



PLS MB

08 173-35
412.3

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår ref.: 200801236-6/E: NO &83/IBK
(Bes oppgitt ved henvendelse)

Deres ref.:

Kristiansand, 27.03.2008

NTP 2010 - 2019. Uttalelse fra Kristiansand kommune.

Formannskapet i Kristiansand behandlet forslaget til NTP 2010 – 2019 i møtet 26.03.08 og fattet følgende vedtak:

1. Kristiansand kommune anser tempoet i utbyggingen av E18/E39 til å være for lavt i forhold til utvikling av landsdelen. De tre prosjektene E39 Vigeland – Osestad, E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen og E18 Arendal – Tvedestrand må alle inn i NTP 2010-19.
(Enst.)
2. E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen må gjennomføres som forutsatt i samferdselspakka for Kristiansandsregionen med oppstart i 2015. Forsinkelser av denne vil skape store problemer for trafikkavviklingen med økt ulykkesrisiko og forsinkelser som også vil ramme kollektivtrafikken og den lokale distribusjonen av gods.
(Enst.)
3. Utpekingen av Kristiansand Havn som en av 4 intermodale knutepunktshavner understreker havnas avhengighet av at E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen gjennomføres som forutsatt i samferdselspakka, slik at ny adkomst etableres og steinmasser fra tunnelene blir tilgjengelig for arealutvidelse. Den lokale og regionale eksportindustrien er inne i en kraftig positiv utvikling som skaper behov for en hurtig utvidelse av havnekapasiteten.
(Enst.)
4. Avinors prioritering av Kjevik er nødvendig for å unngå en nedklassifisering av lufthavna. Vest Agder er landets største eksportfylke. Flyrute-tilbudet er derfor svært viktig for det lokale næringslivet. Kristiansand kommune ser det som helt avgjørende at det lokale bidraget fra Samferdselspakke -fase 1 suppleres med tilstrekkelig ressurser fra Avinor og Statens vegvesen slik at utbygging av rullebane og ny adkomstvei kan fullføres som forutsatt i 2009.
(12/1)

Postadresse
Kristiansand kommune

TEKNISK DIREKTØR
Serviceboks 417
4604 KRISTIANSAND

Besøksadresse
Tollbodgt. 22,4611
KRISTIANSAND
Vår saksbehandler
Ingvald Kårkstad
Telefon/Telefaks
99 16 23 08/38 10 29 01

E-postadresse
post.teknisk@kristiansand.kommune.no

Webadresse
<http://www.kristiansand.kommune.no/>
Foretaksregisteret
NO963296746

5. Bygging av nye kryssningsspor på Sørlandsbanen skaper en viktig styrking av kapasiteten for godstrafikken. Linjeomlegging i Drangsdalen er også viktig for å bedre kjørefarten slik at toget blir mer konkurransedyktig i forhold til fly og bil på strekningen Kristiansand-Stavanger. Dette er et meget viktig tiltak på eksisterende bane som bør prioriteres i NTP.
6. Den store satsingen på Vestfoldbanen gir et godt grunnlag for en framtidig sammenkobling med Sørlandsbanen og derved store besparelser i reisetid. Sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen bør derfor vises i jernbanens stamnett. Ettersom nettet er definert i et 30 års-perspektiv bør dette leddet være med for å etablere målsetningen.
7. Halvering av rammen til øvrige riksveier i Vest Agder vil skape store problemer for samferdselen i et bredt perspektiv. Rammen må økes vesentlig.
8. NTP-forslaget legger en betydelig vekt på kollektivtrafikkens rolle i løsningen av byenes problemer og for å møte klimautfordringen. Det er derfor en vesentlig svakhet med planen at kollektivtrafikkens økonomiske driftbetingelser ikke er del av planen. Dette må rettes opp i den videre politiske behandling av planen. Kristiansand kommune har funnet det nødvendig å delta i driften av kollektivtrafikken både økonomisk og organisatorisk.

