

Saksnummer	Utval	Vedtaksdato
029/16	Formannskapet	26.04.2016

Saksbehandlar: Rolf Einar Ree
Sak - journalpost: 16/590 - 16/11331

Nasjonal transportplan 2018 - 2029. Høyring

Rådmannen si innstilling:

Hå kommune har av jordvernomsyn, valt ein utbyggingsstrategi med sterk fortetting i dei etablerte tettstadane langs Jærbanen og med store nye utbyggingsområder på mindre produktive areal i Stokkalandsmarka. Som ein av dei største landbrukskommunane i landet, har kommunen også satsa på tilrettelegging for og utbygging av ein stor næringsmiddelindustri. Med dette som bakgrunn har Hå kommune følgande merknader til framlagt NTP-dokument:

1. Ei vidareutbygging av Jærbanen inngår som ein viktig føresetnad for den vidare utviklinga i kommunen. Planforslaget medfører at ei vidareføring av dobbelsporet frå Sandnes til Nærbø tidlegast kan starte i 2029/30 og då bare dersom høg investeringsramme blir vald. Hå kommune vil sterkt understreke at bygging av dobbelspor fram til Nærbø må starte som tidlegare signalisert i ca 2020. Flytting av Brusand stasjon nordover til Stokkalandsmarka må gjennomførast parallelt med denne forlenginga av dobbelsporet. Pågåande planarbeid må vidareførast utan opphald. Planarbeidet for strekninga Nærbø – Eigersund må også forserast slik at denne delen av prosjektet kan innarbeidast i NTP ved neste revisjon.
2. Ein god og rask hovudveg mot sør- og austlandet er viktig, særleg for den store næringsmiddelindustrien i kommunen. Det pågåande planarbeidet for E39 Ålgård - Lyngdal må derfor gis høgaste prioritet slik at gjennomføring av utbygginga kan innarbeidast i neste prosjektpakke for Nye Vegar AS.

26.04.2016 Formannskapet

Terje Mjåtveit fremja følgande forslag som tillegg til punkt 1:
Hå kommune vil fortsatt jobbe for etablering av togstopp i Kviamarka.

Rådmannen si innstilling med tillegg blei samrøystes vedtatt.

FS- 029/16 Vedtak:

Hå kommune har av jordvernomsyn, valt ein utbyggingsstrategi med sterk fortetting i dei etablerte tettstadane langs Jærbanen og med store nye utbyggingsområder på mindre produktive areal i Stokkalandsmarka. Som ein av dei største landbrukskommunane i landet,

har kommunen også satsa på tilrettelegging for og utbygging av ein stor nærings-
middelindustri. Med dette som bakgrunn har Hå kommune følgande merknader til framlagt
NTP-dokument:

1. Ei vidareutbygging av Jærbanen inngår som ein viktig føresetnad for den vidare
utviklinga i kommunen. Planforslaget medfører at ei vidareføring av dobbelsporet frå
Sandnes til Nærbø tidlegast kan starte i 2029/30 og då bare dersom høg
investeringsramme blir vald. Hå kommune vil sterkt understreke at bygging av
dobbelspor fram til Nærbø må starte som tidlegare signalisert i ca 2020. Flytting av
Brusand stasjon nordover til Stokkalandsamrka må gjennomførast parallelt med denne
forlenginga av dobbelsporet. Pågåande planarbeid må vidareførast utan opphald.
Planarbeidet for strekninga Nærbø – Eigersund må også forserast slik at denne delen av
prosjektet kan innarbeidast i NTP ved neste revisjon. Hå kommune vil fortsatt jobbe for
etablering av togstopp i Kviamarka.
2. Ein god og rask hovudveg mot sør- og austlandet er viktig, særleg for den store
næringsmiddelindustrien i kommunen. Det pågåande planarbeidet for E39 Ålgård -
Lyngdal må derfor gis høgaste prioritet slik at gjennomføring av utbygginga kan
innarbeidast i neste prosjektpakke for Nye Vegar AS.

