



Statens vegvesen

KONSEPTVALGUTREDNING
FOR SAMFERDSELSPAKKE FOR
KRISTIANSANDSREGIONEN

KVU

HOVED- RAPPORT

Konseptvalgutredning for samferdselspakke
for Kristiansandsregionen



Juni 2011

Forord

”Kvalitetssikring i tidlig fase” (”KS1”) skal gjennomføres for statlige investeringer over 500 mill. kroner. KS1 innebærer at tiltakshaver(e) utarbeider en konseptvalgutredning (KVU), som gjennomgås og kvalitetssikres av godkjente eksterne konsulenter. Formålet er bedre styring av store prosjekter på et tidlig stadium. Utredningsarbeidet skal gjennomføres i tidlig planfase, som grunnlag for et overordnet prinsippvedtak i Regjeringen om videre planlegging og valg av konsept. Prioritering mellom ulike prosjekter skal som tidligere skje gjennom NTP og oppfølgingen i årlige budsjetter.

I prosessen med utarbeidelse av konseptvalgutredningen er det avholdt i alt 3 verksteder i 2010. Her deltok representanter for fylkeskommunene, fylkesmennene, kommunene, interesseorganisasjoner, Kristiansand ungdomsutvalg, Næringslivet, Transportørene, Jernbaneverket og Statens vegvesen. Verkstedene ble ledet av Tore Solberg fra Vegdirektoratet (verksted 1) og Haakon Walnum fra firmaet OneFlow (verksted 2 og 3). Resultatene fra verkstedene har vært utgangspunkt for det videre arbeidet med konseptvalgutredningen.

En intern arbeidsgruppe i Statens vegvesen har bestått av Gunnar Ridderström (prosjektleder), Hilde Gulbrandsen, Asbjørn Heieraas, Eva Preede, Elisabeth Osmark Herstad, Nebojsa Doder, Kjersti Heggenhougen, Hæge Skjæveland og Nina Ambro Knutsen. Inge Fossellie har deltatt fra Kommunikasjonsstaben fram til han ble pensjonist i mai 2010. Han har bidratt til prosjektet gjennom sitt firma Fosscom i tiden etterpå. Morten Ask og Karl Sandsmark har bidratt i innledende fase. Mia Broome Rustad har bidratt med karttekniske arbeider i rapportene. Styringsgruppa for arbeidet har bestått av Gunnar Lien (leder Veg og trafikkavdelingen Region sør og fungerende regionvegsjef mellom fra mars til midten av mai 2011), Jan A. Martinsen (Vegdirektoratet), Anette Aanesland (leder prosjektavdelingen Region sør) og Johan Mjaaland (leder fylkesavdelingen Vest-Agder). Kunstner Roald Andersen fra Kristiansand har deltatt i prosjektet i forbindelse med et prosjekt i regi av Nordisk råd.

Samarbeidsgruppa for konseptvalgutredningen har bestått av politikere og administrasjon fra de berørte kommunene og de to berørte fylkeskommunene, transportetatene (Jernbaneverket, Kystverket, AVINOR og Statens vegvesen), Kristiansand havn, representanter fra næringslivet (NHO, Sørlandsparken, Kvadraturforeningen og Kristiansand kommunale næringssselskap KNAS) og Naturvernforbundet. Kristiansand ungdomsutvalg har vært en aktiv bidragsyter i prosessen.

COWI AS v/ Terje Vidar Fordal og Marte Åsland Hansen har bistått med trafikkberegninger og samfunnsøkonomiske beregninger.

