



Arkivsak-dok. 14/26952-27
Saksbehandler Mette Kirkhus Johansen

Saksgang	Møtedato	Saknr
Fylkestinget	21.06.2016	
Ungdommens fylkesutvalg	02.06.2016	
Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø	31.05.2016	
Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne i Vest-Agder	06.06.2016	
Fylkeseldrerådet i Vest-Agder	02.06.2016	
Fylkesutvalget	07.06.2016	

HØRINGSUTTALELSE TIL TRANSPORTETATENES PLANGRUNNLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2018- 2029

Fylkesrådmannens forslag til vedtak

1. Nasjonal transportplans prioriteringer er viktige for samfunnsutviklingen i Agder, og gir viktige bidrag til ønsket velferd og økonomisk vekst. Fylkestinget anser det som positivt at transportetatene har prioritert innenfor en felles økonomisk ramme. For å nå nasjonale, regionale og lokale mål, forventer fylkestinget at det som minimum legges til grunn høy økonomisk ramme.
2. 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.
3. For å utvikle et transportsystem med effektiv og forutsigbar standard, støtter fylkestinget prioriteringen om å ta igjen etterslepet i vedlikehold på veg og bane. Fylkestinget støtter KS sitt forslag om et nasjonalt program for finansiering av etterslepet på fylkesvegene.
4. 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 må gjennomføres i løpet av planperioden. Fylkestinget støtter uttalelsen fra Jernbaneforum Sør.

5. 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. Fylkestinget forutsetter at Nye Veier AS får tilført tilstrekkelig med midler til at vedtatte mål for utbyggingen kan gjennomføres.
 - b. Kristiansand utgjør "navet" i transportsystemet, og det er viktig at prosjektet E39 Gartnerløkka – Kolsdalen og Ytre ringveg (ny E39) gjennomføres tidlig i planperioden for å løse lokale og regionale utfordringer knyttet til havneutvikling, samfunnssikkerhet og fremkommelighet for sykkel, kollektivtrafikk og gange.
 - c. Fylkestinget forventer at tidligere vedtatte mål om utbygging av rv 9 ("Gul stripe til Hovden") gjennomføres som tidligere vedtatt innen 2023.
 - d. Fylkestinget ser positivt på at det er foreslått en utbedring av rv 41 i slutten av planperioden.
 - e. Kjevik lufthavn er svært viktig for regionen. Fylkestinget ser positivt på at det er foreslått ny riksveg til flyplassen. Det arbeides med regulering og hvordan lokal finansiering kan løses.
 - f. Det er viktig at det i endelig planforslag avsettes tilstrekkelig med midler til programområdene: Mindre utbedringer, gang-/sykkel, kollektivtiltak, trafiksikkerhet og miljøtiltak for å følge opp helhetlige strategier på disse områdene i samarbeid med regionale og lokale myndigheter.
6. 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.
7. 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.
8. For å kunne tilby et helhetlig kollektivtilbud i og mellom byområder og et brukertilpasset tilbud i distriktene, må rammetilskuddet til fylkeskommunene økes.
9. Godstrategien 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.

- 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.
10. 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.
11. Det endelige planforslaget må i større grad svare ut utfordringsbildet knyttet til hvordan transportbehovet for den store økningen i andelen eldre fremover skal løses.
12. I forbindelse med anbudsutsetting av tog tjenester må det sikres god dialog med regionalt nivå. Fylkestinget forutsetter at det tilrettelegges for takst- og billettsamordning mellom buss og tog der det ligger til rette for det.
13. Fylkestinget ser ikke behov for omklassifisering med endret inndeling av vegnettet.
14. 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. Fylkestinget 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, herunder fjerne fordelsbeskatning på miljøvennlig transport.
 - b. Det er gledelig at planutkastet foreslår full statlig finansiering av sykkel-ekspresveg 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.

15. Fylkestinget ser fram til å få realisert bundet prosjekt: E18 Varoddbroa tidlig i planperioden.
16. Ekstremvær skaper store utfordringer i forhold til samfunnssikkerhet og brudd i infrastrukturen må gjenopprettes raskt. Skredsikringsmidler må prioriteres.
17. Fylkestinget forutsetter at staten sørger for finansiering av nødvendige utbedringer som følge av tunellforskriften.
18. Plangrunnlagets strategi om helhetlig tilrettelegging/universell utforming krever at strategier og prioriteringer utformes på regionalt nivå gjennom tverretattlig samarbeid. Vest-Agder fylkeskommune 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.

Vedlegg

- Nasjonal transportplan 2018-2029: Transportetatenes grunnlagsdokument, (for øvrig vises til følgende link hvor mer grunnlagsmateriale finnes: <http://www.ntp.dep.no/>)
- Uttalelse fra Jernbane forum Sør: Ettersendes
- Uttalelse fra KS: Ettersendes
- Sammendrag av innspill til Vest-Agder fylkeskommunes høringssak

Utrykte vedlegg

Innspill til høringssaken fra:

- Lindesnesrådet i oversendelse datert 15. april, med oversendt tillegg 4. mai
- Vennesla kommune i oversendelse datert 14. april
- Songdalen kommune i oversendelse datert 19. april
- Trygg Trafikk/Vest – Agder uttalelse datert 4. mai 2016
- I tillegg er det oversendt resolusjon fra Krfs fylkesårsmøte datert 5. mars

Bakgrunn:

Transportetatenes plangrunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP) ble lagt fram 29.2.2016 og er nå ute på høring. Høringsfristen er satt til 1. juli 2016.

Etter høringsrunden skal departementet/regjeringen utforme et endelig planforslag som skal behandles av Stortinget i juni 2017.

Transportetatenes grunnlagsdokument ble sendt kommuner og regionråd i Vest-Agder 14. mars for å gi anledning til å gi innspill til fylkeskommunens høringssvar.

Vedtatt *Regional transportplan Agder 2015 - 2027* omhandler de viktigste prioriteringene regionen forventer blir drøftet i Nasjonal transportplan og utgjør grunnlaget for felles høringspunkter for Agderfylkene.

Saksopplysninger:

I høringsuttalelsen fremmer fylkesrådmannen i Aust-Agder og Vest-Agder vedtakspunkt 1 t.o.m. 13 som felles innstilling. Vedtakspunkt 14 utdyper bymiljøavtale og forhold for kristiansandsregionen. Aktuelle vedtakspunkt for byregionen vil fremmes som innstilling også i egen sak til ATP-utvalget.

Agderfylkene deltar også i Jernbaneforum Sør som har utarbeidet egen høringsuttalelse om togtilbudet til/ fra landsdelen og som fylkeskommunene slutter seg til. Agderfylkene slutter seg også til KS uttalelse til plangrunnlaget. Begge uttalelsene følger saken som vedlegg.

Det er mottatt innspill fra Lindesnesrådet, Vennesla og Songdalen kommuner. I tillegg er det til saken oversendt uttalelse fra Trygg Trafikk og en resolusjon fra Vest-Agder Krfs fylkesårsmøte. Et sammendrag av innspillene følger saken som vedlegg med kort kommentar om hvordan disse følges opp.