Bakgrunn for saka:

Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor AS har lagt fram eit
grunnlagsdokument for det vidare arbeidet med ny Nasjonal transportplan (NTP) for perioden
2018 - 2029. Ny NTP blir lagt fram våren 2017.

Utkastet frå etatane er levert Samferselsdepartementet som har sendt dokumentet på
høyring slik at næringslivet og innbyggjarane får høve til å seie si meining om forslaget.
Dokumentet er sendt på høyring direkte til fylkeskommunane/storbyområda. I Rogaland vil
planen bli lagt fram for fylkestinget til behandling i juni 2016 og fylkeskommunen ber i
samband med det, om kommunane sine merknader til plangrunnlaget.

Dokumentet med tilhøyrande vedleggsrapportar kan lesast og lastast ned frå
[Grunnlagsdokumentet, vedlegg og andre dokumenter](#).

Høyringsfrist for kommunane for å uttale seg til departementet er 01.07.2016. Fristen for å
uttale seg til den fylkeskommunale behandlinga er 15.05.2016.

Saksopplysningar:

NTP er ein samla plan for dei fire store transportområda på nasjonalt plan: Overordna
vegnett (Europa- og riksvegar), Jernbane, Båt- og Flytransport. Det grunnlagsdokumentet dei
fire etatane nå har utarbeida, omfattar perioden 2018 – 2029, oppdelt i periodane 2018 –
2021, 2022 – 2023 og 2024 – 2029 (4+2+6 år).

Økonomiske rammer

Samferdseldepartementet ga 19.05.2015 «Retningslinjer for etatenes og Avinors arbeid med
Nasjonal transportplan 2018 – 2029». Her står det m.a.:

«6 Alternative rammenivå

*Etatene bes om å foreslå innretninger av innsatsen under alternative rammenivå. Vi ber om
at det så langt mulig redegjøres for de samfunnsøkonomiske virkninger, herunder
samfunnsøkonomisk lønnsomhet, ved de ulike rammenivåene. Det understrekes at kravet til
at prioriteringene samlet sett er samfunnsøkonomisk lønnsomme gjelder for alle rammenivå.
Det vil være sentralt å få fram de avveininger som er gjort mellom investeringer og drift og
vedlikehold, og mellom store prosjekt og programområder.*

Det skal gjøres vurderinger av tilpasning til en redusert ramme som i årlig gjennomsnitt er 10,6 mrd kr lavere enn basisrammen og en middels ramme som er 10,6 mrd kr høyere enn basisrammen.

For sikre et godt grunnlag for arbeidet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan ber vi om at det i tillegg gjøres marginalvurderinger innenfor en høy ramme som i årlig gjennomsnitt er 16 mrd kr høyere enn basisrammen. Utover dette skal etatene legge fram en oversikt over større prosjekt som oppfyller kriteriene for å inngå i plangrunnlaget, men som ikke har blitt prioritert. Prosjektene skal rangeres i grupper etter prioritet.

Tabellen nedenfor viser de gjennomsnittlige årlige rammene som etatene skal legge til grunn i arbeidet. Tallene er framkommet under forutsetning om en lineær opptrapping de to første periodene (4+2 år) og at rammen deretter ligger flatt i siste seksårsperiode.

<i>Mrd 2015-kr</i>	<i>Gj.snitt 2018-2029</i>	<i>Gj.snitt 2018-2021</i>	<i>Gj. snitt 2018-2029</i>	<i>Gj.snitt 2024-2029</i>
<i>Lav ramme</i>	47,4	47,4	47,4	47,4
<i>Basisramme</i>	58,0	56,2	58,7	59,1
<i>Middels ramme</i>	68,7	61,8	71,0	72,5
<i>Høy ramme</i>	74,0	64,6	77,1	79,2

Basisrammen ligger 4,3 mrd kr høyere pr år enn rammen for NTP 2014 – 2023.

