg finansieres gjennom et samlet vedtak.

I byområdene anser etatene det som nødvendig at staten, fylkeskommunen og kommunene utarbeider en felles omforent strategisk plan eller et felles omforent grunnlag for å beslutte hovedtrekkene i transportsystemet og arealbruken.

En økning i de økonomiske rammevilkårene i NTP vil ikke kunne gjennomføres uten en vesentlig økning i planproduksjonen.

Strategi for reduserte klimagassutslipp og bedre miljø

For å nå klimamålet er det nødvendig med reduserte utslipp fra det enkelte kjøretøy, betydelig økt bruk av biodrivstoff og elektrifisering av deler av bilparken. Det er behov for tiltak for å redusere transportomfanget og endre reisemiddelfordelingen. Veksten i biltrafikken i byene må reduseres. Dette vil bidra til redusert lokal luftforurensning og støy.

Transportetatene foreslår en tredelt innsats for å redusere klimagassutslippene for transport:

1. Miljøvennlig transport, tettere arealbruk og restriksjoner på biltrafikken i byene
2. Større vektlegging av reduserte klimagassutslipp ved planlegging og prioritering av infrastrukturprosjekter
3. Avgifter og insentiver for å redusere utslipp fra kjøretøyene.

Strategi for universell utforming av hele reisekjeden

Stamrutene for kollektivtransporten, større knutepunkter og jernbanestasjoner skal prioriteres.

Strategi for økt sykling og gåing

For å oppnå mer sykling og gåing er mer og bedre infrastruktur som gir økt framkommelighet og sikkerhet nødvendig. Økte investeringer er nødvendige. I byene må tiltak som bidrar til økt gåing og sykling være en viktig del av bypakker. Det må bygges en kultur der gåing og sykling blir et naturlig transportvalg for flere enn i dag. Transportetatene vil bedre drift og vedlikehold av sykkelrutene. For å forlenge sykkelsesongen er vintervedlikeholdet viktig.

Fylkeskommunen

Fylkeskommunen har ansvar for fylkesvegnettet og fylkesvegferjesamband. Vegnettet har varierende tilstand og standard. Fylkeskommunen har ansvar for kollektivtrafikken med unntak av togtilbudet. Noen av tiltakene transportetatene forslår for fylkeskommunen er:

- økte statlige overføringer for bedre kollektivtransport
- fylkeskommunen får i oppgave å utpeke stamruter for kollektivtransport og viktige kollektivknutepunkt. I tillegg vil de få ansvar for å koordinere videre arbeid i knutepunktene
- fylkeskommunens ansvar for bypakker, arealplanlegging, mer effektiv planlegging og oppfølging av transportpolitiske mål understrekes.

