
Fra: Ose, Vidar <Vidar.Ose@vaf.no>
Sendt: 29. juni 2016 13:35
Til: ntp.sekretariat@vegvesen.no; postmottak SD
Kopi: 'firmapost-sor@vegvesen.no'; Hansen, Jan Otto; Knutsen, Steinar
Emne: Høring - Nasjonal transportplan 2018 - 2029 sak 4/16

Areal- og transportplanutvalget (ATP) for Kristiansandsregionen behandlet i møte den 24. juni 2016 plangrunnlaget for NTP. ATP utvalget består av følgende medlemmer; Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennesla, Iveland, Birkenes og Lillesand kommuner og Aust – Agder og Vest – Agder fylkeskommuner.

Utvalget gjorde slikt vedtak;

Vedtak

4/16	13/02582-16	Høringsuttalelse til transportetatens plangrunnlag til Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029	3
----------------------	-------------	---	---

Nasjonal transportplans prioriteringer er viktige for samfunnsutviklingen i Agder, og gir viktige bidrag til ønsket velferd og økonomisk vekst. ATP-utvalget anser det som positivt at transportetatene har prioritert innenfor en felles økonomisk ramme. For å nå nasjonale, regionale og lokale mål, forventer ATP-utvalget at det som minimum legges til grunn høy økonomisk ramme.

For å utvikle et transportsystem med effektiv og forutsigbar standard, støtter ATP-utvalget prioriteringen om å ta igjen etterslepet i vedlikehold på veg og bane. ATP-utvalget støtter KS sitt forslag om et nasjonalt program for finansiering av etterslepet på fylkesvegene.

Klimastrategi

Det er nødvendig å sette ambisiøse klimamål. Dersom klimamålene i NTP skal nås, må planens klimastrategi settes inn i en mer overordnet strategi og følges opp med koordinering av ansvar og virkemidler på tvers av sektorer, tilstrekkelig fremdrift og finansiering. Plangrunnlagets forutsetninger knyttet til teknologisk skifte må avklares. Tilrettelegging for lavutslippssamfunnet må også ha stort fokus på redusert transportbehov og overgang til miljøvennlige transportalternativer. Staten må ta et tydelig ansvar for nødvendig infrastruktur og økte utgifter i forbindelse med ny drivstoffteknologi i offentlig transport.

Jernbane

Utbygging av IC Vestfoldbanen med dobbeltspor og påkoblingspunkt i Grenland, er en forutsetning for et miljøvennlig og fremtidsrettet transportalternativ videre mot Stavanger. For Agder gir sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen store reisetidsgevinster og er viktig for å binde regionen sammen med Telemark/Vestfold. Sammenkoblingen av banene med dobbeltspor må gjennomføres i løpet av planperioden. ATP-utvalget støtter uttalelsen fra Jernbaneforum Sør.

I forbindelse med anbudsutsetting av togtjenester må det sikres god dialog med regionalt nivå. ATP-utvalget forutsetter at det tilrettelegges for takst- og billettsamordning mellom buss og tog der det ligger til rette for det.

Godsstrategien

Godsstrategien er viktig for å nå klimamålene og legge til rette for næringsutvikling.

- a. Kristiansand havn er landsdelens viktigste ferje- og containerhavn. Forslaget om en tilskuddsordning for å utvikle effektive og miljømessig gode havner er bra og må følges opp med økonomiske virkemidler. Fylkestinget mener havna kan ta en viktig rolle i nasjonal godstransport og støtter bygging av havnespor til ferjeterminal og utbedring av innseiling til Kongsgård/Vige. Havnas funksjon må inngå og beskrives som en del av utenlandskorridor U3 og videreutvikles som en intermodal knutepunktshavn. Landstrømanlegg til cruiseskip prioriteres.
- b. Godsstrategiens satsing på økt effektivitet (lengre og større vogntog) krever økt fokus på utbedring av flaskehalser i vegnettet. Det må vurderes å opprette en tilskuddsordning for å bidra til helhetlige utbedringer uavhengig av vegeier.
- c. Forbedret strømforsyning samt flere og lengre kryssingsspor på Sørlandsbanen er en forutsetning som raskt kan gi økt godstransport på jernbane i korridoren.

Bystrategi.

Bystrategien og nullvekstmålet er en viktig del av klimastrategien og skal dessuten bidra til å sikre fremkommelighet og håndtere befolkningsveksten i de største byområdene. Bymiljøavtalene er et viktig virkemiddel som må sikre forutsigbar og tilstrekkelig driftsfinansiering av kollektivtransporten samt finansiering av prioriterte infrastrukturtiltak for effektiv og attraktiv gange, sykkel- og kollektivtransport. Det er en stor utfordring at behovene er langt større enn foreslåtte rammer.

Det er positivt at det foreslås at nullvekstmålet i persontrafikken også skal gjelde de mellomstore byområdene, men dette må følges opp med nødvendige midler for å kunne nå målene.