Det må i vurderingene tas hensyn til at endrede rammeforutsetninger kan ha betydning for de samlede prioriteringene. Vi ber etatene redegjøre for i hvilken grad ulike rammenivå medfører at det gjøres ulike strategiske valg for innretning av innsatsen.»

I dokumentet er det vist to sett av tabellar som viser prioritering av prosjekt ut frå ulike kriterier. Det eine settet viser ei prioritering baser på reine samfunnsøkonomiske verdiar, målt som «Netto nytte per budsjettkrone» (NN/B). Etter dette kriteriet har ei forlenging av Jærbanen f.eks. fått verdien – 0,92, som er den lågaste verdien av alle vurderte prosjekt. Etter dette kriteriet er forlenging av dobbelsporet ikkje med i noko prioriteringsliste. Det andre kriteriesette består av: Samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og samanhengande standard/utbygging. Når desse kriteria blir lagt til grunn, er dobbelsporte Sandnes – Nærbø lagt inn med oppstartsmidlar heilt mot slutten av planperioden (2024 – 29).

Transportkorridorar

Vurdering av og utbygging av transportnettet er gjort samla for ulike transportkorridorar. Dei viktigaste tiltaka for Hå og Sør-Rogaland er samla i Korridor 3: Oslo – Grenland – Kristiansand - Stavanger (Sjå side 194 – 205). Utbygging av Korridor 4: Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim (s. 205 – 214) er også viktig for utviklinga av Jæren-regionen.

Vegtransport

Det er i dag ikkje Europa- eller riksvegar i Hå kommune.

Utbygging av E39 mellom Sandnes og Kristiansand (Ålgård – Lyngdal) ligg ikkje inne i NTP-dokumentet som eige prosjekt, men er tatt med i den samla løyvinga til Nye Vegar AS. Det er for alle rammealternativa sett av ca 160 mrd kroner samla til alle prosjekta i portefølgen for Nye Vegar for heile programperioden.

Ved forvaltingsreforma i 2010 vart dei dåverande riksvegstrekingane i Hå, rv 44, rv 506 og rv 507, nedklassifisert til fylkesvegar. I NTP-dokumentet er det nå gjort framlegg om å tilbakeføre nokre av dei viktigaste fylkesveganlegga til riksveganlegg. Det er ved vurderinga lagt vesentleg vekt på at forsalg til omklassifisering gjeld vegstrekingar med med vesentleg næringstransport. Ingen av desse ligg i Hå.

Når det gjeld drift og vedlikehald av fylkesveganlegga vert det påpeika at det er ei underfinansiering på 1,5 – 2 mrd. kroner per år på landsbasis.

Nasjonale turistvegar

Turistveg Jæren går gjennom Hå og Klepp kommunar. Om løyving til dette tiltaket heiter det: *«Attraksjonen Nasjonale turistveger er 18 nøye utvalgte strekninger der vegfarende turister får sine gode opplevelser av unik norsk natur fra bilvinduet og fra tilrettelagte rasteplasser og utsiktspunkt. Satsingen på nyskapende arkitektur og kunst for å forsterke opplevelsene har fått stor oppmerksomhet både nasjonalt og internasjonalt. Nasjonale turistveger er blitt et viktig verktøy for Innovasjon Norge og Utenriksdepartementet i markedsføring og omdømmebygging av Norge.»*

Det prioriteres at alle 18 strekninger skal være fullført innen 2024 i de to høyeste rammenivåene. Tiltakene finansieres delvis med deltakelse fra kommuner, regionale råd og fylkeskommuner. Til nasjonale turistveger foreslås 0,9 mrd. kr i lav ramme og 1,4 mrd. kr i basisrammen. I middels og høy ramme foreslås 1,6 mrd. kr, hvor enkelte av strekningene vil suppleres med nye attraksjoner etter 2024.»