4. Økonomiske prioriteringer i planforslaget

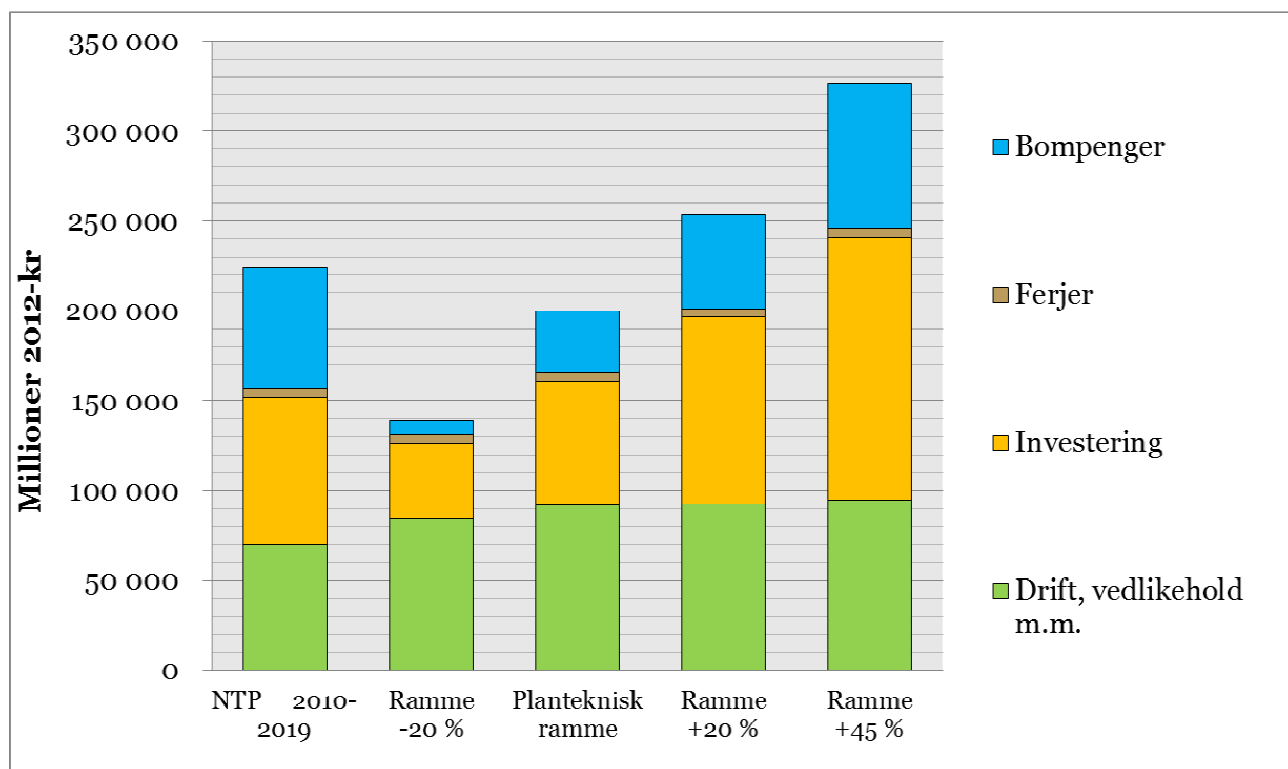
I retningslinjene for transportetatenes arbeid med NTP 2014-2023 er de bedt om å prioritere midlene innenfor de gitte økonomiske rammene. I tillegg er det bedt om å foreslå prioriteringer i alternative økonomiske rammer som er henholdsvis -20 %, +20 %, +45 % i forhold til planteknisk ramme. Avinors virksomhet finansieres fullt ut med egne midler.

4.1 Prioritering innenfor planteknisk ramme

Gitt planteknisk ramme så prioriterer transportetatene midlene på følgende måte:

1. Drift av infrastruktur
2. Vedlikehold av infrastruktur
3. Fornyng og tiltak for å rehabilitere infrastruktur som har forfalt
4. Planlegging
5. Programområdetiltak
6. Store investeringsprosjekt

Det er et stort etterslep knyttet til drift og vedlikehold av infrastrukturen, med unntak av i Avinor. Det er dermed kun innenfor rammen +45 % at nye prosjekter er prioritert.

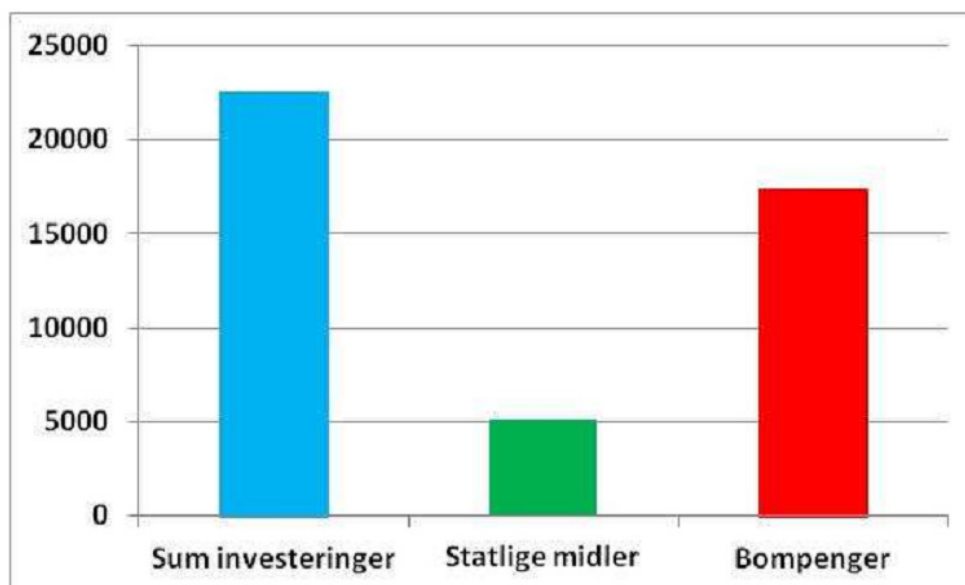


Viktige vegprosjekter i Rogaland og med regional betydning for fylket er prioritert slik:

Riksveger:

Prosjekt:	P. kostnad	Stat	Bom	Periode:
E39 Eiganestunnelen	2000	900	1100	2014-2017
Rv13 Ryfast	5700	500	5200	2014-2017
E134 Skjold-Solheim	130	50	80	2014-2017
E134 Haugalandspakken	130	80	50	2018-2023
E134 Stordalstunnelen	280	120	160	2018-2023
Forutsatt rammeøkning +20%:				
E39 Smiene-Harestad	1100	550	550	2018-2023
E39 Hove-Sandved	460	110	350	2018-2023
Forutsatt rammeøkning +45%:				
E39 Rogfast	8000	1000	7000	2014-2023
E39 Drangsdalen-Heskestad	400	200	200	2018-2023
E39 Omlegging Vikeså	500	250	250	2018-2023
E39 Ålgård-Hove	2200	750	1450	2018-2023
E134 Haukelitunnelene (start)	1600	600	1000	2018-2023
Sum	22500	5110	17390	2014-2023
		23 %	77 %	

I tillegg er det foreslått at det ved en rammeøkning +45% og ved en enighet om en Jæren pakke 2 prioriteres statlig medvirkning til riksvegdelene av Transportkorridor vest på Nord-Jæren.



Ved en økning av rammen på + 45 % vil dessuten prosjektet E 39 Hove – Sandved fremskyndes til perioden 2014 – 2017.

Post	NTP 2010-2019	Ramme -20	Planteknisk ramme	Mill. 2012-kr	
				Ramme +20	Ramme +45
Post 30 Riksveginvesteringer	73 560	35 240	60 990	95 900	136 960
Store prosjekter	50 480	8 120	22 370	42 280	67 340
Tiltak innenfor programområdene	18 510	11 500	15 000	23 000	36 000
- Bypakker	-	-	-	-	13 200
- Utbedringstiltak	2 970	900	1 600	3 300	4 100
- Tiltak for gående og syklende	3 160	1 300	2 400	3 700	3 700
- Trafikksikkerhetstiltak	9 230	7 500	8 200	11 000	12 000
- Miljøtiltak *)	1 240	500	700	1 000	1 200
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	1 910	1 200	1 700	3 400	1 000
- Servicetiltak *)	-	100	400	600	800
Tiltak for å ta igjen forfall **)	--	6 500	13 000	18 000	18 000
Planlegging og grunnnerverv med mer	3 050	3 500	5 000	7 000	10 000
Ikke rutefordelte midler	1 520	5 620	5 620	5 620	5 620
Post 31 Skredsikring	5 370	4 000	5 500	6 000	7 000
Post 35Vegutbygging i Bjørvika	120	30	30	30	30
Post 36 E16 over Filefjell	1 800	1 280	1 280	1 280	1 280
Post 37 E6 vest for Alta	1 120	1 170	1 170	1 170	1 170
Sum riksveginvesteringer	81 970	41 720	68 970	104 380	146 440

*) Tall for NTP 2010-2019 omfatter både miljø- og servicetiltak.

**) Se omtale i kapittel 5.6.6

Det er først i +45 % rammen at det settes av midler til bypakker, totalt 13,2 mrd. I tillegg er det satt av noe midler til kollektivtiltak og universell utforming innenfor programområdene. Transportetatene anbefaler en strategisk innretning for en ev ny regionalpakke i tråd med KVVU en.