Statens vegvesen Region sør
Juni 2011

Sammendrag

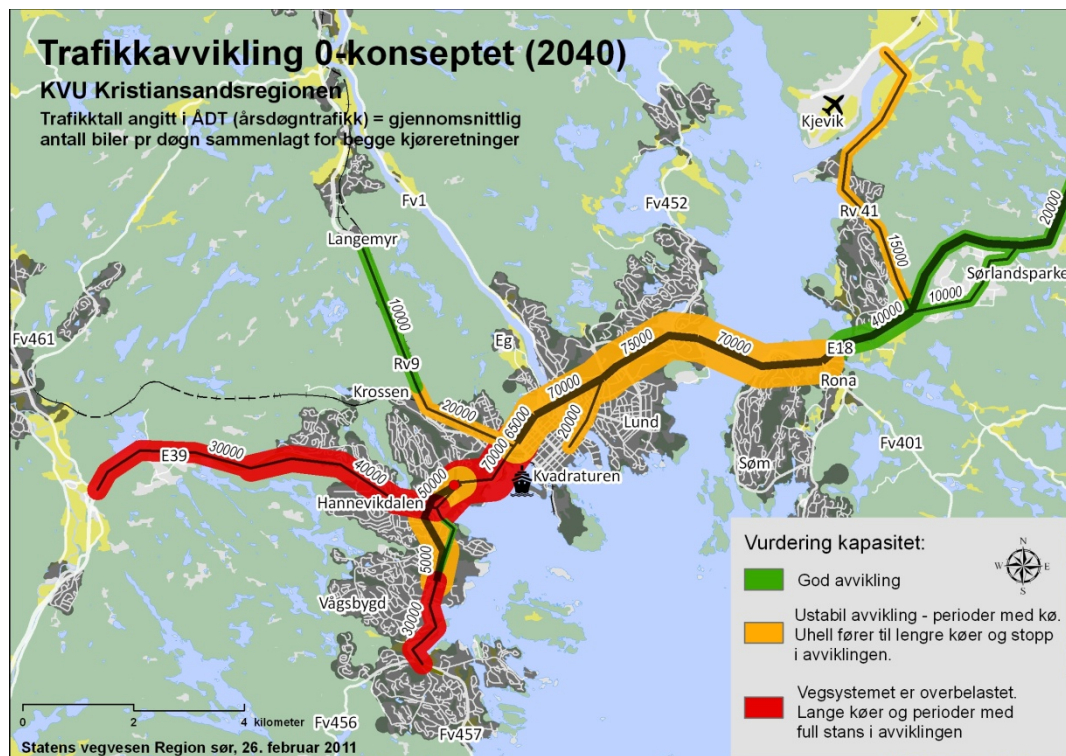
Denne konseptvalgutredningen drøfter mulige framtidige transportløsninger for Kristiansandsregionen, og viser hvordan ulike arealbruksscenarioer påvirker transportbehovet. Konkurransen mellom Kvadraturen og Sørlandsparken er også vurdert. Utredningen analyserer både areal- og transportspørsmål, inkludert langsiktig transportmiddelfordeling, restriktive tiltak overfor biltrafikken, framtidige investeringsbehov, jordvern hensyn og forhold knyttet til klimagassutslipp.

Situasjon og utfordring

Kristiansandsregionen består av kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne og Vennesla i Vest-Agder og Lillesand, Iveland og Birkenes i Aust-Agder. Partene har laget et utkast til en felles arealplan og har belønningsavtale med staten om midler til kollektivtransport. Regionen har lange tradisjoner for godt arbeid med areal- og transportplanleggingen og med tiltak for kollektivtrafikken, gange- og sykkel.

Fylkesgrensa mellom Aust- og Vest-Agder deler regionen i to. Felles bo- og arbeidsmarked gir behov for samordnet drift, felles strategier og politikk på tvers av fylkesgrensa.

Kristiansand er Norges femte største by og peker seg ut som landsdelscenter og regionalt bysenter. Nesten halvparten av den samlede befolkningen på Agder bor i Kristiansandsregionen, som har nesten 130.000 innbyggere.



Dersom biltrafikken i Kristiansandsregionen fortsetter å øke slik den har gjort frem til i dag vil transportsystemet, selv med utbygging av 4-feltsveger, nå kapasitetsgrensen rundt 2040.

Kristiansand ligger sentralt i transportkorridoren til Europa og resten av verden for eksportregionene Sørlandet og Vestlandet. E18, E39, rv. 9 og rv. 41/451 går gjennom regionen. Det samme gjør Sørlandsbanen. Stamflyplassen Kristiansand lufthavn Kjevik ligger 15 km fra Kristiansand sentrum. E18 og E39 er en del av transportkorridoren mellom Oslo,

Kristiansand og Stavanger og mellom Europa og Vestlandet via ferjeforbindelsen Kristiansand – Hirtshals, som er en del av E39. Kristiansand havn er nasjonalhavn og intermodalt knutepunkt mellom bil, båt og jernbane.