Jernbane

Om strategien for utvikling av strategien for persontransport på jernbane står det m.a.:

«Jernbanestrategi for persontransport

Målbildet for persontransport er minimumskrav til persontogtilbudet i 2050 i ulike markeder, basert på avstand til et regionalt bysentrum, bosettingsmønster og arbeidsmarked. Målbildet og utviklingen fram mot 2050 er utformet med tanke på at toget skal være en attraktiv og kapasitetssterk ryggrad i kollektivtransportsystemet. Formålet er at jernbanen skal bidra til å nå målet om at veksten i persontransport skal tas av kollektivtransport, sykling og gåing i byområdene.

Persontransport Nord-Jæren

De største tyngdepunktene i markedet utenfor bybåndet Stavanger–Sandnes er Bryne, Nærbø og Egersund. Målbildet for togtilbudet er seks tog i timen til Sandnes og fire tog i timen til Nærbø. Dette krever blant annet dobbeltspor Sandnes–Nærbø. Regiontogtilbudet kan på sikt utvides til to tog i timen til Egersund, noe som krever dobbeltspor til Egersund.»

Det står også (s. 198):

«Dobbeltspor Sandnes–Stavanger har gitt høy vekst på Jærbanen. I dag er det 3,7 mill. reisende i året. Banen er først og fremst en pendlerbane og har stort potensial for å utgjøre ryggraden i et transportsystem på Jæren.»

og:

«For lokaltog på Jærbanen er kapasiteten fullt utnyttet på strekningen Egersund–Nærbø og over kapasitetsgrensen på strekningen Nærbø–Sandnes. Mange plattformer tilfredsstiller ikke dagens krav og det finnes mange planoverganger som ikke er godt nok sikret.»

Kostnadane for utbygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø er estimert til 9,5 mrd. kroner.

Om stasjonar og knutepunkt står det (s.203):

«Innenfor programområdet stasjoner og knutepunkt prioriteres tiltak på Oslo S,

Nationaltheatret, Skøyen, Lysaker, Sandvika, Asker, Drammen, Egersund og Sandnes sentrum i slik at stasjonene får bedre punktlighet, og forenklet adkomst til og fra stasjonsområdet. Dette er programområdetiltak og vises derfor ikke i tabellene.»

For Jærbanen er det gjort framlegg om å løyve av 50 mill. kroner i perioden 2018 – 2021 for alternativa basis, middels og høg ramme. Dette er midlar som skal nyttast til bygging av vendespor på Ganddal for å kunne forlenge kvarterfrekvens frå Sandnes til Ganddal (Ruteplan 2027).

Det er ikkje gjort framlegg om å avsetje midlar til vidareføring av dobbelsporte frå Sandnes til Nærbø innafor låg, basis og middels ramme. Det er vist 2 mrd. kroner til tiltaket ved alternativet høg ramme i perioden 2024 – 2029.

Godstransport

Om godstransport på jernbane heiter det (s. 71):

«Det foreslås følgende mål for godstransport på jernbane fram til 2029:

- Vekstmål: 75 prosent vekst i volum (tonn) for intermodale kombitransporter.*
- Pålitelighetsmål: 90 prosent ankomstpunktlighet i forhold til ruteplan.*
- Effektivitetsmål: 40 prosent økning i faktisk kjørt tog lengde målt i snitt for alle godstog og 25 prosent reduksjon i terminal- og håndteringskostnader målt i kr/tonn for alle kombiterminaler.*

Det foreslås en rekke tiltak i NTP-perioden for å styrke godstransporten på jernbane slik at den kan beholde dagens markedsandeler, overføre gods fra veg og ta nye markedsandeler i andre markeder enn kombinerte transporter. Samlet pakke av infrastrukturtiltak som foreslås i middels og høy ramme beløper seg til 20,2 mrd. kr. Tiltakene er nærmere beskrevet i kapittel 21 om korridorene og i vedlegg 3, 4 og 5. De viktigste tiltakene er:

