



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

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø	30.05.2012	51/12
2 Fylkesutvalget	05.06.2012	67/12
3 Fylkestinget	18.06.2012	29/12

SAKSPROTOKOLL

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

Fylkestinget har behandlet saken i møte 18.06.2012 sak 29/12

Møtebehandling

Representanten Sigmund Oksefjell fremmet SAM-utvalgets vedtatte pkt 4, foreslås som tillegg til pkt 5:

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 Stein Inge Dahn fremmet følgende fellesforslag til pkt 5 fra Dahn og SV:

Pkt 5: Setningen "En samlet region krever 4-felts møtefri veg" utgår

Representanten Dahn fremmet følgende forslag til pkt 7 og 8 fra Venstre:

Pkt 7: Ny siste setning: "Fylkestinget vil også påpeke at markedet for underveistrafikk er betydelig undervurdert for denne korridoren i Høyhastighetsutredningen"

Pkt 8: Ny tredje setning: (etterOslo, Stavanger og Bergen):

"Havna må derfor sikres utvidelsesmuligheter for å møte det økte behovet for sjøbasert godstransport i årene som kommer"

Representanten Christian Eikeland fremmet følgende forslag fra FrP:

Punkt 13: Følgende formulering tas ut: samt å gjennomføre restriktive tiltak for å begrense privatbiltrafikken i byregionen

Representanten Sølvi Gjerdahl Thomassen fremmet følgende endringsforslag:

Punkt 10. De tre siste setningene utgår:

Ny veg vil være utløsende for å kunne utvikle flyfrakttilbudet på Kjevik. Det ikke-utnyttede flyfrakttilbudet via Kjevik vil kunne forbedre dagens flyruter til utlandet og åpne

opp for nye direkteruter til utlandet, Avinor bør prioritere og utvikle flyfrakttilbudet på Kjevik.

Representanten Vidar Kleppe fremmet følgende endringsforslag til punkt 1:

Den økonomiske rammen må økes med minst 80 % i forhold til nivået i inneværende NTP

Representanten Helge Sandåker fremmet følgende endringsforslag til punkt 4: Endringer i fet skrift.

*Det er positivt at NTP-forslagetBreimyrvegen/E39 i Kristiansand og **ny vei Lindelia – Livold, Livold – Fardal og Udland – Oftedal**. Men selv innenfor...*

Votering

Innledningen i fylkesutvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Pkt 2, 3, 4, 6, 9, 11, 12, samt 14-17 i fylkesutvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Demokratenes forslag til pkt 1 falt med 34 mot 1 stemme.

Aps forslag til pkt 4 ble enstemmig vedtatt.

Dahn/SVs forslag til pkt 5 falt med 33 mot to stemmer (V(1), SV).

Oksefjells tilleggsforslag til pkt 5 ble enstemmig vedtatt.

Venstres forslag til pkt 7 ble vedtatt mot 8 stemmer (H (1), FrP, Dem).

Venstres forslag til pkt 8 ble enstemmig vedtatt.

SVs forslag til pkt 10 falt med 34 mot 1 stemme.

FrPs forslag til pkt 13 falt med 29 mot 6 stemmer (Frp, Dem).

Vedtak

Agder-fylkene har en felles strategi for regional utvikling, bekjempe levekårsutfordringene og styrke trafikksikkerheten i regionen. Denne strategien tar utgangspunkt i "ankeret" i landsdelen som utgjøres av E18, E39 og riksvei 9. Gjennom målrettet investering i regionens infrastruktur har Agder-fylkene stort vekstpotensial med et konkurransekraftig og eksportrettet næringsliv. Føringerne som legges gjennom NTP vil være en viktig forutsetning for å skape ønsket regional utvikling.

1. Forslaget til ny Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023) synliggjør at det er nødvendig med et nytt løft i bevilgningene til samferdselsformål. Den økonomiske rammen må økes med minst 65 prosent i forhold til nivået i inneværende NTP. En modernisering og oppgradering av infrastrukturen er nødvendig for å sikre velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner i landsdelen.
2. En slutter seg til de overordnede prioriteringene hvor det foreslås avsatt økte ressurser til drift, vedlikehold, tiltak for å redusere forfallet, planlegging og programområdetiltak (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, gange og sykling.