Trafikkmengdene på E18 og E39 i Kristiansand sentrum er i dag på ca 40 000 kjøretøy per døgn. Trafikken er vesentlig redusert utenfor sentrum. I øst er vegnettet bygd ut med fire kjørefelt, men i vest er det mest tofeltsveger. Det er kødannelser på hovedvegnettet vest for sentrum i rushtiden.

Med forventet befolkningsvekst vil folketallet øke med 40.000 innbyggere de neste 20 årene. Dersom dagens reisevaner fortsetter, vil dette resultere i 150 000 flere daglige turer i 2040. Utfordringen er å løse det økte transportbehovet på en effektivt og miljøvennlig måte.

Utviklingen av Sørlandsparken flytter tyngdepunktet for handel og svekker Kvadraturen som handelssenter.

Mål og behov

De prosjektutløsende behovene i Kristiansandsregionen er:

- Bedre fremkommelighet i rushtiden på de nasjonale transportkorridorene E18/E39, rv. 9 og korridoren mot Danmark og bedre kobling mellom korridorene.
- Utvikle et transportsystem for fremtidig transportvekst i regionen med forutsigbar utvikling.
- Redusere bruk av privatbil innenfor byområdet

Samferdselsdepartementet har fastsatt følgende samfunns mål for utredningen:

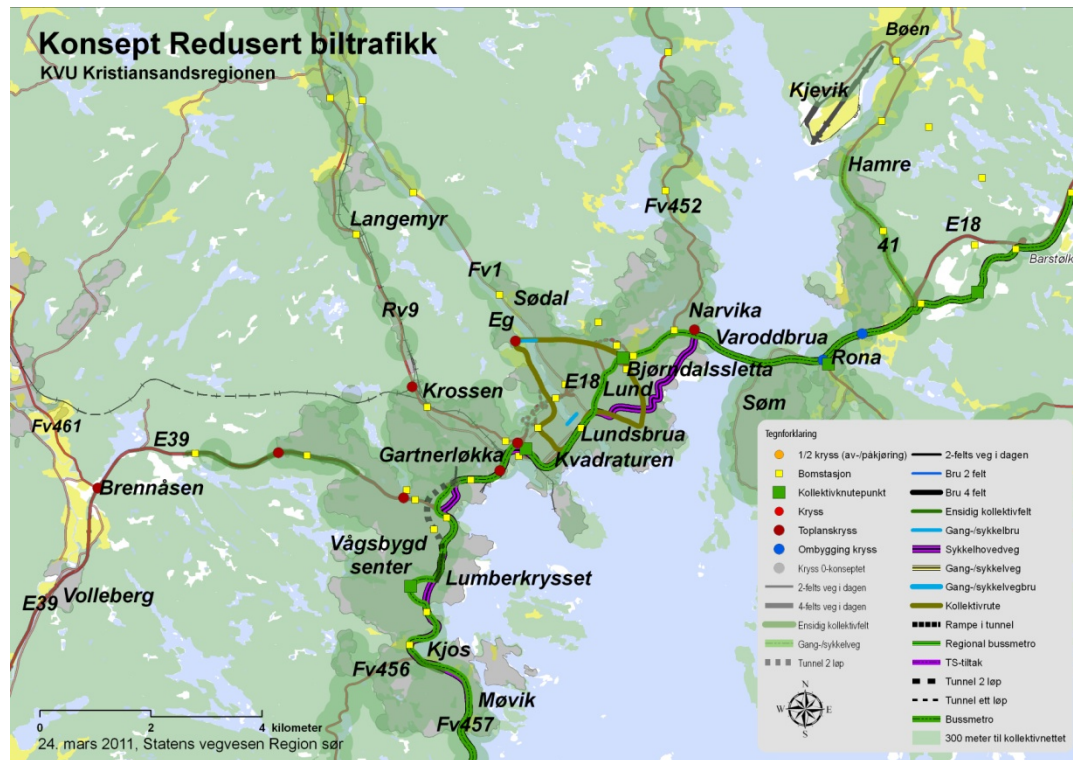
Innen 2040 skal transportetterspørselen i Kristiansandsregionen håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte.

Samfunns målet inneholder potensielle målkonflikter. I konseptvalgutredningen er det for de lange bilreisene lagt mest vekt på effektivitet, mens det for de korte bilreisene er lagt mest vekt på miljøvennlighet.

