

Dato 20. april 2016
Saksnr.: 201603483-2
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
18.05.2016

Transportetatenes grunnlagsdokument NTP 2018-2029 - Høringsuttalelse fra Kristiansand kommune

Hovedprioriteringer

Transportetatene og Avinors plangrunnlag for Nasjonaltransportplan 2018-2029 (NTP) er svar på Samferdselsdepartementets bestilling i Retningslinje 1 og 2. Det understrekes at dokumentet er et faglig plangrunnlag for departementets arbeid med stortingsmelding om prioriteringer i NTP og ikke et forslag til prioriteringer i NTP. Det må likevel antas at plangrunnlaget blir et svært sentralt dokument for departementets vurderinger og prioriteringer for politikken på samferdselsområdet.

Transportetatene retter oppmerksomheten mot og foreslår flere overordnede retningsvalg som prioriterer klimautfordringene, begrensning av trafikkveksten i byområdene og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. I dokumentet er det flere forslag til ny politikk og enkeltsatsinger som også vil være positive for Kristiansandsregionen. Samtidig er det enkelte tiltak som er viktige for Kristiansandsregionen som vi stiller spørsmål ved rangeringen av eller som mangler. Dette er mest alvorlig når det gjelder NTPs rangering av E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen-Meieriet. Dokumentet er omfattende og på totalt 330 sider, i tillegg finnes en rekke fagrapporter som grunnlag for innholdet i planprogrammet. Det er ikke rom for å gi en inngående beskrivelse av plangrunnlaget, i saksfremlegget er det derfor lagt vekt på å få fram hovedlinjene og kommentere forhold som har særlig betydning for Kristiansand og Kristiansandsregionen.

Plangrunnlaget viser forslag til tiltak og innretning av samferdselspolitikken innenfor fire ulike rammenivåer, jf. tabellen under. Bindinger som følge av gjeldende vedtak og forpliktelser og satsing på drift og vedlikehold utgjør en stor andel av de ulike rammenivåene. Videre ligger også bevilgninger til Nye veier inne med 61,3 mrd. kr i alle rammealternativene.

Totalramme i de ulike alternativene og andel tilgjengelig for nye tiltak, mrd. kr.

	Lav	NTP 2014-23	Basis	Middels	Høy
Ramme	574	664	716	860	932
Nye tiltak	0	0	13	69	129

Transportetatene og Avinor har fremhevet følgende satsningsområder:

- *Klimahensyn ligger til grunn for transportetatenes arbeid.* For å nå klimamålet prioriterer transport-etatene å satse på nullutslippsteknologi, en betydelig økning i

bruk av bærekraftig drivstoff og satsing på kollektivtrafikk, gåing og sykkel i byområdene. Transportetatene legger til grunn at mobiliteten skal opprettholdes.

- *Transportetatene vil vise vei i sykkelsatsingen.* Etatene vil prioritere å bygge ut sykkelekspressveger i de ni største byområdene. Sykkelekspressveg betyr en sammenhengende sykkelveg med høy standard som er tilrettelagt for rask og direkte sykling over lengre avstander. Dette er en ny form for sykkelsatsing i Norge, og er et viktig virkemiddel for å få flere til å velge sykkel framfor bilen på arbeidsreisen. Sykkelekspressveger vil gjøre elsykkel til et mer aktuelt transportalternativ.
- *Et moderne vegnett tilrettelagt for person- og nyttetransport.* Vegnettet knytter transportformene sammen. Transportetatene vil prioritere gode vegforbindelser mellom landsdeler og til utlandet for å sikre næringslivets konkurransekraft og tilrettelegge for effektiv og sikker persontransport.
- *Transportetatene vil videreutvikle et effektivt og framtidsrettet jernbanenett.* Jernbanen skal bidra til effektiv og miljøvennlig persontransport med attraktive knutepunkter der tog, bane, trikk og buss kobles sammen på en god måte. For å øke punktligheten og påliteligheten for godstransporten er det viktig med bedre kryssingsmuligheter i det nasjonale banenettet. Transportetatene vil prioritere enkle, fleksible og rasjonelle terminalløsninger. Arealdisponering som sikrer transportintensiv næring direkte tilgang til sjø- og jernbaneterminalene er et viktig langsiktig tiltak for å beholde og styrke konkurransekraften til transporter på sjø og jernbane.
- *Transportetatene vil tilrettelegge for en sikker og framkommelig sjøveg.* Transportetatene vil videreutvikle og ta i bruk nye teknologiske løsninger som fremmer en miljøvennlig og framtidsrettet sjøtransport med effektive transportløsninger og høy sikkerhet. Bygging av Stad skipstunnel vil gi styrket sjøsikkerhet og økt forutsigbarhet for sjøtransport og fritidsflåte på Stadhavet.
- *Norge og norsk konkurranseevne er avhengig av et godt luftfartstilbud.* Videre utvikling av Oslo lufthavn, Gardermoen (OSL) er av stor betydning fordi lufthavnen er et nasjonalt knutepunkt som knytter landet sammen og gir gode forbindelser med utlandet.
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet har vært et sentralt kriterium i rangeringen av prosjekter, og transportetatene presenterer en prosjektportefølje ut fra beregnet netto nytte. En slik rangering tar ikke opp i seg eksempelvis effekter av sammenhengende standard/utbygging og krav til samfunnssikkerhet. Transportetatene presenterer derfor også en prosjektportefølje der disse kriteriene er med, som tilleggs-kriterier til samfunnsøkonomisk nytte.