Målsettinger i plangrunnlaget:

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping, og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Ut fra dette overordnede målet er det avledet 3 hovedmål:

- Framkommelighet
- Transportsikkerhet
- Klima og miljø

Universell utforming er ikke lenger et eget hovedmål, men inngår i framkommelighet.

Klima har i dette planutkastet fått betydelig økt omtale. Mål om utslippsreduksjoner på transportområdet skal bidra til å oppfylle Norges forpliktelser.

Rammer og prioriteringer:

Planen legger til grunn felles økonomisk planramme for transportetatene med unntak av Avinor, og det er gjort en felles prioritering mellom etatene.

Basisramme er på ca. 60 mrd. per år, inklusive Nye veier AS (eget utbyggings-selskap opprettet for utbygging av statlig hovedvegnett). Planperioden er på 12 år, inndelt i 4+2+6 år. Det opereres i tillegg med lav, middels og høy ramme.

Forholdet mellom disse rammene og inneværende NTP kan illustreres slik:

Økonomiske rammenivåer (milliarder kroner)				
Lav 574	NTP 2014-23 664	Basis 716	Middels 860	Høy 932
Til nye investeringer (milliarder kroner)				
Lav 0		Basis 13	Middels 69	Høy 129

Prioriterte områder og føringer:

- Drift, vedlikehold og etterslep prioriteres før nyanlegg både for veg og bane. Alt forfall på riksveg fjernes i høyeste ramme.
- Bundne prosjekter: Tiltak som følge av forskriftsendringer betraktes som bundne. I lav ramme og basisramme er det ikke mulig å gjennomføre alle store prosjekter som av etatene er regnet som bindinger. Uavhengig av rammenivå er det ikke rom for å gjennomføre alle bundne prosjekter som er forutsatt i retningslinjene til planarbeidet fra departementet.
- Det er lagt stor vekt på sammenhengende vegutbygging. Nye Veier AS er forutsatt tildelt 5 mrd. årlig av totalrammen i alle rammenivåer. Det er utarbeidet strategier for ferjefri og utbedret E39 og faglig grunnlag for Motorvegplan.
- Klimastrategi: Reduksjon i klimagassutslipp fra transportsektoren skal oppnås ved tiltak på 4 strategiområder: Teknologisk skifte til lav-/nullutslipp, bystrategi, godsstrategi og mer klimavennlig utbygging.
- Det er lagt fram en langsiktig jernbanestrategi som legger vekt på persontransport i og til de største byene samt godstransport, og det er utarbeidet egen framdriftsplan for Intercity-utbygging.

I plangrunnlaget for NTP fremgår det at:

- Rammer til ytterligere nye investeringer er begrenset og tilgjengelige midler kommer sent i planperioden.
- Bymiljøavtaler og belønningsordning for de ni største byområdene har fått betydelig rammeøkning, men det er ikke i noen av rammenivåene funnet rom for finansiering av tilstrekkelig satsing i forhold til nullvekstmål.
- Ingen rammenivåer gir mulighet for å oppfylle stortingsvedtak i forhold til IC-utbygging.
- Investeringsprosjektene er rangert på grunnlag av samfunnsøkonomisk nytte. Det er også angitt alternativ rangering av prosjekter hvor samfunnssikkerhet og sammenhengende utbygging og standard inngår i tillegg til samfunnsøkonomi. I omtalen av klimastrategien er det angitt et alternativt prinsipp for rangering dersom klimahensyn skal veie tyngst.

Nærmere omtale av konkrete forslag og tiltak vil bli gitt i tilknytning til vurderinger, men det redegjøres først kort for hovedinnholdet i klimastrategien.

Klimastrategi:

Klimastrategien legger til grunn at dagens klimagassutslipp fra transportsektoren skal halveres innen 2030 gjennom 4 hovedgrep:

- **Teknologisk skifte:** Det forutsettes overgang til lav- og nullutslippsteknologi.

- Betydelig økning i bruk av bærekraftig drivstoff hvor 1,7 mrd. liter fossilt drivstoff per år skal erstattes med biodrivstoff innen 2030. Bruk av bærekraftig biodiesel bør prioriteres i sjøtransport, tungtransport på veg og flytransport. Det skal stimuleres til økt tilbud og etterspørsel, herunder produksjon av biodrivstoff.
- Landstrøm i havner hvor det er potensial for utslippskutt.
- Diesel erstattes med klimanøytralt eller lav/nullutslippsteknologi i togtransporten.
- Utskifting av kjøretøy gjennom differensiering av innkjøps- og bruksavgifter og krav i offentlige transportkjøp/transporttjenester:
- Mål: Alle nye privatbiler, lette varebiler og bybusser er utslippsfrie innen 2025 og 75 % av langdistansebusser innen 2030. Krav ved offentlige anskaffelser av kjøretøy/ transporttjenester.
- **Bystrategi:** Nullvekstmål for privatbilbruk i byområdene gjennom samordnet areal- og transportplanlegging, satsing på kollektivtiltak, sykkel og gåing.
 - Bymiljøavtaler i de 9 største byområdene
 - Også mindre byområder utover disse foreslås omfattet av nullvekstmål
 - Fjerne moms på elsykler
- **Godsstrategi:**
 - Gods overføres fra veg til sjø og bane
 - Tilskuddsordning for mer effektive og miljøvennlige havner
 - Godstransporten gjøres mer effektiv med lengre vogntog og godstog
- **Redusere utslipp fra bygging, drift og vedlikehold** av infrastrukturen.

Vurderinger

Med utgangspunkt i *Regionplan Agder 2020* er det utarbeidet *Regional Transportplan Agder 2015-2027*. Planen skal bidra til et fremtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere, sikrere og legger til rette for ønsket regional utvikling. Gjennom planen har Agderfylkene lagt grunnlaget for en samlet uttalelse som fremmer regionens mål og prioriteringer til Nasjonal transportplan. Dette gjelder viktige tiltak og strategiområder innenfor både sjø, luft, veg og bane. Samtidig har plangrunnlaget en ny struktur med strategiske innretninger som regionen ønsker å uttale seg til.

Om utviklingstrekk og utfordringer:

Det gis tilslutning til plangrunnlagets fokus på utfordringer og utviklingstrekk knyttet til globalisering/internasjonalisering, befolkningsøkning, økonomisk utvikling, klima og teknologisk utvikling.

Klimatrusselen er en av vår tids største globale utfordringer. Klimagassutslippene må ned. Dette krever kraftige globale, regionale og lokale grep. Norge må oppfylle sine forpliktelser i inngåtte avtaler.

Plangrunnlaget til NTP påpeker at det er de lange reisene som øker mest fremover og prognosene viser stor økning i godstransport på alle transportformer. Økningen i andelen eldre er i utfordringsdokumenter og departementets bestillingsbrev til planarbeidet nevnt som en utfordring etatene bes følge opp i planen. Plangrunnlaget har i liten grad fulgt opp dette utfordringsbildet.