Konsepter

Konsept Redusert biltrafikk

Konseptet satser på miljøvennlig transport og innføring av restriktive tiltak for å overføre mest mulig av biltrafikken til andre transportformer. For å sikre fremkommeligheten sentralt i byområdet, foreslås ny lavbru fra Gartnerløkka og vestover og ny Havnegate for å avlaste Vestre Strandgate. For å optimalisere nytten av det eksisterende vegnettet foreslås bygging/ombygging av en del sentrale kryss på E18/E39 til toplanskryss. Utbyggingen av konseptet er delt i tre faser fra 2016-2026. Totale investeringskostnader er beregnet til ca 6 milliarder kr.



Konsept Ytre ringveg

Konseptet satser på miljøvennlig transport og innføring av restriktive tiltak for å overføre mest mulig av den lokale biltrafikken til andre transportformer. For å sikre fremkommeligheten sentralt i byområdet, foreslås en ny lavbru fra Gartnerløkka og vestover og ny Havnegate for å avlaste Vestre Strandgate. For å optimalisere nytten av det eksisterende vegnettet foreslås bygging/ombygging av en del sentrale kryss på E18/E39 til toplanskryss.

For å sikre fremkommeligheten forbi Kristiansand for gjennomgangstrafikken anbefales det å bygge en ytre ringveg nord for sentrum fra Narvika til Breimyrkrysset. Vedtatt kommunedelplan for E39 fra Breimyr til Volleberg foreslås lagt til grunn for utbyggingen på E39 videre vestover til Søgne grense. Rv9 foreslås endret fra Krossen og sørover ved at veien legges i Ledningedalen vest for dagens trasé. Ny vegforbindelse til Kjevik foreslås for å ivareta funksjonen som regional flyplass. Veien vil også kunne betjene nye utbyggingsområder. I søndre Vågsbygd foreslås den planlagte parsellen sørover fullført for å avlaste boligbebyggelsen langs veien for miljøbelastningen.

Utbyggingen av konseptet er delt i seks faser fra 2016-2031. Tiltak for kollektiv, gange og sykkel er det samme som i konsept redusert biltrafikk. Totale investeringskostnader for konseptet er beregnet til ca 12,5 milliarder kr.



Samfunnsøkonomisk analyse

Ingen av konseptene har positiv lønnsomhet for de prissatte virkningene. Konseptet med ringveg er best med netto nytte pr budsjettkrone (NN/B) på ca -1,12, mens konseptet kollektiv-, gang- og sykkelsetning får NN/B på -1,54. For ikke-prissatte virkninger er det små forskjeller på konseptene. Begge vurderes å være litt bedre enn 0-konseptet. 0-konseptet viderefører dagens transportsystem uten vesentlige tiltak. Dette vil gi økende framkommelighetsproblemer for alle trafikantgrupper og svært ustabil avvikling i vegsystemet fram mot 2040.

Andre virkninger

Ytre ringveg er det beste konseptet når det gjelder de aller fleste temaene under regionale virkninger. Konseptet redusert biltrafikk er noe bedre i forhold til arealutviklingen i regionen. Utgangspunktet for vurderingen av virkninger for arealutviklingen er om konseptene bidrar til fortetting eller ikke. Forskjellen mellom konseptene er liten.

Det er liten forskjell mellom konseptene når det gjelder konkurranseforholdet mellom Kvadraturen og Sørlandsparken. I et kort tidsperspektiv kommer konseptet Ytre ringveg best ut, men i et lengre tidsperspektiv stiller de to konseptene likt fordi de inneholder like mye satsning på gang/sykkel og kollektivtransport.

Arealutviklingen i regionen vil ha avgjørende betydning for transporttettersspørsele og konkurranseforholdet mellom Kvadraturen og Sørlandsparken. En konsentrasjon av næringsutviklingen i Sørlandsparken vil gi vesentlig mer transport enn en konsentrert utbygging rundt Kvadraturen eller en spredt næringsutvikling regionen. Spredt boligbygging gir også vesentlig mer transport enn konsentrert utbygging. For å minske det fremtidige transportbehovet er det viktig å lokalisere mest mulig framtidig boligbebyggelse sentralt i regionen.

All erfaring tilsier at forbedringer for kollektivreisende, gående og syklende ikke vil gi flere reisende med disse transportmidlene dersom forholdene for privatbilistene blir enda bedre. I et lengre tidsperspektiv er det nødvendig å øke kapasiteten på kollektivtrafikk og sykkel for å unngå kø og ustabilitet i transportsystemet.