Videre foreslår transportetatene å legge følgende til grunn for prioriteringer i NTP 2018-2029:

- Bruk av insentiver for null- eller lavutslippsteknologi, alternative drivstoff og bedre kapasitetsutnyttelse for å nå klimamålene uten redusert mobilitet.
- Satsing på samordnet areal- og transportplanlegging, kollektivtrafikk og sykkelekspressveger i de større byområdene for å nå nullvekstmålet, og for å bidra til reduserte klimagassutslipp og bedre luftkvalitet.
- Mer bruk av ITS (intelligente transportsystemer) og ny teknologi for å øke effektiviteten og nå de transportpolitiske målene.
- Avklaring av at tredje rullebane på Gardermoen kan bygges når det ikke lenger er kapasitet i eksisterende infrastruktur.
- Et effektivt, pålitelig og miljøtilpasset transportsystem for godstransport, der samspillet mellom transportmidlene styrkes og potensialet for å overføre godstransport fra veg til sjø og bane ivaretas.
- Tiltak for å øke sikkerheten i transportsystemet i tråd med nullvisjonen og med mål for vegtrafikken om maksimalt 350 drepte og hardt skadde per år innen 2030. Økt fokus på å redusere antallet drepte i fritidsfartøytrafikken.
- Sikring av en optimal standard på drift og vedlikehold som gir god framkommelighet og sikkerhet. Satsing på fornying for å fjerne eksisterende forfall og få en mer robust og pålitelig infrastruktur.

- Prioritering av samfunnssikkerhet, klimatilpasning og beredskap.
- Satsing på gode internasjonale forbindelser for både persontransport og godstransport.
- Økt samarbeid over forvaltningsnivåene og støtte til fylkeskommunale og kommunale transportsystem.

Forslag med særlig betydning for Kristiansand og kristiansandsregionen

For Kristiansand som by og Kristiansandsregionen som et integrert bo- og arbeidsmarked mener Rådmannen den overordnede strategien har riktig retning og er i samsvar med målsettingene i arbeidet med Bymiljøavtale og regionens målsetninger generelt. Her vil vi spesielt fremheve økt oppmerksomhet mot arealpolitikkenes betydning for å begrense trafikkveksten og økt statlig engasjement for sykkelvegnettet og bedre kollektivtrafikk. Når det gjelder konkrete forslag i plangrunnlaget mener vi følgende er viktig for Kristiansandsregionen:

Innenfor bundet ramme:

- Nye Veier AS sikres en tilførsel på 61,6 mrd i planperioden. Arendal-Tvedestrand og Breimyr-Vigeland ligger inne i første prioriteringsrunde. Ferdigstillelse av Breimyr-Vigeland vil ha store positive effekter, særlig for næringslivet på Agder.
- Gjennomføring av Varoddbrua (370 mill, oppstart inneværende år) ligger inne. Tiltaket er klassifisert som vedlikeholdsprosjekt, jf. at eksisterende bro må erstattes pga. et ikke-rasjonelt og eskalerende nivå på vedlikeholdsbehovet.

Bevilgninger avhengig av rammestørrelse og departementets og Stortingets endelige prioritering:

- Rv 41/rv451 Timenes-Kjevik (1,13 mrd + 0,5 mrd bompenger) med oppstart tidlig i perioden
- Utbedring av innseiling til havneavsnitt nord (Kongsgård-Vige) i Kristiansand 70 mill
- Satsing på Bymiljøavtaler (33,1mrd i basis-49,9 mrd i middels/høy). Inndelt i tre områder
 - Statlig investeringsbidrag (50/50) til kollektivtransportinfrastruktur, gjelder de fire største byområdene. (15,1 mrd lav – 23,6 mrd øvrige rammenivå)
 - Infrastrukturelt tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange uavhengig av veieier, gjelder alle de ni største byområdene. (1,7 mrd basis -18,5 mrd middels/høy ramme)
 - Prioritering av sykkelekspressveier (8,3mrd) hvor strekningen E18 Vollevann-Oddemarka-Tordenskjoldsgate er blant de ni prioriterte strekningene nasjonalt.
- Belønningsordningen (13,6 mrd-16,6 mrd), først og fremst til drift av kollektivtrafikk.