Fylkesrådmannen mener at samlet ramme for etatene er et godt grep som bidrar til mer helhetlige vurderinger. Ut fra plangrunnlagets målsettinger for utvikling av transportsystemet vil det være helt nødvendig å legge høyeste bevilgningsramme til grunn.

Etatene er bedt om å prioritere tiltak ut fra samfunnsøkonomisk nytte. Fylkesrådmannen mener samfunnsøkonomisk lønnsomhet (kost/nytte) ikke er tilstrekkelig kriterium for å måle effekt i forhold til måloppnåelse. Dette synliggjøres ved at det opereres med alternative prioriteringslister. Fremdeles veier reisetidsforkortelser svært tungt i analysene mens regionale virkninger, skift i transportetterspørsel ved større tiltak og virkning av gang/sykkel/kollektivtiltak, er vanskeligere å fange opp. Vekting og beregnet nytte av klimatiltak fremstår som uklar og avhengig av en rekke usikre forutsetninger. Påpekt behov for samordning av beregningsmetoder etatene imellom støttes.

Klimastrategien:

Norges forpliktelser om reduksjon i klimagassutslipp vil i stor grad måtte tas på transportområdet. NTP er derfor et sentralt dokument som må vise hvordan målene skal nås. Plangrunnlaget påpeker behov for kraftige tiltak hvor fagetatene ikke sitter på nødvendige virkemidler. Samtidig fremgår det at den foreslåtte klimastrategien ikke er tilstrekkelig finansiert.

I klimastrategien legges det til grunn at mobiliteten skal opprettholdes. Det er lagt til grunn betydelig transportvekst for alle transportformer, med unntak av i byområdene hvor nullvekstmålet for privatbilbruk legges til grunn. Målet om halvering av klimagassutslipp er synliggjort for ulike transportmidler. Måloppnåelsen er avhengig av at konkrete mål for innfasingskrav vedrørende utskifting av teknologi/drivstoff oppfylles. Det påpekes at klimaeffekten av samferdselsinvesteringer vil være usikre og på sikt mindre, gitt overgang til nullutslippskjøretøy.

Det endelige planforslaget må avklare forutsetninger samt vurdere hvordan det teknologiske skiftet skal realiseres og finansieres. Det er likevel grunn til å understreke at omleggingen til et lavutslippssamfunn også vil kreve stort fokus framover på å redusere transportbehovet og en overgang til miljøvennlige transportalternativ.

I stortingsmeldingen er det viktig at ambisjonene følges opp gjennom en tydelig overordnet strategi som sikres bred tilslutning. Det er også behov for mer strategisk samarbeid på tvers av etater og forvaltningsnivåer for å sikre en koordinert fremdrift på området.

Teknologiutviklingen går raskt og industrien og forbrukerne har behov for klare signaler som viser en tydelig retning mot det grønne skiftet. Et overordnet og hittil uavklart spørsmål er hvem som skal bære risikoen for usikkerhet knyttet til teknologivalg og ansvar for oppbygging av nødvendig infrastruktur.

Teknologisk skifte:

Avinor legger til grunn målsetting om en meget sterk økning i flytransporten både for person- og godstransport. Godstransport på veg og sjø er også fremskrevet med stor

vekst. Planens forutsetning om bidrag til mindre utslipp fra fly, skip og godstransport er basert på betydelig innfasing av biodrivstoff, herunder biodiesel.

Planforslagets forutsetninger om tilstrekkelig tilgang til bærekraftig biodiesel, selv med prioritert bruk til fly- og sjøtransport og annen tungtransport, fremstår ut fra nye opplysninger om bruk av palmeolje, nå som usikker og må avklares. Av planen fremgår det at nasjonens behov ikke kan dekkes gjennom egen produksjon, og at det ikke vil være nok tilgjengelig drivstoff på verdensbasis.

Det er to spor for fremtidsrettede nullutslippsteknologier på kjøretøy: Elektrisitet og hydrogen. Mål om at alle nye privatbiler, bybusser og lette varebiler fra 2025 er nullutslippskjøretøy er svært ambisiøs.

Elektrisitet er nå en godt utprøvd teknologi for privatbiler. Hydrogenbiler forventes å komme på markedet snarlig, men fylleinfrastruktur finnes i liten grad.

For den enkelte forbruker vil det være viktig å få konsistente råd knyttet til anskaffelse av privatbiler og en sikkerhet for drivstofforsyning. Bilen skal løse et sammensatt transportbehov, både mht. til type reiser, geografiske områder og behov for trekraft. Det vil være viktig at det kommer elbiltyper og infrastruktur som imøtekommer behovet for kombinerte bruksområder for å unngå at elbilene primært blir bil nummer 2 i byene.

Elbusser har foreløpig ikke løst alle driftsutfordringer knyttet til topografi, klima, bruksområde og ladehyppighet, men løsninger er under utvikling. Ladehyppighet har stor betydning for driftsutgiftene til kollektivtransporten. Hydrogenbusser forventes å komme på sikt. Begge løsninger krever lade-/fylleinfrastruktur.

Det er derfor behov for at stortingsmeldingen sørger for nødvendige avklaringer og angir en helhetlig strategi knyttet til teknologisk skifte:

- Forutsetninger om overgang og tilgang til tilstrekkelig bærekraftig biodrivstoff til fly, skip og godstransport må avklares nærmere. Produksjon og omlegging til biodrivstoff må være bærekraftig i et globalt perspektiv.
- Mål om at alle nye biler og lette varebiler skal være nullutslippsbiler fra 2025, krever mer helhetlige og kraftigere gjennomføringsstrategier og tiltak når det gjelder å sikre tilstrekkelig kapasitet på strømnett samt tilgang til lade- og fylleinfrastruktur både i og utenfor byene. Det må iverksettes system for betaling av denne typen drivstoff og drift av anleggene.
- Kollektivtransporten skal bygges ut som et velfungerende og attraktivt reisetilbud. Krav til utslippsfrie busser må derfor baseres på utprøvd teknologi, tilstrekkelig infrastruktur må etableres og merutgifter finansieres. Frister for innfasing må ta hensyn til kontraktsforhold. Staten må ta et tydelig ansvar for nødvendig infrastruktur og økte utgifter i forbindelse med ny drivstoffteknologi i offentlig transport.
- Videre arbeid må ta utgangspunkt i et langt bredere og koordinert samarbeid enn mellom transportetatene alene. Fokus må være hvordan man mer målrettet og strategisk samarbeider om å teste ut og innføre null- og lavutslippsløsninger som er brukervennlige og løser dagens driftsutfordringer både for godstransport, kollektivtransport og den enkelte bilist.

Bystrategien:

Bystrategien er viktig for måloppnåelse av klimastrategien og beskriver betydningen av helhetlig virkemiddelbruk. Kristiansandsområdet inngår i de 9 byområdene og tar sikte på å starte forhandlinger om bymiljøavtale i løpet av 2016.