Jernbane:

	Kostnad etter 2013*	-20 %	Planteknisk ramme	+20 % Pers.	+20 % Gods	+45 %
Slutføring av pågående store tiltak	11 480	11 480	11 480	11 480	11 480	11 480
Follobanen	16 600			11 700		16 600
IC-området - Innerstrekn for 1/2 times frekvens	19 000			3 000		8 200
Bergen-Voss (Ulriken)	2 265		2 265	2 265	2 265	2 265
Trondheim-Steinkjer	4 800			400	400	1 410
Gods	24 000	200	5 500	5 500	16 000	16 000
Programomr. kapasitet og tekniske tiltak	9 000	100	4 400	5 400	5 400	5 900
Programomr. sikkerhet og miljø	5 000	180	4 000	4 200	4 200	4 400
Programomr. stasjoner og knutepunkter	13 000	100	1 700	4 600	4 600	5 000
Sum investeringstiltak		12060	29345	48545	48545	71255

For oversikt over investeringsprosjekter og kostnader for prosjektene i NTP 2010-2019 se vedlegg 3.

*Forutsatt optimal framdrift i pågående prosjekter 2012/13

Tabell 5.4.2 Fordeling av ulike investeringsramme på hovedområder (Alle tall i mill. kr)

Jærbanen

Åpningen av dobbeltsporet Sandnes - Stavanger ga en sterk økning i antall reisende med tog på strekningen. Samlet er det 3,5 mill. reisende i korridoren mellom Stavanger og Egersund, med flest reisende mellom Sandnes og Stavanger. Et naturlig neste utviklingstrinn på Jærbanen er å forlenge dobbeltsporstrekningen fra Sandnes til Nærbø.

Sjøtransport:

Sjøtransport

Transportetatene prioriterer disse tiltakene:

Pr	Tiltak	- 20 %	Planteknisk ramme	+ 20 %	+ 45 %
1	Innseiling Grenland, Porsgrunn/Bamble, Telemark	X	X	X	X
2	Mindre farleds- og merketiltak			X	X
3	Innseiling Kragerø, Telemark			X	X
4	Innseiling Farsund, V-Agder			X	X
5	Innseiling Risavika, Stavanger, Rogaland			X	X

Virksomhetsområde:	NTP 2010-19	- 20 %	Planteknisk ramme	+ 20 %	+ 45 %
Navigasjonsinnretninger	3 630	4 128	4 142	4 970	6 006
Navigasjons- og meldingssystem	86	205	409	409	461
VTS (trafikksentraler)	488	410	574	574	574
Transportplanlegging, administrasjon og kystforvaltning	1 592	1 788	2 043	2 043	2 145
Farleder	3 071	1 884	2 463	3 038	4 092
Virkemidler for godsoverføring	-	0	664	967	1 295
Fiskerihavner, inkludert støtte til kommunale fiskerihavner	2 147	925	1 446	2 222	2 745
Fartøy	580	640	640	640	640
Sum	11 594	9 993	12 381	14 863	17 958

Tabell: 5.5.1. Fordeling innen alternative rammer, beløp for hele perioden 2014-2023. Mill. 2012-kr.

5. Rådmannens vurdering

Innledning

Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 gir innledningsvis en god beskrivelse og analyse på hvordan sentrale utviklingstrekk vil påvirke transportetatene framover. For vårt byområde er det særlig den sterke befolkningsutviklingen som vil gi føringer på hvordan vi løser transportbehovet for persontrafikken og næringstrafikken.

Dette er tredje gang at gang at transportetatene legger fram et felles forslag til NTP og forslaget fremstår som mye mer helhetlig og samordnet enn tidligere forslag. Det er viktig at prioriteringene innenfor transportsektoren blir gjort ut fra en helhetlig tilnærming i forhold til mål og måloppnåelse.

De nasjonale målene er ambisiøse og inneholder innebygde målkonflikter som må avveies i den enkelte sak. Den nasjonale strategien bygger opp om målene på en god måte.

Prioritering

Transportetatene prioriterer drift og vedlikehold høyest og det er en riktig overordna prioritering. Med de utfordringer vi har på transportsektoren så anbefaler rådmannen sterkt at rammene for nasjonal transportplan økes til +45 %. Rogfast og bypakker er kun prioritert i + 45 % rammen.

Bypakker

Det er satt av 13 mrd. til bypakker i + 45 %. Det blir en hard konkurranse om disse midlene, og rammen er langt fra stor nok til å møte utfordringene byene har. I tillegg vil det måtte brukes betydelige midler fra Jæren pakke 1 og 2 og ordinære midler fra transportetatene. Det skal nå utarbeides handlingsprogram fra etatene for midlene satt av til programområdene og det er viktig at miljøvennlig transport i storbyområdene blir prioritert.