Det er viktig å merke seg at de to sistnevnte punktene er satsningsområder der Kristiansandsregionens uttelling avhenger av hvor godt regionen svarer på Regjeringens utfordringer i forslag til Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen. Når det gjelder forslaget om en egen finansiering av sykkelekspressveger bør Kristiansandsregionen stå sterkt, gitt at kommunedelplan for sykkelekspressveien og tilhørende reguleringsplaner vedtas slik det er lagt opp til. Vi kjenner ikke til at andre byområder har kommet like langt som Kristiansand når det gjelder sykkelekspressveg. Videre er det positivt at transportetatene på oppdrag fra Departementet tar finansieringsutfordringene for kollektivtilbudet på alvor ved å foreslå å øremerke fremtidige belønningsmidler til drift av kollektivtilbudet. Det er likevel grunn til å påpeke at beløpet ikke er fullt ut tilstrekkelig og at løsningen som foreslås må anses som et første skritt på veien til en permanent løsning.

Rådmannens vurdering

Selv om plangrunnlaget har en generell innretning og enkelte konkrete tiltak som vil være positive for Kristiansand og regionen, er det også noen klare mangler. Rådmannen mener følgende mangler er særlig alvorlige:

- **(Gartnerløkkaprojektet) E39 Gartnerløkka-Kolsdalen er bare lagt inn i høy ramme, og er skjøvet ut i tid i forhold til gjeldende NTP.** Gartnerløkkaprojektet

er det suverent viktigste infrastrukturtiltaket i tiltaksporteføljen for Bymiljøavtalen. Ofte omtalt som løsningen på den «gordiske knuten» i denne delen av Kvadraturen. Gartnerløkkaprojektet vil gi en fremtidsrettet løsning for kobling mellom riksvegene (E18, E39 og Rv9), jernbane, ferjeforbindelsen til utlandet, sykkelekspressveg gjennom og til sentrum og kollektivtrafikken. Prosjektet har positiv effekt på følgende områder:

- Bedre trafikkavvikling generelt.
- Bedre kapasitet for et økt kollektivtilbud.
- Bedre avvikling av ferjetrafikken, gjennom egen tilførselsveg.
- Mulighet for egen havne gate langs havnefronten som muliggjør avlastning av Vestrestrandgate og vesentlig bedre fremføring av busstilbudet i Vestrestrandgate.
- Etablering av jernbanespor til ferjeterminalen for sømløs omlasting mellom ferje og jernbane. Det vil da kunne tilbys en tilnærmet sømløs jernbaneforbindelse mellom Norge og kontinentet via terminalene i Kristiansand og Hirtshals og ferja.
- En betydelig standardheving for gående og syklende, bl.a. med ny trygg og effektiv atkomst langs havnegata mot Vestre havn.
- Et vesentlig bidrag til byfornyelse, bla. realisering av regulert bolig/kontor i transformasjonsområdet ved jernbanestasjonen.

Da reguleringsplanen for E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet ble lagt fram for behandling i 2015 var netto nytte/kostnad beregnet til -0,05. I NTP er netto nytte/kostnad satt opp med -0,75, og slik vil leser dokumentet kun strekningen Gartnerløkka-Kolsdalen. Vi har fått forklart at endringen fra tilnærmet positiv til klart negativ netto nytte skyldes dels økte kostnader, bl.a. at omlastningssporene til ferja er lagt inn og noe generell kostnadsøkning, i tillegg er det i NTP-beregningen forutsatt at Ytre ringveg er bygget. Tallet som er oppgitt i plangrunnlaget gir etter vårt syn et svært feilaktig inntrykk av dette prosjektets samfunnsnytte. Vi mener NTP bør opplyse hvordan lønnsomheten i disse to store prosjektene er avhengig av hverandre. Det er usikkert når Ytre ringveg, strekningen Vige-Breimyr, blir bygget. Kostnaden for denne delstrekningen er om lag dobbelt så stor som for Gartnerløkkaprojektet og er heller ikke samfunnsøkonomisk lønnsom selv om Gartnerløkka ikke er bygget. Gartnerløkkaprojektet er isolert sett et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt, jf. at prosjektet har positiv virkning på en rekke områder som ikke inngår i nytte/kostnadsanalysen. I tillegg har prosjektet, i motsetning til ordinære vegprosjekt, en rekke åpenbart positive konsekvenser for et byområde som er vanskelige å tallfeste. Slik det er satt opp i plangrunnlaget ser det ut som Gartnerløkka prosjektet er et svært samfunnsøkonomisk ulønnsomt prosjekt, når realiteten er det motsatte.