(Enst.)

Saksinnstillingen vedlegges.

Med hilsen


Ingvald Kårikstad
Rådgiver

Vedlegg: Sak til Formannskapet



Dato: 04.03.08.
Saksnr.: 200801236-4
Arkivkode E: NO &83
Saksbehandler: Ingvald Kårikstad

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
26.03.2008

NTP 2010 - 2019 uttalelse fra Kristiansand kommune

Sammendrag:

Forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 er utarbeidet av Avinor AS og de statlige transportetatene Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen som en faglig anbefaling til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010 - 2019. Denne legges fram i desember 2008 og behandles i Stortinget våren 2009. Forslaget bygger på en økonomisk ramme lik 2007-budsjettet ganger ti med marginalvurderinger +/- 20%. Planen revideres hvert fjerde år og fremmes nå for tredje gang. Arbeidet er utført i nær kontakt med fylkeskommunene og de fire største byene samt diverse interesseorganer og statlige etater. Høringsfristen er satt til 30 april. Formannskapet vedtok i fjor at de ønsket å være høringsinstans og fikk aksept for det.

Hovedtrekkene i NTP 2010 – 2019

Planen definerer et sammenhengende nasjonalt transportnett i et 30-årsperspektiv som inkluderer viktige havneterminaler, jernbaneterminaler, lufthavner, jernbanenett, sjøverts stamnett og stamveinett. Planen foreslår stamveiforbindelse til alle terminalene på stamnettet. Kostnadene for utvikling av hele nettet til en tjenlig standard er beregnet til kr. 400 mrd.

Innenfor den økonomiske planrammen foreslås en kraftig økning til vedlikehold for alle etatene. Det satses på flere små målrettede tiltak knyttet til trafiksikkerhet, miljø, kollektivtransport, universell utforming, sykkel og gange. Store veiprosjekter reduseres i antall til ca. 10 nye, hovedsakelig utenfor de høytrafikkerte områdene, innenfor en ramme på kr. 2,5 mrd i hele perioden.

NTP foreslår at ansvaret for øvrige riksveier overføres til regionene fra 2010, men med en halvering av investeringsrammen og en ny fordelingsnøkkel. Dette vil skape problemer for utvikling et godt hovedveinett lokalt, og gå ut over trafikkavvikling, trafiksikkerhet og miljø. Næringslivets nyttetransport rammes av dette.

Satsingen på bedre drift og vedlikehold samt på sikkerhet og miljø er godt forståelig. Manglende satsing på utvikling av infrastrukturen sier imidlertid mer om utilstrekkelig satsing på samferdselsektoren enn om riktige prioriteringer.

Sentrale NTP-proiriteringer som berører Kristiansandsregionen og Agder

- Statens vegvesen foreslår E39 Vigeland – Osestad og E18 Varoddbrua innenfor planrammen i 2014 – 2019. Ved 20% utvidelse av rammen er E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen (til Fidjane) med i 2014 – 2019. E39 Vigeland – Osestad er flyttet fram til 2010 – 2013. Ytterlige tiltak er ikke nevnt i Agder-fylkene.
- Vest-Agders andel av potten til øvrige riksveier reduseres fra kr.85 mill. årlig i NTP 2006 – 2015 til kr. 42 mill. årlig i NTP 2010 – 2019.
- Avinor prioriterer Kjevik med kr 500 – 600 mill. Ny adkomstvei til Kjevik er ikke nevnt spesielt. Det er avsatt et lokalt bidrag på kr. 100 mill. i Samferdselspakke – fase 1 slik at anlegget kan fullfinansieres ved midler fra Avinor og Statens vegvesen.
- Kystverket har avsatt et beløp til utbedring av leden. Slepebåt-beredskap er ikke nevnt.
- Jernbaneverket satser på gods på Sørlandsbanen. Dobbeltspor og Eidanger-parsellen prioriteres på Vestfoldbanen, men sammenkobling med Sørlandsbanen er ikke nevnt. Det er heller ikke linjeomlegging i Drangsdalen som er viktig for å bedre kjørefarten slik at toget blir mer konkurransedyktig i forhold til fly og bil på strekningen Kristiansand-Stavanger.