- I overkant av 20 nye kryssingsspor/dobbelsporparseller fordelt på flere banestrekninger.»*

Det er gjort framlegg om å setje av 1 100 mill kroner i perioden 2018 – 2021, 160 mill kroner i 2022 – 2023 og 940 mill kroner i perioden 2024 – 2029 til kryssingsspor, banesamankoplingar og nye terminalløysingar langs Sørlandsbanen for alternativa middels og høg ramme. For låg og basis er det ikkje sett av midlar til dette tiltaket. Det framgår ikkje om og eventuelt kor mykje av dette som vil gjelde tiltak i Hå.

Om «Stasjonar og knutepunkt» heiter det:

«Det prioriteres høyt å gi de reisende en bedre reiseopplevelse gjennom redusert reisetid, økt punktlighet, komfort og tilgjengelighet. I programområdet stasjoner og knutepunkt er tiltak som gir bedre punktlighet og tilgjengelighet på stasjonene med flest antall reisende høyst prioritert. Ni stasjoner; Drammen, Asker, Sandvika, Lysaker, Skøyen, Nationaltheatret, Oslo S, Lillestrøm og Gardermoen står for omtrent 55 prosent av alle av- og påstigninger i landet. Likevel er ikke stasjonene tilpasset passasjerer med redusert mobilitet. I tillegg til ulempen dette påfører de reisende, bidrar manglende tilrettelegging til redusert punktlighet. Tilgjengelighetstiltak prioriteres også på en rekke andre stasjoner over hele landet.»

På side 172:

«Det foreslås 8,9 mrd. kr i høy ramme til tiltak innen stasjoner og knutepunkter. Av dette er om lag 1 mrd. kr bundne midler. I lav, basis og middels ramme foreslås henholdsvis 4,2 mrd. kr, 7,3 mrd. kr og 8,5 mrd. kr. I de lavere rammene vil færre stasjoner bli utbedret med tilgjengelighetstiltak og andre tiltak som bidrar til en attraktivt og konkurransedyktig togreise.»

Det er i dokumentet ikkje sett av øymerka midlar til opprusting av stasjonane i Hå.

Sjøtransport

Det er ikkje nemnt eller prioritert tiltak for hamner eller farled i Hå kommune.

Luffart

Om Stavanger lufthamn, Sola, står det (s. 110):

«Trafikken i 2015 var 4,5 mill. passasjerer. Prognosene tilsier 6,3 mill. passasjerer i 2030, men usikkerheten er stor på grunn av utviklingen i olje- og gassnæringen. Det er gjennomført en utredning for å vurdere ulike alternativer for framtidig terminal- og baneutvidelse. Usikkerhet knyttet til klimaendringers konsekvens for vindretning og styrke har ført til at Avinor har valgt å beholde øst-vestbanen. Passasjerterminalen blir utvidet for om lag 450 mill. kr. Ytterligere terminalutvidelser kan være aktuelt i siste del av planperioden.»

Vurdering:

Jernbane

Jærbanen utgjør så godt som det eneste kollektive transporttilbudet for innbyggjarane i Hå kommune. Til gjengjeld utgjør dette togtilbudet eit svært viktig transporttilbud både ved at det bind alle seks stasjonsbyane i kommunen saman og ved at togtilbudet utgjør eit godt transporttilbud mellom tettstadane i heile Jæren-regionen.

Jærbanen har heilt sidan den vart etablert for vel hundre år sidan, utgjort eit viktig grunnlag for etablering, plassering og framvekst av stasjonsbyane på Jæren. Den kommuneplanen kommunestyret vedtok i desember 2014 for perioden fram til 2028, bygger vidare på denne historiske utviklinga. Med bakgrunn i eit strengt jordvern vart det lagt snevre og langsiktige grenser rundt dei etablerte tettstadane. Det blir likevel opna for omfattande utbygging innafor desse grensene gjennom fortetting av eksisterande tettstadsareal. Ei vidreutvikling av Jærbanen som eit høgverdig kollektivtransporttilbod ligg som ein viktig føresetnad for dette. Utviklinga og utbygginga av Stokkalandsmarka som eit alternativ utbyggingsområde på mindre produktive areal inngår i same strategien. Skal denne utbygginga ha særleg relevans som eit attraktivt utbyggingsområde, må området snarast gis ei god kollektivtransportløyning. Det kan ein oppnå med flytting av Brusand stasjon litt nordover kombinert med etablering av pendelbussruter inn i Stokkalandsmarka.