NTP omtaler følgende finansieringskilder og tiltak av betydning for denne avtalen:

- Full finansiering av sykkelekspressveg E18 Vollevannet – Tordensskjoldsgate
- Fellespott: 1,7 mrd. kr. i basisramme og 18,5 mrd. kroner i middels og høy ramme til gange/sykkel og kollektivtiltak til fordeling ut fra effekt på nullvekstmålet (uavhengig av vegeier).
- Belønningsmidler ligger inne med årlig 1,14 mrd. kr. i lav- og basisramme og 1,39 mrd. kr. i middels og høy ramme. Dette foreslås benyttet utelukkende til drift av kollektivtransport
- Gartnerløkka – Kolsdalen inngår som prosjekt i portefølje for bymiljøavtalen og prosjektet ligger inne i NTP med 300 mill. kr. i 2022/2023 og 900 mill. kr. i perioden 2024-29 høy ramme (forutsatt rangering inkludert samfunnssikkerhet og sammenhengende standard).
- Det foreslås å fjerne moms på elsykler.

Det er gledelig at staten vil bidra til utbygging av sykkelekspressvegen.

Det store bildet er likevel at strategien mangler tilstrekkelig finansiering både av drift av kollektivtransport, og nødvendige infrastrukturtiltak til miljøvennlig transport.

Infrastrukturmidler til miljøvennlig transport er økt betydelig, men rammene er ikke tilstrekkelig for å sikre utbygging av kapasitetssterke miljøvennlige transportsystem i de 9 største byene og sikrer heller ikke videre oppfølging av bymiljøavtalene.

Etatene har beregnet økt tilskuddsbehov til drift av kollektivtransporten i de 9 byområdene til å utgjøre 3,5 mrd. kr. per år. En slik rammeøkning er vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsom. Belønningsmidlene benyttes allerede i dag til å dekke drift av kollektivtransport, og foreslått rammenivå er langt fra tilstrekkelig.

Planforslaget påpeker udekket behov for driftsmidler og at det på sikt bør løses ved økning i rammetilskuddet. Det presenterer ingen finansieringsløsning i planperioden utover at det bør åpnes for bruk av bompenger til drift av kollektivtransport.

Staten må sørge for å koordinere og forplikte seg på sine bidrag i bymiljøavtalene, inklusive bidrag til drift av kollektivtransporten.

For å nå nullvekstmålet er det viktig at man får til en riktig innfasing av tiltak for økt gange, kollektiv- og sykkeltransport:

- Tilstrekkelig satsing må på plass før innføring av økte bomsatser for å gi gode reisealternativ og ta unna for ønsket endring i reisemiddelvalg.
- Satsingen må sikre kontinuerlig vekst fremover både når det gjelder drift og infrastrukturtiltak.

Planforslaget påpeker målkonfliktene mellom planforslagets satsting på vegprosjekter som gir økt vegkapasitet i og mellom byene, og nullvekstmålet.

Analyser viser at prosjektet Gartnerløkka – Kolsdalen isolert sett vil gi økt privatbiltransport. Samtidig må transportsystemet som helhet fungere. Det er et stort dilemma at bompenger kan bidra til ønsket endring i reisevaner fra bil til miljøvennlig transport, men at slike endringer samtidig vil svekke finansieringsgrunnlaget for satsingen på kollektivtransport, sykkel og gange. I byområdene er

samferdselstiltakene komplekse og de påvirker hverandre. Dette gir noen konkrete utfordringer i Kristiansand:

- For å nå nullvekstmålet er det avgjørende at det i tillegg til driftsmidler gis tilstrekkelige midler til infrastrukturtiltak. Det er store behov for tiltak som kan sørge for tilstrekkelig kapasitet og infrastrukturgrep for tilrettelegging av miljøvennlig transport i byen. Det er samtidig en rekke ulike hensyn knyttet til arealbruken.
- Nødvendige vegutbedringer i "navet" Kristiansand har stor innvirkning på mulighet for tidlig gjennomføring av nødvendige infrastrukturgrep og satsing på miljøvennlig transport. Finansiering av stamvegprosjektet Gartnerløkka-Kolsdalen legger beslag på store bompenggebidrag som kan være utfordrende for øvrig satsing. Det er behov for større statlig finansieringsandel til prosjektet. Prosjektet skal løse langt mer enn lokale utfordringer knyttet til nullvekstmålet, blant annet viktige godstiltak på jernbane. Fremdriften på Ytre Ringveg rundt Kristiansand sentrum er usikker. Manglende omkjøringsmuligheter stenger for viktige infrastrukturgrep for kollektivtransporten.

I plangrunnlaget foreslås det at også mellomstore byområder utover de 9 største bør omfattes av nullvekstmålet. Fylkesrådmannen ser det som positivt, men dersom målene skal nås, må det følges opp med økonomiske rammer. I Agder er Arendalsregionen et slikt aktuelt område.

Godsstrategien:

Godsstrategien er en viktig del av miljøstrategien, men er også viktig for næringsutviklingen i landsdelen. Det er en svakhet at plangrunnlaget ikke er tydelig på i hvilken grad man finansierer eller oppnår målsettingen i godsstrategien.

Plangrunnlaget viser at det kun er funnet potensial til å overføre 5-7 mill. tonn av dagens 260 mill. tonn godstransport fra veg til sjø og bane. Volumveksten vil være større enn overføringspotensialet. Økningen i godstransport vil være betydelig for alle transportformer. I korridor 3 (Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger) er veksten fram mot 2040: 89 % på lastebil, 79 % på jernbane og 55 % på sjøtransport. Økningen på veg må motvirkes av lengre vogntog og ved å minimere ulemper ved omlasting.

Investeringer i jernbane utgjør størstedel av satsingen for overføring fra veg til bane med en pakke jernbanetiltak i middels og høy ramme hvorav 2,2 mrd er i korridor 3. Ny tilskuddsordning for miljøvennlige havner er lagt inn i planutkastet med 1,2 mrd. i høy ramme. Tilskudd til havnesamarbeid er foreslått videreført i alle rammer.

Kristiansand er Agders viktigste intermodale knutepunkt og "nav" også for godstransporten. Utenlandskorridor U3: *Sørlandet – Danmark - kontinentet Europa*, inngår i TENT-T nettverket (Trans-European Transport Network) hvor EU siden 1996 hatt et stort program for utbygging av grensekryssende infrastruktur. Målet med TEN-T er å oppnå et multimodalt europeisk nettverk som integrerer transport på land, til sjøs og i luften. Korridoren er definert rundt ferjesambandet Kristiansand – Hirtshals, som knytter sammen E39 mellom Kristiansand og Trondheim («Kyststamvegen») med E39 fra Hirtshals videre til det europeiske motorvegnettet. I Kristiansand havn er korridor U3 koplet til innenlandskorridor 3 både øst- og

vestover. Det er beklagelig at planforslaget mangler omtale av denne viktige utenlandskorridoren.