Drøfting og anbefaling

Konseptet Ytre ringveg anbefales lagt til grunn for den videre utviklingen av transportsystemet i Kristiansandsregionen. Konseptet gir god fremkommelighet for gjennomgangstrafikken samtidig som det ivaretar muligheten for mer miljøvennlig lokal transport. I den videre planleggingen bør konseptene optimaliseres ved å øke nivået på de restriktive tiltakene og justere kollektivtiltakene. Dette vil bedre samfunnsnyttene og de trafikale virkningene.

Beregninger med en bomring viser at man minst må fordoble taksten i forhold til dagens nivå for at endringene i trafikkmengder og reisemiddelvalg skal være vesentlig. Dette bør kombineres med restriktive tiltak på parkering og et bevisst forhold til samordnet arealbruk for å oppnå miljømålene som er satt.

Utbyggingen bør starte på Gartnerløkka. Gartnerløkkakrysset er et kritisk element både for de nasjonale transportkorridorene og for den lokale transporten. Ny lokalvegbru er påkrevd for å nå målet om effektiv transport og forutsigbarhet. Lokalvegbrua er også avgjørende for hinderfri framføring av buss. Det bør vurderes om veg gjennom Ledningedalen bør bygges samtidig for å avlaste bydelen Grim og sikre fremkommeligheten på rv.9.

Konkret løsning for E39 over havna foreslås avklart i planprosess for ny løsning fra Gartnerløkka og vestover. Kriterium for valg bør være en mest mulig direkte føring og maksimalt ett kryss.

Etterfølgende utbygging bør sikre kapasitet og fremkommelighet for kollektivtrafikken, gående og syklende. Tiltakene for gående og syklende bør baseres på eksisterende planer i regionen. Mål og ambisjonsnivå i rapporten "Busmetrovisjonen blir virkelighet" fra august 2010 bør legges til grunn for videre utvikling av busmetroen.

Ytre ringveg gir nødvendig robusthet i transportsystemet ved at to parallelle veger leder gjennom og forbi byområdet. Ringvegen bør starte på bysiden av Topdalsfjorden og ende i Hannevikdalen og stå ferdig senest 2027. Vegen bidrar til et robust transportsystem i Kristiansandsregionen i 2040.

Køsituasjonen både morgen og ettermiddag tilsier behov for tiltak på E39 Breimyrkrysset – Søgne grense, men begrenset kapasitet nærmere sentrum tilsier at det neppe er gunstig å prioritere denne parsellen før ytre ringveg. Det er behov for toplankryss og firefelts veg på strekningen. Toplankryss i Breimyrkrysset og Brennåsenkrysset etableres i perioden 2017-2020. Kollektivfelt og hinderfri framføring for buss på strekningen Mjåvatn – Breimyrkrysset etableres senest i samme periode. Ny veg i vedtatt trasé bør etableres i perioden 2028 – 2029. E39 i ny trasé gir parallell lokalveg og er vesentlig bedre enn dagens omkjøringsveg.

Ny veg til Kjevik og i Søndre Vågsbygd anbefales som siste trinn i utbyggingsrekkefølgen, etter at den ytre ringveien og E39 vestover er bygget. Ny veg til Kjevik flyplass er utredet i to varianter. Arealer til en ny trasé bør sikres raskt fordi et nytt, stort boligområde planlegges mellom E18 og flyplassen.

Planlegging etter plan- og bygningsloven er en kritisk faktor for framdrift i utbyggingen. Det anbefales derfor en sterk prioritering av planlegging i den videre prosessen. Det lange tidsperspektivet for konseptet gjør at det bør legges stor vekt på fleksibilitet og robusthet i løsningene som velges.