Denne lokale planstrategien har vore godt tilpassa det planarbeidet som er i gang for vidareføring av dobbelsporet i første omgang frå Sandnes til Nærbø, og på noko lenger sikt til Eigersund. Tidlegare signal frå Jernbaneverket har vore ein muleg byggestart for første del av dette prosjektet i ca 2020. Slik utkast til NTP-dokument nå er utforma, vil det vere høgst usikkert kva tid eit slik prosjekt kan startast opp. Bare ved val av høg ramme er det gjort framlegg om å setje av noe midlar, 2 mrd. kroner, i siste planperiode, dvs 2024 – 29. I praksis vil det seie at det tidlegast vil kunne startast byggearbeid på vidareføringa av dobbelsporet i 2029/2030. Ei vidareføring mot Eigersund vil ligge langt inn i framtida.

I forhold til den utviklingsstrategien kommunen har lagt til grunn i den nye kommuneplanen og som også er kraftig påverka av fylkeskommunalt og statleg påtrykk, er dette ei svært uheldig omprioritering. Jernbaneverket skriv sjølv i plandokumentet at kapasitetsgrensa for togtilbudet sør for Sandnes alt er nådd.

Plandokumentet bygger på at forlenging av dobbelsporet frå Sandnes til Nærbø har dårleg samfunnsøkonomisk lønnssemd (NN/B= -0,92). I motsetning til dette har Transportøkonomisk institutt (TØI) i ein eigen rapport, «Beregning av netto ringvirkningar på utvalgte prosjekter. NTP 2018 – 2029» kome fram til at prosjektet har ein Netto ringverknad på 349 millionar kroner, eller 23,9 %. Dei skriv m.a. på side 70 i rapporten:

«Dette er tiltaket med den høyeste prosentvise netto ringvirkningen.»

Og dei skriv også:

«De modellberegnete netto ringvirkningene er hovedsakelig et resultat av den forbedrede tilgjengeligheten mellom Jæren og Sandnes som tiltaket fører til. Dette endrer

pendlingsmønsteret, bringer arbeidsmarkedene tettere sammen og påvirker næringsstrukturen gjennom et endret arbeidstilbud i disse og nærliggende soner. Gjennom reduserte transportkostnader for husholdningene vil også deres konsumbudsjett øke. Dette påvirker etterspørselen etter varer og tjenester, noe som har ytterligere innvirkning på næringsstrukturen.» (s. 69/70).

Etter rådmannens vurdering har TØI her gjennom sine utrekningar og vurderingar fanga opp viktige sider ved og argument for ei vidare utbygging av Jærbanen. Utbygginga av dobbelsporet er eit viktig strategisk grep for å oppnå det utbyggingsmønsteret både regionalplanen og kommuneplanen legg opp til. Rådmannen registrerer at Jernbaneverket ikkje har omtalt eller lagt vekt på denne konklusjonen i sitt utkast til NTP.