Samordnet areal- og transportplanlegging i Kristiansandsregionen

Areal- og transportprosjektet i Kristiansand regionen (ATP) er et samarbeid etter Forsøksloven mellom Statens vegvesen, to fylkeskommuner og seks kommuner. ATP har utarbeidet samferdselspakke basert på bompenger i to faser hvorav fase 1 er oversendt Vegdirektoratet for behandling i Stortinget. Intensjonsvedtak er gjort for fase 2. Viktige stikkord er:

- Regional utbygging basert på utvidet bussmetro-system.
- Hovedveinett.
- Satsing på kollektivtrafikk, sykkel, gange, trafiksikkerhet, miljø.
- Tilrettelegging for behovene til lokal eksportrettet næring som er under kraftig utvikling. Vest Agder er landets største eksportfylke.
- Tiltak for demping av biltrafikk.
- Utredning av rushtidsavgift.
- Kommunen engasjert i drift av kollektivtrafikk økonomisk og organisatorisk.

Handlingsplanen i ATP legger opp til en helhetlig utvikling av samferdsel hvor hensyn til landsdelen som helhet, godstrafikk, god arealpolitikk, trafiksikkerhet og miljø blir ivaretatt. Kristiansand kommune ser positiv på at ATP-samarbeidet er nevnt spesielt i NTP som et forbilde for samarbeid om areal- og transportløsninger i funksjonelle byregioner. Det er avgjørende for det vellykkede transportpolitiske samarbeidet i Kristiansandsregionen at dette kan videreføres i samme geografiske region. Det samme gjelder belønningsordningen for kollektivtransport. Det arbeides med lignende tanker i Arendal / Grimstad. På sikt kan en tenke seg et utvidet samarbeid, men da i forbindelse med saker av regional karakter, som f.eks flyplassutvikling, overordnet veinett og regional kollektivtransport .

Uttalelsen fra Kristiansand kommune konsentrerer seg om investeringstempoet i vei - både stamveinett og øvrige riksveier, utviklingen på Kjevik, utviklingen av gods- og persontrafikk på jernbanen, forutsetninger for en kommunal havneutvikling og økonomien i drift av kollektivtrafikken.

Forslag til vedtak:

1. Kristiansand kommune anser tempoet i utbyggingen av E18/E39 til å være for lavt i forhold til utvikling av landsdelen. De tre prosjektene E39 Vigeland – Osestad, E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen og E18 Arendal – Tvedestrand må alle inn i NTP 2010-19.
2. E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen må gjennomføres som forutsatt i samferdselspakka for Kristiansandsregionen med oppstart i 2015. Forsinkelser av denne vil skape store problemer for trafikkavviklingen med økt ulykkesrisiko og forsinkelser som også vil ramme kollektivtrafikken og den lokale distribusjonen av gods.
3. Utpekingen av Kristiansand Havn som en av 4 intermodale knutepunktshavner understreker havnas avhengighet av at E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen gjennomføres som forutsatt i samferdselspakka, slik at ny adkomst etableres og steinmasser fra tunnelene blir tilgjengelig for arealutvidelse. Den lokale og regionale eksportindustrien er inne i en kraftig positiv utvikling som skaper behov for en hurtig utvidelse av havnekapasiteten.
4. Avinors prioritering av Kjevik er nødvendig for å unngå en nedklassifisering av lufthavna. Vest Agder er landets største eksportfylke. Flyrute-tilbudet er derfor svært viktig for det lokale næringslivet. Kristiansand kommune ser det som helt avgjørende at det lokale bidraget fra Samferdselspakke -fase 1 suppleres med tilstrekkelig ressurser fra Avinor og Statens vegvesen slik at utbygging av rullebane og ny adkomstvei kan fullføres som forutsatt i 2009.
5. Bygging av nye kryssningsspor på Sørlandsbanen skaper en viktig styrking av kapasiteten for godstrafikken. Linjeomlegging i Drangsdalen er også viktig for å bedre kjørefarten slik at toget blir mer konkurransedyktig i forhold til fly og bil på strekningen Kristiansand-Stavanger. Dette er et meget viktig tiltak på eksisterende bane som bør prioriteres i NTP.
6. Den store satsingen på Vestfoldbanen gir et godt grunnlag for en framtidig sammenkobling med Sørlandsbanen og derved store besparelser i reisetid. Sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen bør derfor vises i jernbanens stamnett. Etersom nettet er definert i et 30 års-perspektiv bør dette leddet være med for å etablere målsetningen.
7. Halvering av rammen til øvrige riksveier i Vest Agder vil skape store problemer for samferdselen i et bredt perspektiv. Rammen må økes vesentlig.
8. NTP-forslaget legger en betydelig vekt på kollektivtrafikkens rolle i løsningen av byenes problemer og for å møte klimautfordringen. Det er derfor en vesentlig svakhet med planen at kollektivtrafikkens økonomiske driftbetingelser ikke er del av planen. Dette må rettes opp i den videre politiske behandling av planen. Kristiansand kommune har funnet det nødvendig å delta i driften av kollektivtrafikken både økonomisk og organisatorisk.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg: NTP-rapport tidligere utdelt.