Planutkastet har et godt og nødvendig fokus på helhetlig virkemiddelbruk i bymiljøavtalene i de 9 største byområdene. Kristiansandsregionen ønsker å starte forhandlinger med staten om bymiljøavtale i løpet av 2016. ATP-utvalget vil i den forbindelse fremheve:

- a. Forslaget om fjerning av moms på el-sykler støttes. Det oppfordres til å vurdere flere tiltak som kan bidra til nullvekstmålet.
- b. Det er gledelig at planutkastet foreslår full statlig finansiering av sykkel-ekspressveg fra Vollevannet til Tordenskjoldsgate. Bymiljøavtalene er likevel sterkt underfinansiert i planforslaget. I Kristiansand er det sterk sammenheng mellom prosjektene E39 Gartnerløkka

- Kolsdalen, Ytre ring (ny E39) og øvrige tiltak for miljøvennlig transport i portefølje for bymiljøavtalen. Det er nødvendig å finne løsninger på følgende utfordringer:
 - Bymiljøavtalene legger til grunn at partene inngår forpliktende samarbeid om måloppnåelse. Staten må koordinere og forplikte seg på egne bidrag.
 - Det må sikres forutsigbar og tilstrekkelig finansiering av økte driftskostnader til kollektivtransporten.
 - Nullvekstmålet krever økte ressurser til både infrastruktur og drift for å utvikle effektive, attraktive og kapasitetssterke transportsystemer for kollektivtransport, sykkel og gange i byområdet.
 - Restriktive tiltak forutsetter at det sikres tidlig nok satsing på miljøvennlig transport for å møte endringen i reisemiddelvalg.
 - Rammene til bymiljøavtalene må sikre nødvendig opptrapping av satsing på miljøvennlig transport over tid.
 - Byutviklingsavtaler må utvikles som en del av bymiljøavtalene.
- c. Nytt bussdepot og næringsutvikling har ført til behov for å vurdere kapasitetsøkende tiltak på Riksveg 9 fra Gartnerløkka til Støleheia næringsområde.

Vegnett / knutepunkt.

På vegsiden har Agder-fylkene prioritert utbygging av "ankeret" som består av E18, E39, rv 9, rv 41 og "navet" Kristiansand.

- a. For E18 og E39 forutsettes det at det legges til grunn en helhetlig strategi for valg av standard og rekkefølge på utbyggingen. ATP-utvalget forutsetter at Nye Veier AS får tilført tilstrekkelig med midler til at vedtatte mål for utbyggingen kan gjennomføres.
- b. ATP-utvalget mener plangrunnlagets omtale av E39 Gartnerløkka – Kolsdalen ikke yter prosjektet rettferdighet, og underkommuniserer prosjektets samfunnsøkonomiske nytte. Usikkerhet rundt prosjektet vil skape usikkerhet med betydelig negative følger for planlegging og utvikling i Kristiansandsregionen og hindre gjennomføring av en framtidsrettet areal- og transportpolitikk i Kristiansandsregionen. Gartnerløkka-prosjektet må prioriteres fram i tid.
- c. ATP-utvalget forventer at tidligere vedtatte mål om utbygging av rv 9 ("Gul stripe til Hovden") gjennomføres som tidligere vedtatt innen 2023.
- d. ATP-utvalget ser positivt på at det er foreslått en utbedring av rv 41 i slutten av planperioden.
- e. Kjevik lufthavn er svært viktig for regionen. ATP-utvalget ser positivt på at det er foreslått ny riksveg til flyplassen. Det arbeides med regulering og hvordan lokal finansiering kan løses. ATP-utvalget understreker viktigheten av at parkeringshus på Kjevik bygges så snart som mulig.
- f. Det er viktig at det i endelig planforslag avsettes tilstrekkelig med midler til programområdene: Mindre utbedringer, gang-/sykkel, kollektivtiltak, trafikksikkerhet og miljøtiltak for å følge opp helhetlige strategier på disse områdene i samarbeid med regionale og lokale myndigheter.

- g. Det er viktig at tilførselsveger fra ny E-39, der tilførselsvegene ikke er en del av prosjektet til Nye Veier AS prioriteres økonomisk, slik at det kan bli en helhetlig og lønnsom utbygging.
- h. Fylkesveier som er ulykkestrekninger og har mye trafikk bør prioriteres.

ATP-utvalget ser ikke behov for omklassifisering med endret inndeling av vegnettet.

ATP-utvalget ser fram til å få realisert bundet prosjekt: E18 Varoddbroa tidlig i planperioden.

Ekstremvær skaper store utfordringer i forhold til samfunnssikkerhet og brudd i infrastrukturen må gjenopprettes raskt. Skredsikringsmidler må prioriteres.

ATP-utvalget forutsetter at staten sørger for finansiering av nødvendige utbedringer som følge av tunellforskriften.

Det er behov for økt utbygging av gang- og sykkelveier langs skolevegene og at dette øremerkes i rammeoverføringene.

Informasjons- og kommunikasjonsteknologi

Det er behov for en overordnet strategi for landsdekkende mobil- og bredbåndsutbygging. Dette vil gi grunnlag for at tilgjengelig transportinfrastruktur vil kunne utnyttes og driftes mer effektivt, fleksibelt, sikkert og miljøriktig.

Mobilitet, øvrig kollektivtrafikk og universell utforming.

For å kunne tilby et helhetlig kollektivtilbud i og mellom byområder og et brukertilpasset tilbud i distriktene, må rammetilskuddet til fylkeskommunene økes.

Det endelige planforslaget må i større grad svare ut utfordringsbildet knyttet til hvordan transportbehovet for den store økningen i andelen eldre fremover skal løses.

Plangrunnlagets strategi om helhetlig tilrettelegging/universell utforming krever at strategier og prioriteringer utformes på regionalt nivå gjennom tverretattlig samarbeid. ATP-utvalget ønsker at transportetatene bidrar inn i nylig vedtatte regionale strategier for helhetlig tilrettelegging av kollektivtransporten herunder forslag til mer differensiert strategi for tilrettelegging av togtilbudet. Programområdet stasjoner og knutepunkt må sikres midler for å sikre samarbeid om helhetlige strategier.

Med vennlig hilsen
Vidar Ose
Samferdselssjef i Vest - Agder

Tlf.: 905 27 101 | E-post: vos@vaf.no

All kommunikasjon med oss kan bli arkivert.



For mer info: www.vaf.no | www.facebook.com/vaf.no | [@VestAgderfylke](https://twitter.com/VestAgderfylke)