Rådmannen registrerer også at Jernbaneverket allereie nå, og før departementet har tatt stilling til spørsmålet om vidareføring av dobbelsporet, har stoppa vidare planarbeid for strekninga Sandnes – Nærbø. I brev til Samferdselsdepartementet dater 08.04.2016 (Jf vedlegg 4) skriv dei m.a.:

«Etatene har nylig lagt frem grunnlagsdokumentasjonen for Nasjonal transportplan for perioden 2018 – 29. Innenfor de økonomiske planrammene etatene er bedt om å vise beregninger, er oppstart av prosjektet dobbeltspor Sandnes – Nærbø mulig i siste periode med 2.0 mrd. kroner. Ut fra dette tidsperspektivet ser ikke Jernbaneverket behovet for å videreføre planleggingen av strekningen gjennom offentlige planer på det nåværende tidspunkt. Jernbaneverket anbefaler at fremdriften for kommende planarbeidet bør avklares i pågående NTP-prosess.»

I tillegg har Jernbaneverket v/plankonsulent allereie avlyst arbeidsmøter med kommunen med grunngjeving at vidare planlegging er stoppa inntil vidare.

Dette er svært beklageleg fordi det, sjølv om prosjektprioritering seinare skulle bli endra, vil medføre forseinkingar i planarbeid og prosjektgjennomføring. Det er også beklageleg i forhold til dei klare politiske signala om bygging av dobbelsporte som tidlegare er gitt.

For å bygge opp om den vedtatte utbyggingstrategien, må byggearbeidet på dobbelsporet Sandnes – Nærbø startast, som tidlegare signalisert, i ca 2020. Planarbeidet må prioriterast og vidareførast utan ugrunna utsetjing. Flytting av Brusand stasjon bør skje samtidig med bygginga av første delen av dobbelsporet.

Det må også påpeikast den uheldige verknaden ei utsetjing av planarbeidet for dobbelsporet vil få for den kommunale arealplanleggjinga og utbyggjinga. Dette vil m.a. gjelde den uavklåra situasjonen som er for arealbruk og utbygging langs jernbanelina i tettstadane. Arbeidet med ny sentrumsplan for Nærbø er nå i oppstartsfasen. Ei utsetjing av vidare planarbeid for Jærbanen kan få store konsekvensar for dette planarbeidet. Arealbehov for stasjonen, spørsmålet om midtperrong eller sideperrongar og plassering av undergangar er spørsmålstillingar som har stor innverknad på utforminga av planane for sentrumsområda på Nærbø og dei andre stasjonsbyane.

Overordna vegnett

For Hå kommune er også ein god hovudvegtilknyting mot sør- og austlandet viktig. Mykje av uttransporten av varer frå den store næringsmiddelindustrien i kommunen går mot sør- og austlandet. Ei utbygging av E39 til ein høgverdig firefeltsveg, med god tilknyting til Kviamarka og tettstadane i kommunen, må derfor prioriterast høgt.

Bygging av ny E39 mellom Sandnes og Kristiansand er lagt inn i Nye Vegar sin anleggsportefølgje. Det vart i 2015 bestemt at det skulle gjennomførast ein felles kommuneplanprosess for dette vegprosjektet for strekninga Ålgård – Lyngdal. Parallelt med tidlegare vurdert indre trase, vart det også bestemt at ein ytre trase, «jærlina», skulle utgreiast. Formannskapet behandla i sak 96/15 den 01.12.2015 spørsmålet om planform for

den føreståande planprosessen og vedtok:

- 1. Hå kommune tilrår at kommunedelplan for ny E39 frå Lyngdal til Sandnes blir utarbeida og behandla som ein statleg plan med Kommunal- og moderniseringsdepartementet som vedtaksmynde.*
- 2. Hå kommune legg til grunn for val av planform at planprosessen blir gjennomført med brei medverknad frå kommune, grunneigarar og innbyggjarar og at det blir lagt avgjerande vekt på kommunens synspunkt når det gjeld lokale forhold og lokal tilpassing.*

Alle dei andre kommunane som kan bli berørt, var også einige i at planen skulle fremmast som ein statleg plan. Departementet har endå ikkje tatt stilling til spørsmålet.