Vårt byområde (10 kommuner) har i dag en befolkning på 308 000 innbyggere og vil i 2040 i følge SSB har en befolkning rundt 450 000 innbyggere. Veksten i transportbehov som dette skaper må tas med miljøvennlig transport. Dette setter store krav til transportsystemet og kommunene sin arealplanlegging. Svaret er investering i høykvalitets kollektivtilbud og gang og sykkel, økte midler til drift og vedlikehold, og en arealpolitikk som legger til rette for en god byutvikling.

Sandnes kommune ønsker bypakker, forpliktende avtaler som inneholder gulrot og pisk i forhold til å få flere til å reise miljøvennlig. Vi må være villige til å ta i bruk restriktive virkemidler overfor privatbiltrafikken, eksempler på dette kan være vegprising, høyere bompengavgifter i rushtiden, begrense parkeringsmulighetene, omgjøre gateareal til areal for gang og sykkeltrafikk osv.

Sykel og gangtransport

Rådmannen er positiv til revideringen av den nasjonale sykkelstrategien samt at det også er utarbeidet en nasjonal gåstrategi. Regionens regionale reisevaneundersøkelser viser en markant nedgang i gangtransport jf. endring i reisevanene på Jæren fra 1998 til 2005 fra 14,8 % til 11,7 %. Sett i sammenheng med folkehelseperspektivet er det derfor særs viktig å fremme sykkel og gange som egne transportformer. Det fremkommer også gjennom bedriftsreisevaneundersøkelser på Forus¹ at gjennom satsing på sykkel er det mulig å få til en endring av de ansattes reisevaner. I perioden fra 2009 – 2011 ble det registrert en dobling av sykkelandelen (fra 6 % til 12 %) samlet for de tre bedriftene.

Stavanger kommune har utarbeidet en sykkelstrategi med handlingsplan. Sandnes kommune har også startet tilsvarende arbeid. I samarbeid med kommunene holder dessuten Rogaland fylkeskommune nå på med å utarbeide en regional sykkelstrategi og dette vil være et godt utgangspunkt for videre sykkelstrategi i vårt storbyområde. Det er stort behov for mer midler til investering og drift for å kunne lykkes i regionens satsing på disse transportformene. Samtidig må det settes av midler til holdningsskapende arbeid. Ved å gjøre dette sammen med næringslivet i regionen er det større muligheter for å lykkes i å endre reisevanene i regionen til økt sykkel- og gangtransport. Et viktig ledd i dette er satsingen på sykkelstamveien mellom Sandnes og Stavanger via Forus. Dette er et tiltak som burde vært omtalt som et eget prosjekt i Nasjonal transportplan utover det som fremkommer av den nasjonale sykkelstrategien.

Gods på sjø og bane

For blant annet å begrense klimautslipp samtidig forebygge trafikksikkerheten på stamveien og viktige næringstransportveier understrekes viktigheten med transportetatens arbeid med å flytte mer gods fra veg til sjø og bane.

E39

Vestlandet har behov for en ferjefri E39 fra Kristiansand til Trondheim. Fra Kristiansand til Stavanger må dette være sammenhengende firefelts vei. Dette vil være av stor lokal og regional betydning, og svært viktig for næringslivet i landsdelen. Det er viktig at store infrastrukturprosjekter blir planlagt og finansiert på en slik måte at de kan gjennomføres som store etappevise utbygginger. Viktige vegprosjekt for vår region er kun inkludert i + 45 % slik som Rogfast og Transportkorridor Vest. Transportkorridor Vest er et særs viktig prosjekt for næringstrafikken som sikrer god forbindelse mellom regionalt viktige logistikk punkt i storbyområde; Mekjarvik, Stavanger/Randaberg, Risavika, Sola, Stavanger lufthavn, Sola og godsterminalen i Sandnes.