Plangrunnlagets godsstrategi omfatter en rekke tiltak som vil gi god effekt i forhold til å sikre at jernbane og sjø kan ta sin del av økningen. Følgende tiltak i plangrunnlaget er særlig viktig for godsstrategiens måloppnåelse i regionen og må realiseres:

- Viktige jernbanetiltak vil bidra til økt godstransport på jernbane:
 - Bedre strømforsyningen og bygge flere og lengre kryssingsspor på Sørlandsbanen
 - Prosjektet Gartnerløkka – Kolsdalen er viktig for godsstrategien. Prosjektet omfatter bygging av dobbeltspor ut til ferjeterminal i Kristiansand, noe som utløser effekt av tilsvarende jernbanetilnknytning i Hirtshals. Prosjektet bidrar også til forbedret vegforbindelse til havn/bane.
- Ny tilskuddsordning for å utvikle effektive og miljømessig gode havner, herunder land- og ladestrøm i havner.
- Utbedring av innseiling til Kristiansand havn Kongsgård- Vige ligger inne med 71 mill. kr. i høy ramme

Det påpekes at planlagte kryssingsspor i gjeldene NTP stadig er skjøvet ut i tid og enda ikke realisert. Slike effektive tiltak må derfor sikres prioritet i planperioden.

I planutkastet til NTP fremgår det at prosjektet E39 Gartnerløkka – Kolsdalen omfatter bygging av jernbanespor for godstog og tilrettelagt omlasting fra ferge til tog. Ett av disse sporene kobles slik at dagens spor til containerhavna kan benyttes. Prosjektet er sentralt i forhold til godsstrategiens fokus på å bedre sammenknytning mellom transportformene i knutepunktene.

Utbygging av E18, E39 og riksveg 9 er sentrale for å sikre en god veg- og banetilnknytning til Sørlandets godsterminal, Langemyr, ferjehavn og terminaler. Sammenhengende utbygging av riksvegene har stor betydning for å møte den store økningen i godstransport på veg framover.

Etter ønske fra samferdselsdepartementet sendte Statens vegvesen i 2013 ut en anmodning om oppdatert vegoversikt over kommunale og fylkeskommunale veger om "*Økning av tillatt totalvekt for transport av tømmer fra 56 til 60 tonn*". For å styrke konkurransevilkårene for skogsindustrien har Vest-Agder fylkeskommune igangsatt et arbeid for å skaffe oversikt over flaskehalser i fylkesvegnettet. Det er påvist at flaskehalser på vegene fra indre Agder til Mandal regionale tømmerhavn, er til hinder for helhetlige vegforbindelser for større tømmervogntog. I Vest-Agder er det nå stort fokus på å tilrettelegge adkomst til den regionale tømmerhavna i Mandal. Havna vil bidra til målene i godsstrategien gjennom å redusere avstand fra tømmeruttak til havn, legge til retter for økt godstransport på sjø og bidra til industri- og næringsutvikling i regionen.

Effektivisering av godstransportene gjennom lengre og tyngre godskjøretøy krever forsterket innsats for utbedring av flaskehalser og tilrettelegging for sammenhengende transportsystemer på tvers av ansvarsinndeling mellom ulike vegholdere. Staten må vurdere å opprette en tilskuddsordning for utbedring av flaskehalser i vegnettet der det har særlig betydning for næringslivets transporter og gjennomføring av godsstrategien.

Jernbanens rolle for persontransporten i regionen og i transportkorridor 3:

Det er nødvendig å prioritere drift og vedlikehold for å sikre et robust og forutsigbart togtilbud for gods og passasjerer. Transportetatens prioritering av dette støttes.

I Regional transportplan Agder står Agderfylkene samlet om målene for en modernisering av jernbanen i og til/fra regionen. Sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (også kalt Grenlandsbanen) er det viktigste enkeltprosjektet for å styrke jernbanens attraktivitet og konkurransekraft for gods og persontransport på Agder. Utbygging av IC Vestfoldbanen med dobbeltspor fram til påkoblingspunkt i Grenland er en forutsetning for sammenkoblingen.

Plangrunnlaget viser at 49 % av personreisene i korridor 3 Oslo – Stavanger foretas med fly, 42 % med bil og 9 % med tog. Det er de lange reisene som øker mest. Ut fra klimastrategien er det en svakhet at plangrunnlaget ikke har målsettinger for overføring av persontransport til mer miljøvennlige transportformer som for gods.

Omstilling til lavutslippssamfunnet gjør det viktig også å bygge ut effektive, sammenhengende miljøvennlige transportsystemer mellom byer, regioner og landsdeler. Transportkorridor 3: Oslo – Kristiansand – Stavanger binder sammen en rekke byregioner og dekker rundt halvparten av Norges befolkning. Korridoren kjennetegnes av mange lange, men også flere kortere reiserelasjoner mellom ulike geografiske områder. IC Vestfoldbanen har nær 50 % av alle IC-passasjerene i landet og har også den største andelen underveistransport.

Det er i høringsmøte med departementet reist spørsmål om fylkenes vurdering av buss kontra jernbanetilbud i korridoren. Kommersielle busstilbud (ekspressbusser) gir et reisetilbud kun på de reiserelasjoner næringen finner lønnsomme. I Agder er det svært begrenset tilbud vest for Kristiansand. Tilbudet mot Oslo er vesentlig bedre, men både takst- og stoppstruktur er i dag innrettet på endepunktstrafikk. Dette gir ikke et helhetlig miljøvennlig transporttilbud mellom byene som svarer til behovet i korridoren. Utvikling av et mer helhetlig og samordnet kollektivtilbud med buss ville forutsatt en overgang fra kommersielt tilbud til transportkjøp, men ville uansett ikke kunne konkurrere med et forbedret togtilbud verken når det gjelder attraktivitet, fremkommelighet eller reisetid.

Plangrunnlagets rammer gir ikke mulighet for å oppfylle Stortingets fremdriftsplan for IC-utbyggingen. I plangrunnlaget til NTP er det kun funnet rom for ferdigstillelse av indre IC dvs. Oslo – Tønsberg og det er ikke i noen av rammenivåene funnet rom for videre utbygging av IC-strekningen mot Skien. Det er i planen åpnet for kryssingsspor i stedet for dobbeltspor på strekningen Tønsberg – Larvik. Planlegging av strekningen mellom Porsgrunn og Skien er utsatt i påvente av konklusjoner for *KVU Grenlandsbanen* som er ventet lagt ut på høring i juni.

I høringsmøte i departementet ble fylkeskommunene utfordret på begrunnelse for dobbeltspor til Larvik ut fra at man ved enklere tiltak kan oppnå mål om halvtimesfrekvens til Skien. Dobbeltspor gir betydelig redusert reisetid, bidrar til regionforstørring og dekker langt flere reiserelasjoner enn kun Oslo-rettet trafikk. Et større fokus på bedre retningsbalanse i togtrafikken og mulighet for utvikling av ulike driftskonsepter er dessuten viktig for å utnytte infrastrukturen best mulig.

Dobbeltspor til Larvik er også en forutsetning for sammenkobling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen og bidrar dermed til utvikling av en mer helhetlig jernbaneløsning. Sammenkoblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen må prioriteres inn i NTP da det vil gi store reisetidsgevinster og grunnlag for overførte reiser fra bil og fly til bane i korridoren.

