

HØRINGSUTTAELSE NTP 2018-2029

Sørlandets Samferdselsløft, som i tillegg til NHO representerer en rekke sentrale næringsorganisasjoner i Agder-fylkene, vil med dette avgi følgende høringsuttalelse til transportetatens "Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029":

1. Næringslivet i begge Agder-fylkene har i mange år stått samlet bak kravet om et samferdselsløft i landsdelen. Bedre infrastruktur er en forutsetning for å styrke vekstkraften i landsdelen og vil over tid være en lønnsom samfunnsøkonomisk investering. Vi er glade for at forutsetningene for å få til dette nå er bedre enn noensinne. Det er derfor avgjørende at neste NTP underbygger og forsterker mulighetene til å gjennomføre det samferdselsløftet landsdelen trenger. En grunnleggende forutsetning for å nå dette målet er at man legger "høy ramme" til grunn med utgangspunkt i grunnlagsdokumentet fra transportetatene.
2. Hensynet til miljø og klima blir stadig mer sentralt i samfunnsutviklingen. Det forutsetter omstillingsdyktighet også innen transportsektoren. Bærekraftige løsninger kan ikke bare baseres på restriktive tiltak. Det er nødvendig at omstillingen preges av positive grep som forenkler hverdagen for arbeidstakere og næringsliv. Det er også viktig å utnytte de teknologiske mulighetene som finnes for differensierte satser, og å etablere rabattordninger som begrenser ekstrabelastningene på nyttetrafikken som regionens næringsliv er helt avhengig av. En ensidig satsing på restriktive tiltak for å redusere biltrafikk vil ikke være tilstrekkelig.
3. Regionens næringsliv støtter arbeidet med å få på plass en bymiljøavtale for Kristiansand-regionen. Det innebærer at lokal trafikkvekst i Kristiansand skal tas gjennom økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport. Det er også interessant for regionen at det arbeides med å utvikle tilsvarende mål for mellomstore byer, som for eksempel Arendal i vår region, selv om det nok er naturlig å ha noen andre mål-bilder i mindre tettbefolkede områder enn de største byene. Det vil uansett være behov for en samordnet bypolitikk fra lokale, regionale og statlige myndigheter.
4. Med utgangspunkt i de aktuelle prosjektene i vår region for kommende NTP-periode, vil vi fremheve følgende:

A: BYMILØPAKKEN

- E39 Gartnerløkka-Kolsdalen må igangsettes så raskt som mulig. Kristiansand sentrum vil bli en flaskehals for effektive transportforbindelser dersom denne utbyggingen ikke påbegynnes tidlig i NTP-perioden.

- Prosjektet E39 Gartnerløkka-Kolsdalen har også avgjørende betydning for byutvikling, havn og jernbane. Dette berører det mest sentrale samferdselsknutepunktet i hele regionen, og vil kunne legge forholdene til rette for fortetting, utvikling av nye arbeidsplasser nær kollektivknutepunkt og en type "Barcode-løsning" som man har sett rundt Bjørvika i Oslo. Dette veiprojektet er også en forutsetning for å få på plass sykkelekspressvei og for å gjøre fremkommeligheten for kollektivtransport mer effektiv og konkurransedyktig. Prosjektet vil også bety mye for utvikling av havn og jernbane i regionen.
- Bompenger vil være en del av finansieringen også av bymiljøpakken. Tidsdifferensierte bompenger (køprising, rushtidsavgift) forutsetter at gode kollektivtilbud er på plass. Næringstrafikk bør ikke ilegges høyere bomavgifter enn persontrafikk og bymiljøavtalen må også legge til rette for logistikk og varetransport i sentrumsområdene som gjør det mulig å styrke handel- og servicetilbudet.
- Dersom den samlede bompengebelastningen i regionen blir for stor, vil dette skape utfordringer for næringslivet, både gjennom økte transportkostnader og fordi det vil bidra til mindre mobilitet i arbeidsmarkedet. Ved å ta i bruk ny teknologi er det mulig å differensiere priser som gjør virkemidlene mer treffsikre.
- Alle kjøretøy, også utslippsfrie, bør betale for bruk av veien der det innføres brukerbetaling (bompenger).