¹ Gjennomført årlig på Statoil, National Oilwell Varco (NOV) og Kvadrat i perioden 2009 – 2011

Jernbane

For Jernbanen må rammen økes med 45 % for at det skal være midler til utbedring i Drangsdalen og utvikling av infrastrukturen sør for Sandnes. Dette er viktig tiltak for muligheten for utvikling av en felles bo og arbeidsregion på Jæren. Jærbanen er i stor grad styrende for tettsteds- og stasjonsbyutviklingen, bosetning og næringsutvikling på Jæren. Gjennom bevist arealplanlegging de siste årene, har jernbanen styrket sin posisjon ytterligere. Vekst og fortetting har skapt behov for en fornyelse av jernbanen, og på sikt må det planlegges og utbygges med dobbeltspor fra Sandnes til Eigersund som ryggrad i kollektivsystemet på Jæren. Dersom kollektivandelen av reisene mellom Sandnes og Eigersund skal økes, må det innføres et moderne dobbeltspor på strekningen. På denne strekningen bor det over 40 000 mennesker i gang og sykkelavstand fra jernbanestoppene. Ved å satse på utbygging av dobbeltspor kan jernbanen fremstå som et høyverdig og attraktivt kollektivsystem, og Stavangerregionen og Jæren bindes sammen til et felles bo- og arbeidsmarked.

En videreføring av dobbeltsporet kan bidra til å løse bolig- og transportbehovet i regionen, samtidig som det er en viktig forutsetning for å konsentrere boligbyggingen i tettstedene og stasjonsbyene for å redusere nedbygging av landbruk. Med et moderne dobbeltspor på plass åpner det seg nye muligheter i allerede utbygde bygde tettsteder og stasjonsbyer, og i nye utbyggingsområder sør for Vigrestad som ikke ligger på jordbruksjord. Rushtrafikken mellom Sandnes og Stavanger, via næringsområdet Forus, er blitt et regionalt problem. Et dobbeltspor mellom Sandnes og Eigersund kan bidra til å redusere personbil trafikken fra Jæren til dette området.

Planprosesser

Det må utarbeides konseptvalgutredninger for store prosjekter og byområder. Tiden det tar fra dette starter opp og fram til realisering er svært lang. Det er mange tiltak som kan gjøres for at dette går raskere og smidigere. Rådmannen er enig i mange av de tiltakene som forslås, men vil advare mot tiltak som setter lokaldemokratiet tilside. En konseptvalgutredning er en prosess med et demokratisk underskudd i og med at det ikke er en planlegging etter plan- og bygningsloven. Det må være svært sterke nasjonale interesser for at bystyret og lokaldemokratiet settes på sidelinjen.

6. KONKLUSJON

Saken legges frem for endelig vedtak i formannskapet.

Forslag til

VEDTAK:

Sandnes kommune har følgende kommentarer til det framlagte forslaget til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023:

1. Den økonomiske rammen til NTP må økes til +45%
2. Sandnes kommune ønsker forpliktende avtaler om bypakker som inkluderer restriktive tiltak for storbyområdet overfor biltrafikken og prosjekter som øker antall kollektivreisende, syklistene og gående.
3. Staten må ta et eget ansvar for å finansiere høykvalitets kollektivtrafikk i de større byområdene.
4. Fylkeskommunene må gis økonomiske rammer som sikrer god drift av kollektivtrafikken.

5. Satsingen på sykkel- og gangtransport må økes og det må etableres incentivordninger som innbefatter investeringer og holdningsskapende arbeid. Sykkeltamvegen må prioriteres med statlige midler.
6. Jernbanetunnel i Drangsdalen må prioriteres gjennomført i perioden sammen med forsert utbygging av krysningsspor.
7. Jærbanen må prioriteres. Innenfor planperioden må det etableres trinnvis kapasitetsøkende tiltak for persontrafikken slik at 15 min. frekvens kan etableres til Ganddal og deretter Bryne/Nærbø.
8. Sammenhengende planlegging og utbygging av ferjefri E 39 Kyststamveg, fra Kristiansand til Trondheim, inkludert Rogfast må prioriteres. Staten må bidra til at Transportkorridor Vest kan gjennomføres i perioden.
9. Arbeidet med å flytte mer gods fra veg til sjø må prioriteres i perioden.

RÅDMANNEN I SANDNES, 23.05.2012

Tore Sirnes
rådmann

Hans Kjetil Aas
kommunaldirektør

Vedlegg:

1. Forslag til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023

Kopi til:

Rogaland fylkeskommune v/Anders Sæternes, Pb. 130, 4001 Stavanger
Samferdselsdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet
Transportetatens sekretariat for Nasjonal Transportplan c/o Vegdirektoratet, PB. 8142 Dep.
0033 Oslo