I planutkastet til NTP er det som del av utfordringsbildet påpekt at denne transportkorridoren mangler en effektiv forbindelse mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Det påpekes at man ikke har fleksible og redundante jernbanesystemer for avvikling av gods- og persontransport på strekningen. Transportetatene konkluderer med at toget kan spille en viktig rolle som ryggraden i kollektivsystemet lokalt og regionalt dersom tilbudet forbedres. På denne bakgrunn er det særlig skuffende at Jernbaneverkets langsiktige jernbanestrategi heller ikke denne gangen omfatter en tydelig strategi for videreutvikling av fjerntogstrekningen for persontransport i forlengelse av IC Vestfoldbanen.

Nytteberegninger av jernbaneinvesteringer burde få fram effekten av helhetlige løsninger, men påvirkes i plangrunnlaget negativt ved at beregningene gjøres for mindre parseller (eks. Tønsberg – Larvik). Nytteberegninger av jernbaneinvesteringer burde også tatt hensyn til lengre levetid for bane enn for veg.

Ut fra dette må følgende prioriteres inn i det endelige plandokumentet:

- Ytre IC på Vestfoldbanen med dobbeltspor fra Tønsberg til Larvik og videre til og med sammenkoblingspunkt i Grenland, må prioriteres ferdigstilt innen 2027. Sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen må også realiseres i planperioden.
- Det utvikles en langsiktig strategi for videreutvikling av jernbanetilbudet i korridor 3. Det gjennomføres KVV-utredninger for dette i løpet av planperioden

Aust-Agder og Vest-Agder fylkeskommune er medlemmer av Jernbaneforum Sør og støtter forumets høringsuttalelse. Det vises til vedlegg.

Jernbanen utgjør indre regionale hovedlinje for kollektivtransporten gjennom Vest-Agder fylke. Stoppstruktur og togtilbudet er av stor betydning for regional utvikling. Velfungerende stasjoner er viktig for å kunne gi et godt togtilbud. Jernbaneverkets programområde "stasjoner og knutepunkt" må sikres midler for å sikre samarbeid om helhetlige strategier for videreutvikling av togtilbudet, herunder universell utforming og ferdigstilling av planlagte tiltak på Nodeland stasjon. I forbindelse med anbudsutsetting av togtenester må det sikres god dialog med regionalt nivå. Det forutsettes at det tilrettelegges for takst- og billettsamordning mellom buss og tog der det ligger til rette for det.

Felles prioriteringer av vegutbygging på Agder: "Ankeret og "navet":

Det er i planforslagets lagt opp til satsing på drift og vedlikehold av riksvegnettet for å sikre framkommelighet og transportsikkerhet i hele landet. Det gis støtte til denne prioriteringen.

E18 Varoddbroa er i plangrunnlaget nå finansiert og blir gjennomført 2018-2021.

Det er i plangrunnlaget tatt et viktig strategisk grep for mer sammenhengende utbygging av vegnettet. I regional transportplan Agder har Agder-fylkene prioritert utbygging av "ankeret" som består av E18, E39, rv 9, rv 41 og "navet" Kristiansand.

Nye veier AS har fått en viktig rolle med ansvar for helhetlig utbygging av den delen av riksvegnettet som er definert som særlig viktig. Signalene fra veiselskapet om prioritering av utbygging av E18 og E39 i Agder er svært positiv og nødvendig, blant annet ut dagens vegstandard i regionen og den meget sterke veksten i godstransport på veg som plangrunnlagets analyser legger til grunn.

Det understrekes at det i veiselskapets rammer må sikres et nivå i planperioden som er tilstrekkelig til å sikre gjennomføring og fremdrift på vegprosjektene som ligger i utbyggingsselskapets portefølje. Herunder må det sikres en helhetlig prioritering mellom rammer til vegprosjekter i Nye veier AS og øvrige riksvegutbygginger i NTP. Det foreligger vedtatt korridor for strekningen Vige – Lindesnes og det er nødvendig at den gis høy prioritet.

Regional transportplan Agder understreker at Kristiansand som intermodalt "nav" i transportnettet er forsterket. Ytre Ringveg (ny E39) vil, sammen med E39 Gartnerløkka – Kolsdalen være avgjørende for å få Kristiansand til å fungere som "navet" i Agder. Prosjektene er en del av stamvegnettet og vil løse lokale og regionale utfordringer knyttet til havneutvikling, samfunnssikkerhet og fremkommelighet for næringstransport, gjennomgangstrafikk, sykkel, kollektivtrafikk og gange. Det innebærer bedre transportforbindelser mellom havn, bane og riksvegnettet.

Gartnerløkka – Kolsdalen inngår både i godsstrategien og bystrategien, herunder som prioritert prosjekt i bymiljøavtalearbeidet i Kristiansandsregionen. I regional transportplan Agder pekes det på at ulykker og hendelser som lammer trafikken over tid representerer en alvorlig samfunnsrisiko. At dagens omkjøringsveg går gjennom sentrumsgatene i kvadraturen og i viktige deler av hovedkollektivtraseen er uholdbart. Ytre ringveg er viktig for å få etablert en sikker omkjøringsveg for byregionen Begge prosjektene må derfor prioriteres for gjennomføring tidlig i perioden.

Prosjektet E39 Gartnerløkka – Kolsdalen legger til rette for senere å kunne realisere reguleringsplanene for jernbanen med ny togstasjon i Kristiansand. Ny togstasjon ligger imidlertid ikke inne med midler i prosjektet eller andre rammer i planutkastet. Prosjektene Ytre ring, Gartnerløkka – Kolsdalen og plan for jernbanen med ny togstasjon i Kristiansand har stor innvirkning på hverandre og en mer koordinert utbygging ville bidratt til mer helhetlige løsninger og reduksjon i total kostnader.

Rv9 er ført opp som bundet prosjekt, men med midler i siste del av planperioden. I utbedring av riksveg 9 "gul midtstripe til Hovden" kan det vises til svært kostnadseffektiv, systematisk og kontinuerlig arbeid. Utbygging er finansiert og gjennomført i et partnerskap mellom staten, Aust-Agder fylkeskommune og berørte kommuner. Regional transportplan Agder har fokus på å sikre videreføring av arbeidet i samsvar med tidligere planer og med ferdigstilling innen 2023. Nytt bussdepot og næringsutvikling har ført til behov for å vurdere utbedringer/ kapasitetsøkende tiltak på Riksveg 9 fra Gartnerløkka til Støleheia næringsområde.

Transportplan Agder viser til flere utbedringsbehov langs rv. 41. To streknings-utbedringer er lagt inn i plangrunnlaget ved høy ramme mot slutten av perioden. Tiltakene vil være positivt for trafikk sikkerhet og fremkommelighet for godstransport.