Videre prosess

Konseptvalgutredningen skal legges ut til offentlig høring og kvalitetssikres av eksterne konsulenter før regjeringen fatter en beslutning om hvilke prinsipper som skal legges til grunn for videre planlegging. Høringsmaterialet vil bli lagt ut på

www.vegvesen.no/Vegprosjekter/SamPakkeKr2

Innholdsfortegnelse

	Sammendrag	4
1	Innledning	11
2	Situasjonsbeskrivelse	13
	2.1 Om geografi	13
	2.2 Om næringsliv og befolkning	14
	2.3 Om samferdsel	20
3	Behovsanalyse	34
	3.1 Innledende om behov	34
	3.2 Normative behov	34
	3.3 Etterspørselsbaserte behov/trafikale behov	37
	3.4 interessentenes behov	41
	3.5 Prosjektutløsende behov	42
4	Mål	43
	4.1 Samfunns mål	43
	4.2 Effektmål	43
	4.3 Målkonflikter	46
5	Overordna krav	47
	5.1 Krav avledet av mål	47
	5.2 Krav avledet av behov	47
	5.3 Andre krav	48
6	Aktuelle tiltak	50
	6.1 Arealstrategier	51
	6.2 Næringsutvikling	52
	6.3 Konkurransen mellom Kvadraturen og Sørlandsparken	54
	6.4 Virkemidler	56
	6.5 Vurderte tiltak	57
	6.6 Drøfting og anbefaling	66
	6.7 Utvikling av konsepter	71
7	Konsepter	73
	7.1 0-konseptet – Situasjon 2040	73
	7.2 Konsept Redusert biltrafikk	75
	7.3 Konsept Ytre ringveg	77
8	Mål- og kravoppnåelse	83
	8.1 Måloppnåelse – effektmål	83
	8.2 Krav avledet av behov	86
	8.3 Konseptenes mål og kravoppnåelse	87
9	Samfunnsøkonomisk analyse	92
	9.1 Prissatte konsekvenser av sammensatte konsepter	92
	9.2 Ikke prissatte virkninger	96
	9.3 Samlet samfunnsøkonomisk vurdering	98
10	Andre virkninger	99
	10.1 Regionale virkninger	99
	10.2 Fordelingsvirkninger	99
	10.3 Fleksibilitet	103
	10.4 Usikkerhetsvurdering	104
11	Drøfting og anbefaling	107
	11.1 Oppfyllelse av samfunns målet	107
	11.2 Anbefaling	110
	11.3 Videre planlegging	113
12	Medvirkning og informasjon	116
13	Vedlegg, kilder og referanser	118