Dette prosjektet er av avgjørende betydning for det nasjonale transportnettet og muligheten til å overføre mer gods til kjøll og bane. Det gir Kristiansandsregionen mulighet til å tilrettelegge for en bærekraftig transport og byutvikling, og må gis en høyere prioritet. Siden prosjektet også skal ha betydelig lokal finansiering gjennom bymiljøavtale, er det avgjørende at disse forhandlingene blir gjennomført snarest, slik at det lokale finansieringsbidraget kan falle på plass.

- **Kristiansand jernbanestasjon**, samtidig med reguleringsplan for Gartnerløkka-Kolsdalen ble det også gjennomført reguleringsplan for Kristiansand jernbanestasjon. Samtidig bygging av jernbanestasjonen og Gartnerløkkaprojektet vil innebære betydelige innsparinger for de to prosjektene samlet. Videre vil ombygging av jernbanestasjonen i tråd med vedtatt reguleringsplan bety at hele området jernbanestasjon/rutebilstasjon vil finne sin endelige løsning til beste for både kollektivpassasjerer, syklende og gående. Inntil jernbanestasjonen er ombygget vil alle andre trafikanter og aktører i området måtte basere seg på midlertidige løsninger.
- **Havn** det finnes i dag planer for tett integrering av jernbanenettet i Europa via ferje og videre med jernbane fra Kristiansand, jf. omtalte reguleringsplaner for Gartnerløkka og Jernbanestasjonen. Manglende investeringsevne lokalt kan skape usikkerhet

rundt gjennomføringen og dermed hindre at et stort potensial før økte godsmengder på jernbane Norge-Europa ikke realiseres. Videre er det startet arbeid med kommunedelplan for utvidelse og tilrettelegging for fremtidsrettet containerhavn mv. i området Kongsgård-Vige. Også dette tiltaket vil kreve betydelige investeringer, der den største utfordringen er finansiering fram til ny havneterminal er ferdig og verdien av dagens containerterminal kan realiseres. Det er et stort behov for å etablere en finansieringsordning som kan bidra til at slike store moderniseringsprosjekter kan gjennomføres mest mulig rasjonelt.

- **Sammenkobling Sørlandsbanen-Vestfoldbanen.** Det er viktig at trykket holdes oppe på videre planlegging når KVU for Grenlandsbanen (sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestsfoldbanen) er klar sommer/tidlig høst 20116. Prosjektet må inn i NTP.

Forslag til vedtak

1. Formannskapet mener plangrunnlaget fra NTP 2018-2029 har en god overordnet tilnærming for å løse utfordringene samferdselssektoren står overfor.
2. Formannskapet mener høy ramme må som minimum legges til grunn for Samferdselsdepartementets arbeid med NTP 2018-2019.
3. Formannskapet mener plangrunnlagets omtale av E39 Gartnerløkka-Kolsdalen ikke yter prosjektet rettferdighet, og underkommuniserer prosjektets samfunnsøkonomiske nytte. Usikkerhet rundt prosjektet vil skape usikkerhet med betydelige negative følger for planlegging og utvikling i Kristiansandsregionen og hindre gjennomføring av en fremtidsrettet areal- og transportpolitikk i Kristiansandsregionen. Gartnerløkka-prosjektet må prioriteres fram i tid.
4. Formannskapet mener gevinstene ved å bygge om jernbanestasjonen samtidig med Gartnerløkka-prosjektet er så store at prosjektet bør inn i jernbaneverkets prioritering. Slik prioritering må likevel ikke gå på bekostning av gjennomføringen av Gartnerløkka-prosjektet.
5. Formannskapet mener forslaget om egne statlige bidrag for drift av kollektivtransport er et godt skritt i riktig retning for å løse kollektivtransportens finansieringsutfordringer.
6. Formannskapet mener forslaget om en vegeieruavhengig avsetning for infrastruktur for kollektivtransport sykkel og gange i byområdene som er aktuelle for bymiljøavtale er riktig veg å gå.
7. Formannskapet mener det er positivt at det foreslås statlig finansiering av sykkelekspressveger. Når NTP 2018-29 vedtas av Stortinget vil reguleringsplan foreligge for flere delstrekninger med sykkelekspressveg i Kristiansand.
8. Formannskapet mener det bør etableres en finansieringsordning for modernisering av trafikkhavnene.
9. Formannskapet mener planleggingen av jernbaneprosjektet Grenlandsbanen, sammenkopling av Sørlands- og Vestfoldbanen, må sikres en rasjonell fremdrift.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:
Transportetatens og Avinors plangrunnlag for NTP 2018-2029