Det er viktig at staten som vegeier tar et helhetlig ansvar for riksvegene. Dette må sikres både gjennom utbyggingen i regi av Nye veier, gjennom NTP-prosjektene og ved samordning mellom "utbyggingsregimene":

- Vegutbygging må omfatte tilførselsveger, legge til rette for ulike trafikantgrupper og samvirke mellom transportformene. Herunder må det være fokus på innfartsparkeringer og gode kollektivknutepunkt slik at også kollektivtransporten kan få del i reisetidsgevinstene.
- Prioritering vil føre til behov for å kunne foreta nødvendig streknings-/punktutbedring på riksveger som blir stående lenge i påvente av utbygging. I en slik situasjon vil det være nødvendig at programområdet "utbedringstiltak" styrkes.
- Framkommelighet og sikkerhet må ivaretas for alle grupper og vegnettet må legge til rette for effektiv og attraktiv kollektivtransport, gange og sykkelbruk. Trafikk sikkerhet, tiltak for miljøvennlig transport (herunder universell utforming), er områder hvor alle vegeierne må samarbeide og hvor mindre tiltak har stor nytte og effekt i forhold til helhetlig gjennomføring av strategiene. Programområdene for slike tiltak må derfor styrkes.

Begge Agderfylker har uttalt seg negativt til omklassifisering av fylkesveger til riksveger. Planforslaget har opprettholdt noen forslag knyttet til strekninger i Aust-Agder.

Kjevik lufthavn

I regional transportplan Agder står Agderfylkene sammen om utvikling av Kjevik lufthavn som landsdelens hovedflyplass. Det er et mål at flyplassen har et godt rutetilbud som tilfredsstiller behovene både for passasjerer og gods. Et godt flytilbud er viktig for næringslivet i regionen.

Plangrunnlaget viser stor positiv samfunnsnytte av ny veg til lufthavnen. Regionen er positiv til at vegprosjektet foreslås gjennomført. Det arbeides med reguleringsplan og videre utredning av hvordan lokal finansiering skal løses.

Fylkesveger:

Planforslaget er tydelig på betydningen av drift og vedlikehold for å stoppe forfallet på vegkapitalen. Dette gjelder selvsagt ikke bare for riksvegnettet, men for hele transportsystemet.

Utfordringene på fylkesvegene er godt beskrevet i planforslaget til ny NTP, men inneholder ikke tilsvarende omtale for videreført styrking av de fylkeskommunale rammeoverføringerne til vegformål som lå inne i gjeldene NTP.

Regjeringens vurdering i gjeldene NTP var at fylkeskommunene ikke er i stand til å ta igjen etterslepet på fylkesvegnettet uten ekstraordinær statlig finansiering. På bakgrunn av dette ble rammetilskuddet styrket slik at fylkeskommunen kunne fornye og ruste opp fylkesvegnettet. Rammeøkningen ble satt til 10 mrd. kr i perioden, fordelt med 2,75 mrd. kr i første fireårsperiode og 7,25 mrd. kr i siste seksårsperiode. Dette er de siste årene fulgt opp gjennom ekstra tildelinger i det årlige

fylkeskommunale rammetilskuddet over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. I Vest-Agder har dette gått til nødvendig opprusting av fylkesvegene.

I etatenes forslag påpekes det at det bør vurderes et eget program for fornyelse av fylkesveger, men det ligger ingen konkrete forslag om videreført styrking av fylkeskommunens rammer til formålet. Det er estimert et etterslep på fylkesvegene på 62 mrd. i 2016-kr. Fylkesrådmannen viser til KS sin uttalelse og støtter forslaget om et nasjonalt program hvor fylkene over en 10-års periode får tilført bevilgninger som sikrer at etterslepet på fylkesvegene bygges ned i samme takt som riksvegnettet.

Det er nødvendig at rentekompensasjonsordningen i forslag til ny NTP er videreført fra gjeldende NTP for alle rammenivåer.

I forslag til ny NTP foreslås det til skredsikring: 458 millioner kr. i lav ramme og 594 millioner kr. i basis ramme per år. Begge nivåer vil innebære reduksjon i ramme til skredsikring sammenliknet med gjeldene NTP.

For Vest-Agder er det i Regional skredsikringsrapport fra 2015 kartlagt et behov på 120 millioner kroner for å utbedre de farligste punktene langs fylkesvegnettet. For å kunne videreføre det gode og viktige arbeidet med å utbedre skredfarlige områder, er det nødvendig at minst høyeste rammenivå for skredsikring legges til grunn.

Tunnelsikkerhetsforskriften er gjeldene for fylkeveg tunneler over 500 meter. Nye nasjonale krav ble gjort gjeldene fra 2015 med oppgraderingsfrist innen 2020. Dette gir store merkostnader for fylkeskommunene. I prop. 1 S 2014-2015 står det om tunnelsikkerhetsforskriften at "*nasjonale føringer som fører til merutgifter vil bli kompensert*". Det har vist seg at det kun er en liten del av de reelle kostnadene som i dag kompenseres. Det er nødvendig at Staten kompenserer de reelle kostnadene som fylkeskommunene har for å oppruste tunneler i henhold til nye nasjonale sikkerhetskrav.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Klimaendringer og ekstremvær gir store utfordringer knyttet til å sikre et fungerende transportsystem. Brudd i transportforbindelsene må utbedres raskt av hensyn til sikkerhet og vitale samfunnsinteresser. Samtidig er kostnadene uforutsigbare.

I 2015 medførte ekstremværet "Synne" skader på fylkesvegnettet i Vest-Agder på i størrelsesorden 30-50 millioner. Vest-Agder fylkeskommune fikk avslått sin søknad om skjønnsmidler da utgiftene ikke var store nok til å få kompensert merutgiftene. Dette til tross for at beløpet utgjør ca. 30 % av det totale årlige fylkesvegbudsjettet. Når ekstraavgifter ikke kompenseres vil det få store økonomiske konsekvenser både for pågående vegprosjekter og andre oppgaver fylkeskommunen er satt til å løse. Fylkeskommunen har en økonomi som er vesentlig mer utsatt ved en uønsket hendelse enn staten og er derfor dårligere i stand til å være selvassurandør. Ordningen med statlige skjønnsmidler ved ekstremvær og andre uforutsette hendelser må styrkes.

Plangrunnlaget viser at effekten på samfunnssikkerhet ikke fanges opp i nytteberegningene. Det er helt nødvendig at samfunnssikkerheten blir tilstrekkelig

vektlagt i prioriteringene. Dette bør også gis som et tydelig statlig signal til Nye veier AS.

Trafikksikkerhet.

Forslaget til nytt etappemål mot nullvisjonen er svært ambisiøst, og det er bra. Dessverre er ikke plangrunnlaget like kraftfullt når det gjelder føringer og virkemidler for økt trafikksikkerhet, utover tiltak av fysisk karakter. Stortingsmeldingen bør også ha en bredere omtale av virkemidler på tvers av myndighet og sektorer.

Det er godt dokumentert at de viktigste medvirkende faktorene til dødsulykker og ulykker med hard skadde, kan knyttes til trafikantene: Manglende førerdyktighet, høy fart, rus, tretthet og sykdom. Stortingsmeldingen bør derfor inneholde tydelige føringer og virkemidler rettet mot trafikanter (trafikkopplæring, informasjons- og holdningsarbeid og kontroller) og kjøretøy (førerstøttesystemer).