Planarbeidet pågår for fullt i regi av Statens vegvesen. Framdrifta er no slik at planprogrammet for kommunedelplanen skal sendast på høyring før sommarferien i år, med endeleg planvedtak sommaren 2017. Dette medfører litt forseinking i høve tidlegare framdriftsplan som tilsa endeleg vedtak i april 2017. Situasjonen er og slik at dersom det dreg ytterlegare ut før departementet avgjer planform, vil planprosessen bli tilsvarande ennå meir forseinka.

Etter at kommunedelplanen er endeleg godkjent, venteleg sommaren 2017, skal Nye Vegar overta prosjektgjennomføringa, dvs detaljplanlegging, innhenting av anbod og bygging.

Gjennomføringa av prosjektet er ikkje budsjettert særskilt, men inngår i samla pott avsett til Nye Vegar for gjennomføring av den samla prosjektportefølgjen. Prosjektet er ikkje med i den første gruppa av prosjekt med vedtatt oppstart. Nye Vegar AS har vedtatt å bygge ut strekningene E18 Tvedestrand – Arendal, E18 Langangen – Dørdal, E6 Kolomoen – Moelv, E39 Kristiansand Vest – Vigeland og E6 Trøndelag i første fase fram til 2019/2020.

Dersom planprosessen for strekninga Lyngdal - Ålgård no dreg ut, kan det få store konsekvensar for den vidare prosjektgjennomføringa ved at prosjektet blir ytterlegare nedprioritert. Det er derfor viktig at departementet snarast råd tar ein beslutning om kommunedelplanen skal fremmast som statleg plan, eller om den formelle behandlinga skal gjennomførast som delplanar i kvar enkelt av dei aktuelle kommunane.

Lokalt hovudvegnett

Parallelt med arbeidet med NTP, pågår arbeidet med Utbyggingspakke Jæren. Desse to planarbeida må sjåast saman. Mens Nasjonal transportplan omhandlar dei store linene for utvikling av det nasjonale transportnettet, omfattar utbyggingspakken det meir lokale hovudvegnettet i regionen. I stor grad omhandlar utbyggingspakken dei viktigaste hovudtilknytningane mellom overordna nasjonalt nett og det lokale vegnettet i kommunane.

For Hå utgjør fv 44 den klart viktigaste regionale hovudvegen. «44» bind saman og formidlar transportbehovet mellom kommunane frå Sandnes og sørover. Den har eit vesentleg innslag av næringstrafikk som ikkje kan overførast til E39 same kva traseval som nå vil bli gjort. Dette kan tale for at veglenka Sandnes – Eigersund – Helleland, eventuelt Sandnes – Varhaug – Bue, burde klassifiserast som riksveg.

Utkast til utforming av og prosjektprioritering for Utbyggingspakke Jæren er under utarbeiding og vil venteleg kome til politisk behandling fram mot sommaren. Blant dei aktuelle prosjekta i ein slik pakke vil også viktige tilførselsvegar til E39 vere: Fv 44, fv 505 Bryne – Kvernaland – Foss-Eikeland og fv 504 Varhaug – Bue. Samla vil NTP-prosjekta (E39) og utbyggingspakkeprosjekta gi eit godt og funksjonelt hovudvegnett for Hå kommune.

Sjølv om veglenka fv 44 Sandnes – Varhaug saman med fv 504 Varhaug – Bue utgjør ei svært viktig transportåre for næringstrafikk, er rådmannen usikker på om vegstrekniga i denne omgang bør omklassifiserast til riksveg. Det er mogeleg at spørsmålet bør vurderast

på nytt ved neste revisjon av NTP og når det lokale planarbeidet er kome noko lenger.

Vedlegg:

Vedlegg 1: 21.3 Korridor 3: Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger
(s.194-205)

Vedlegg 2: Tabell 4d. Prosjektliste for jernbane (s. 312 - 313)

Vedlegg 3: Tabell 6a. Totaloversikt fordelt på prosjektposter
(s. 320 - 322)

Vedlegg 4: Brev datert 08.04.16 frå Jernbaneverket til Smferdseldepartementet