B: ØVRIGE SAMFERDSELSPROSJEKTER

Ny Kjevik-vei:

Rv 41 Timenes-Kjevik er i dag en flaskehals for tilbringertjenesten til Kjevik lufthavn. Dagens vei har en trafikkbelastning som langt overstiger veiens kapasitet. Ny og mer effektiv veiforbindelse vil også styrke Kjeviks attraktivitet og konkurransekraft som landsdelens lufthavn. Bygging av denne strekningen har god samfunnsøkonomisk lønnsomhet og vil ha ringvirkninger for hele regionen.

"Gul stripe til Hovden":

Deler av riksvei 9 er fortsatt så smal at veien ikke har "gul stripe". Fullføring av dette prosjektet vil være viktig regionutvikling. Det vil også bidra til å koble regionen tettere på E134 som en av de nye hovedveiforbindelsene mellom øst og vest. Prosjektet vil også styrke en av landsdelens viktigste reiselivsdestinasjoner. Dette er ikke et veldig kostnadskrevenende prosjekt, og prosjektet bør i tråd med eksisterende planer være fullført innen 2023.

Havn:

Kristiansand Havn skal i løpet av 10-15 år gjennomgå en betydelig transformasjon, hvor store

del av havnevirksomheten skal flyttes fra sentrum til Kongsgård/Vige nord for Kristiansand sentrum. Det eneste som vil bli værende i sentrum er ferjeterminal og cruisekai. Grepet vil utløse et stort potensial for klimavennlig byutvikling i eksisterende havneområder. Mer gods på sjø- og bane og utvikling av intermodale knutepunkt er i tråd med overordnede klimamål. Kristiansand Havn bør derfor også i fremtiden ha en effektiv jernbanetilkobling, selv om containerhavna flyttes. Dette vil ha en betydelig investeringskostnad, men det er trolig mest lønnsomt å planlegge bygging av jernbanetraseen parallelt med bygging av ny Ytre Ringveg rundt Kristiansand. I kommende NTP-periode bør det derfor utredes jernbanetilknytning til ny containerterminal i Kristiansand og samtidig gjennomføres en mulighetsstudie med sikte på å overføre mer av transporten i regionen fra vei til sjø- og bane. Dette vil styrke grunnlaget for Kristiansand havn som intermodalt knutepunkt og port til Europa

Jernbane:

Sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen vil binde sammen viktige vekstregioner til et felles arbeids- og boligområde. For å få full effekt av en sammenkobling må jernbanetilbudet moderniseres helt frem til Kristiansand. Gjennom NTP 2018-29 må det igangsettes nødvendig planarbeid på strekningen. Det må også igangsettes arbeider for å øke kapasiteten på banen mellom Kristiansand og Stavanger for å få et godt alternativ for godstransport. I første omgang trengs det mer strømkapasitet og flere kryssningsspor.

C: NYE VEIERS PORTEFØLJE

En betydelig del av Nye Veiers prosjektportefølje er i Agder-fylkene. Dermed ligger forholdene godt til rette for rask, sammenhengende utbygging av den viktigste riksveikorridoren i regionen.

Nye Veiers prosjektportefølje er vedtatt og det er selskapet selv som fatter beslutninger omkring fremdrift og innbyrdes prioritering av prosjektene. Det er imidlertid svært viktig at selskapet kan arbeide med forutsigbare rammevilkår, uavhengig av politiske skifter og prioriteringer.

Deler av finansieringen, også av Nye Veiers portefølje, vil være avhengig av bompenger. Det er viktig at bompeng-betalingen samordnes på tvers av ulike prosjekter, slik at man unngår skjevbelastning som kan bidra til ubalanse i regionalt næringsliv og for store kostnader for veibrukere i enkeltområder. Her må Nye Veiers portefølje sees i sammenheng med øvrige samferdselsprosjekter.