Nullvekstmålet i byområdene krever økt fokus på trafikksikkerhet for myke trafikanter. En bredere satsing på gang-sykkelveger, især langs skoleveg vil også ha effekt på trafikksikkerheten.

Mobilitet – øvrig kollektivtransport – universell utforming

Kollektivtransporten har også en rolle i å knytte byer, tettsteder og bo- og arbeidsmarkeder sammen, samt å tilby mobilitet for grupper uten tilgang til egen bil. Vest-Agder fylkeskommune har allerede lagt om til et fleksibelt og brukertilpasset tilbud i distriktene. Det er sterk kostnadsvekst i ferge drift og lovpålagt skoleskyss.

Over ¼ av alle reiser skjer til fots eller med sykkel. Tilrettelegging for syklende og gående er viktig for folkehelse og samlet mobilitet, også i mindre byer og tettsteder.

Plangrunnlaget legger til grunn føringer om at mobiliteten skal opprettholdes. Det savnes strategier for hvordan man skal sikre dette for alle grupper, særlig sett i forhold til en sterkt økende andel eldre i befolkningen. Plangrunnlaget har i liten grad svart ut dette utfordringsbildet. Samtidig har regjeringen i mars lansert: *Strategi for et aldersvennlig samfunn "Flere år - flere muligheter"* hvor det understrekes at alle departementene er involvert i strategien. Et av strategiområdene er beskrevet slik:

"Aldersvennlig lokalsamfunn: Mange kommuner vil i framtiden få langt flere eldre. Kommunene må planlegge og utvikle nærmiljøer og lokalsamfunn slik at det legger til rette for aktivitet, deltakelse og å være selvhjulpen. Det skal være enkelt for eldre å bruke kollektivtilbud, bruke turstier og gangveger, være aktive i nærmiljøet og til å delta på kultur- og aktivitetstilbud."

Regjeringens strategi tilsier et større fokus på universell utforming i NTP. Vegvesenet har i planforslaget synliggjort behov for tilretteleggingstiltak ut fra en omfattende kartlegging av holdeplasser langs riksvegnettet. Kartleggingen burde vært mer målrettet og differensiert. Den store utfordringen for universell utforming av kollektivtransporten er knyttet til finansiering av utbedring i eksisterende infrastruktur og gjelder alle vegeiere. Vest-Agder fylkeskommune har nylig vedtatt regionale strategier og samordnede prioriteringer for arbeidet med universell utforming i *Plan for kollektivtransporten i Vest-Agder 2015-2020* i samarbeid med blant annet Statens vegvesen.

Det er også behov for mer differensiert tilnærming til tilrettelegging av togtilbudet hvor infrastruktur, togmateriell og tilbringertjenester må sees i sammenheng. I *Plan for kollektivtransporten i Vest-Agder 2015-2020* er det anbefalt følgende strategier for helhetlig tilrettelegging og prioritering av tiltak for jernbanen:

1. Tilrettelegging av endestasjoner på regionale og fjerntogstrekninger bør prioriteres høyt for å gi økt mobilitet på lengre reiser
2. Prioritering av enkelttiltak bør være mer differensiert og sees i sammenheng med øvrige transporttilbud. Følgende strategi for tilrettelegging bør være førende for prioritering:
 - Første prioritet må være å få passasjerene om bord på toget. Tilgjengelighet fram til perrong og perronghøyde som gjør at man kommer av/på med de ombordstigningshjelpemidlene som finnes på togene, må ha høyest prioritet.
 - Nødvendige tiltak for å få folk om bord i togene prioriteres på stasjoner hvor det finnes tilrettelagt tilbringertjeneste.
 - Nødvendig tilrettelegging for å få folk om bord i toget prioriteres på stasjoner hvor det ikke finnes andre transportalternativer på reiserelasjonen.
 - På mindre stasjoner bør det sees på muligheter for om enklere tiltak kan gjennomføres for å sikre akseptabel løsning raskest mulig.
 - Andre typer tilretteleggingstiltak på stasjonene kan gjennomføres etter hvert.

Tilrettelegging av Audnedal stasjon må prioriteres ut fra samtlige kriterier i punkt 2.

Det er ut fra dette behov for en mer helhetlig innarbeiding av strategier og virkemidler på følgende områder i det videre arbeid med grunnlagsdokumentet til NTP:

- Det er viktig å sikre stabil og tilstrekkelig finansiering av kollektivtransporten også utenom de største byene.
- Det må være sammenheng mellom nasjonale mål og strategier for økt gange og sykkelbruk og tilhørende virkemidler og rammer enten det er staten, fylkeskommunene eller kommunene som har ansvar for gjennomføring av tiltak.
- Staten må sørge for at regjeringens strategi for å møte økningen i andel eldre fremover også følges opp i NTP med strategier, virkemidler og rammer.
- Samordnet areal- og transportplanlegging i alle kommuner med fokus på boliger og tilgjengelige tjenestetilbud nær sentra/knutepunkt og universell utforming av utearealer og kollektivtransporten vil, sammen med gode ganghjelpemidler, være viktige strategiske grep for å møte økningen i andelen eldre.
- Planens mål om helhetlig tilrettelegging/universell utforming krever at strategier og prioriteringer utformes på regionalt nivå gjennom tverretattlig samarbeid mellom kommuner, fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket. Dette sikrer at infrastruktur og transporttilbudene sees i sammenheng og at tiltak prioriteres der de har størst effekt. Vest-Agder fylkeskommune ønsker at transportetatene bidrar i et samarbeid om vedtatte regionale strategier og prioriteringer for tilrettelegging av kollektivtransporten, herunder forslag til mer differensiert strategi for tilrettelegging av togtilbudet.
- Det anbefales at man gjeninnfører en statlig insitamentsordning for kommunesektoren til tilrettelegging av kollektivtransporten. Mulighet for statlig tilskudd som finansieringsbidrag har vist stor effekt hva gjelder å skape og

opprettholde strategisk samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene. Samtidig bidrar det til kompetansebygging.

Intelligente transportsystemer/informasjons- og kommunikasjonsteknologi

Planforslaget gir en god beskrivelse av hvordan IKT- og ITS-løsninger kan gi bedre utnyttelse, smartere løsninger og øke sikkerheten i transportsystemet. Det er viktig å utnytte de muligheter dette gir og det gis tilslutning til videre utvikling og satsing.

Videreutvikling av moderne informasjons- og kommunikasjonsløsninger i samfunnet forutsetter at man sikrer befolkningen lik tilgang til tjenestene gjennom en landsdekkende infrastruktur for mobil og bredbånd. Samferdselsdepartementet må ta ansvar for en overordnet strategi for dette.

Trådløst internett på tog og annen kollektivtransport må prioriteres. At reisetiden ombord kan utnyttes effektivt bidrar til å øke kollektivtransportens konkurransekraft.

Økonomiske konsekvenser

Saken har ingen økonomiske konsekvenser.

Kristiansand, 11. mai 2016

Tine Sundtoft
fylkesrådmann

Kenneth Andresen
regionalsjef