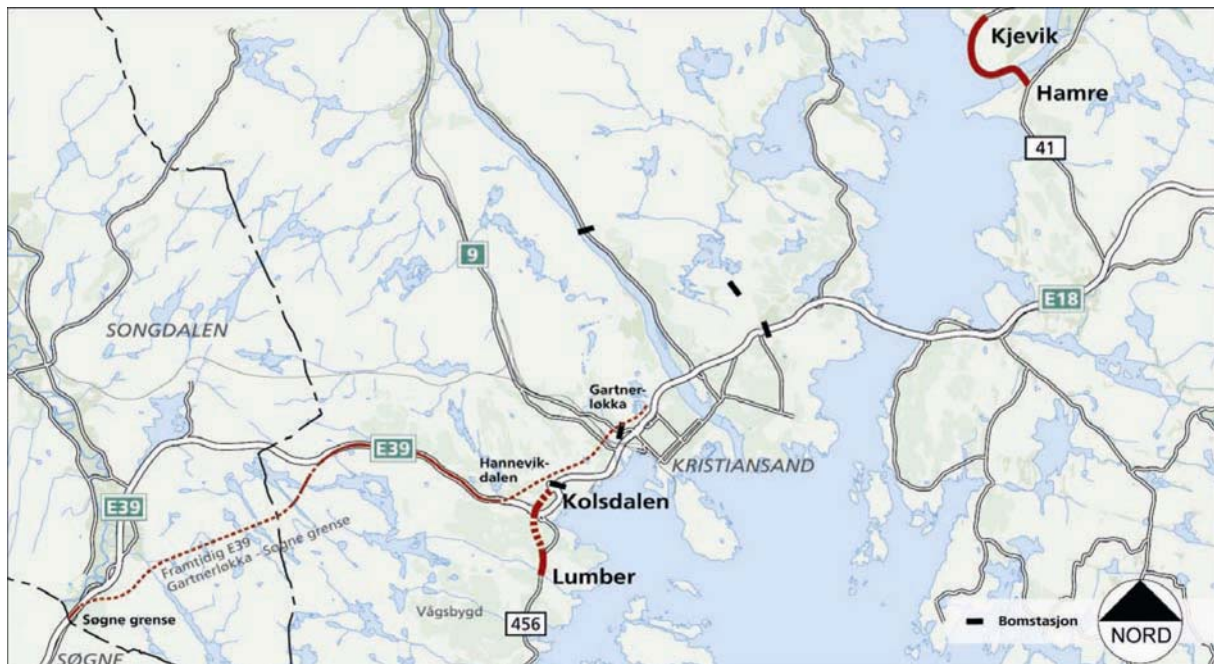
1 Innledning

Denne konseptvalgutredningen gir anbefaling om innhold og utbyggingsfaser for Fase 2 av Samferdselspakken for Kristiansandsregionen. Konseptvalgutredningen viser virkningen av ulike konsepter for et fremtidig transportsystem og avklarer effekten av rushtidsavgift for å redusere bilbruken i rushperiodene morgen og ettermiddag. Utredningen vurderer også forholdet mellom arealbruk og transport, herunder konkurransen mellom Kvadraturen og Sørlandsparken.

1.1 Prosjektidé - bakgrunn for behovsutredning

Stortingsproposisjon (St.prp.nr. 98, 2008-2009) om Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 ble godkjent av regjeringen i august 2009. Samferdselspakken inneholder to faser. Proposisjonen gir tilslutning til å starte første fase og påpeker at andre fase skal gjennomgå en KS1.

Samferdselspakkens første fase omfatter bygging av firefelts veg på en delstrekning av den sterkt trafikkbelastede rv. 456 til bydelen Vågsbygd. Videre er det forutsatt gjennomført mindre investeringstiltak for litt over 400 mill. kr, hovedsakelig gang- og sykkelanlegg og kollektivtiltak.



Figur 1 Oversiktskart over fase 1 og 2 i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen. Fasen 1 omfatter ny veg fra Kolsdalen til Vågsbygd og diverse trafikkstiltak. Fase 2 er skissert med ny forbindelse fra Gartnerløkka til Hannevikdalen, E39 i ny trasé til Søgne grense og ny vegforbindelse til Kjevik.

Hovedmålet med andre fase er bygging av firefelts E39 fra Gartnerløkka mot Søgne grense. Det foreligger godkjente kommunedelplaner for denne strekningen.

Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune inngikk i juni 2009 en avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsordning for bedre kollektivtilbud og mindre bilbruk for perioden 2009-2012. I løpet av disse årene skal det brukes ca 285 mill på tiltak som fremmer miljøvennlig transport og begrenser bilbruken. Forutsetning for avtalen er en

avtalt målsetning om reduksjon i biltrafikken skal vurderes på nytt i lys av anbefalingene fra denne konseptvalgutredningen. Avtalen presiserer at utredningen skal vurdere rushtidsavgift eller andre tiltak med tilsvarende effekt.

1.2 Mandat/oppdrag

Utdrag fra oppdragsbrevet for konseptvalgutredningen datert 22. april 2009:

”Samferdselsdepartementet legger i mandatet til grunn at det i KVUen for Kristiansandsregionen skal gis en vurdering av både areal- og transportspørsmål, inkludert langsiktig transportmiddelfordeling, restriktive tiltak overfor trafikken, framtidige investeringsbehov, jordvern hensyn og forhold knyttet til klimagassutslipp. Det er ønskelig å få vurdert hvordan ulike arealbruksscenarioer virker inn på transportsystemet, herunder foreta en særskilt vurdering av kjøpesenterproblematikken.

.....

En KVU for fase 2 av samferdselspakken bør vurdere ulike konsepter, herunder restriktive tiltak som blant annet køprisingsordning/tidsdifferensiert bompenggeordning. Utbedring av Vågsbygdvegen er unntatt KS1, og bør ligge inne i 0-alternativet. Det foreligger lokalt vedtak om innføring av rushtidsavgift eller tiltak med tilsvarende effekt, og dersom KS1 skulle konkludere med at dette bør innføres, bør det legges opp til at ordningen tas inn som en del av fase 1 av samferdselspakken. Dette vil sikre at ordningen kan starte opp så raskt som mulig.”

I mandatet understreker Samferdselsdepartementet at utredningen må sikre en god indre sammenheng mellom behov, mål, krav og alternativsanalysen. SD påpeker også at det er viktig med lokal medvirkning i utredningsarbeidet, samtidig som hensynet til effektiv tids- og ressursbruk ivaretas. Se prosjektplanen for KVU Kristiansandsregionen på www.vegvesen.no/Vegprosjekter/SamPakkeKr2 for fullstendig bestilling.