3. Transportkorridor 3 mellom Oslo-Kristiansand-Stavanger binder sammen det største sammenhengende befolkningsområdet i Norge. Rundt halvparten av Norges befolkning bor i denne regionen, og det er også her vekstkraften er sterkest. Innenfor +45-rammen i forslaget til NTP legges det opp til realisering av flere viktige prosjekter i transportkorridor 3. En kraftig modernisering og oppgradering av infrastrukturen i denne transportkorridoren er nødvendig for å sikre velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner i landsdelen og kan bidra til viktig avlastning av presstendensene i Oslo-regionen.
4. Det er positivt at NTP-forslaget åpner for realisering av ny E18 Tvedestrand-Arendal, ny Varoddbru, ny Kjevik-vei og påbegynnelse av sentrale prosjekter som Gartnerløkka – krysset Breimyrvegen/E39 i Kristiansand og ny vei Lindelia – *Livold*, *Livold – Fardal* og *Udland – Oftedal*. Men selv innenfor +45-rammen vil det ta for lang tid før sentrale vegutfordringer i vår region kan løses.
5. E39-strekningen mellom Kristiansand og Stavanger binder sammen to av Norges sterkest voksende regioner. Vegstrekningen er særlig ulykkesutsatt med et uakseptabelt stort antall drepte og hardt skadde. Klimatiske forhold og topografi medfører uforutsigbar og dårlig framkommelighet vinterstid. Kvalitetssikringen av konseptvalgutredning for E39 Søgne - Ålgård konkluderer positiv samfunnsnytte ved å bygge ny veg på strekningen og anbefaler at utbyggingen gjennomføres som to store totalprosjekt.

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

En samlet region krever 4-felts møtefri veg. Det kreves at hele vegstrekningen planlegges som møtefri veg og uten farlige standardsprang. Regionen fastholder at vegtraseen som velges må muliggjøre framtidig utvidelse til firefeltsveg med dimensjonerende fartsgrense 100 km/t.

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.

6. En utbygd Rv9 med forutsigbar standard vil bidra til ønsket regional utvikling i regionen. Rv9 binder Setesdal sammen med resten av regionen og er samtidig en viktig forbindelse til Vestlandet. Det er svært positivt at det foreslås en videre utbygging og at "gul midtstripe til Hovden" kan realiseres i planperioden. Prosjektene vil bli delfinansiert med regionale og lokale midler.
7. Agderfylkene har engasjert seg gjennom Jernbaneforum Sør for å etablere Sørvestbanen gjennom sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Fylkestinget slutter seg til, og viser til høringsuttalelse fra Jernbaneforum Sør til høyhastighetsutredningen, KVV InterCity og Nasjonal transportplan. Fylkestinget vil påpeke at en egen mulighetsstudie for kystnær bane Brokelandsheia – Kristiansand

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

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

Ny siste setning: "Fylkestinget vil også påpeke at markedet for underveistrafikk er betydelig undervurdert for denne korridoren i Høyhastighetsutredningen"

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

For å legge grunnlaget for den ønskede omstruktureringen av godsmarkedet gjennom økt konkurransekraft for multimodale 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 tilfredsstiller dagens og framtidens behov. Det er positivt at Avinor prioriterer kapasitetsutvidelse i banesystem og terminalbygg på Kjevik. Det er også positivt at det er foreslått avsatt midler til delfinansiering av ny veg (Rv41/Rv451) fra E18 til Kjevik. Ny veg vil være utløsende for å kunne utvikle flyfrakttilbudet på Kjevik. Det ikke-utnyttede flyfrakttilbudet via Kjevik vil forbedre dagens flyruter til utlandet og åpne opp for nye direkteruter til utlandet. Avinor bør prioritere å utvikle flyfrakttilbudet på Kjevik.
11. I utformingen av transportløsningene i Kristiansandsregionen og rekkefølgen de ulike tiltak skal realiseres i, må utbedring av sårbarheten for hendelser i transportnettet tillegges stor vekt. I tråd med anbefalingene som er gitt i KVV

Kristiansand er det derfor helt nødvendig at planleggingen av ytre ringvei rundt Kristiansand blir igangsatt så raskt som mulig. Utviklingen av vegnettet og kollektivtilbudet må skje samlet.

12. Det er i forslaget til NTP (PTR +45 %) foreslått programområdemidler til satsing på miljøvennlige transportløsninger innenfor byområdene – såkalte bypakker. Det er viktig at staten prioriterer tilstrekkelig med midler til bærekraftige transportløsninger i de store byområdene uavhengig av andre investeringsbehov i transportnettet. Staten bør prioritere dette i alle de plantekniske rammene og ikke bare i +45 % rammen.
13. Kristiansand har de samme utviklingstrekk og type utfordringer som Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Storbyutfordringene for de fire største byene er nevnt spesielt i NTP-forslaget. Det er behov for den samme offensive og fremtidsrettede samferdselspolitikken i Kristiansandsregionen. I Kristiansandsregionen ligger forholdene godt til rette for en 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. 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.