Bakgrunn for saken :

PROSESS

Forslag til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 er utarbeidet av Avinor AS og de statlige transportetatene Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen som en faglig anbefaling til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan 2010 - 2019. Denne legges fram i desember 2008 og behandles i Stortinget våren 2009.

Rammer for arbeidet er gitt av Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdseldepartementet og bygger på en økonomisk ramme lik 2007-budsjettet ganger ti med marginalvurderinger +/- 20%. Planen revideres hvert fjerde år og fremmes nå for tredje gang. Arbeidet er utført i nær kontakt med fylkeskommunene og de fire største byene samt diverse interesseorganer og statlige etater.

Høringsfristen er satt til 30 april. Formannskapet vedtok i fjor at de ønsket å være høringsinstans og fikk aksept for det.

De tre statlige transportetatene starter opp forberedende arbeid med gjennomføring av planen slik at hver av dem kan legge fram et handlingsprogram tilpasset Stortingets behandling høsten 2009. Avinor utarbeider ikke handlingsprogram.

TRANSPORTETATENES STRATEGI

Plannarbeidet har lagt vekt på følgende forhold:

- Kraftig økning i behov for transport av gods og for persontransport med bil og fly.
- Klimameldingens mål om reduksjon av klimagassutslipp med 2,5 –4 mill. tonn fra transport.
- Økt vedlikehold av hensyn til sikkerhet og punktlighet og for å rette opp forfall kostnadsberegnet til over kr. 20 mrd. Klimaforhold kan øke dette ytterligere.
- Behov for robust transportnett.
- Overføring av gods fra vei til sjø og bane.
- Økt sikkerhet særlig på vei for å redusere antall drepte og hardt skadede med en tredjedel i løpet av perioden.
- Bompenger i trafikksterke områder. Stamveinettet er beregnet til å ha et investeringsbehov på kr. 230 mrd med en maksimum bompengandel på kr. 80 mrd.
- Prosjektfinansiering vurderes. Ingen nye OPS-prosjekter foreslått.
- Ansvar for øvrige riksveier overføres til de nye regionene.
- Byanalysene viser at transport i byene må kombinere satsing på kollektiv, sykkel og gange med køprising og en restriktiv parkerings- og arealpolitikk
- Universell utforming av stasjoner og holdeplasser.

Innenfor den økonomiske planrammen foreslås en kraftig økning til vedlikehold for alle etatene. Det satses på flere små målrettede tiltak knyttet til trafikkikkerhet, miljø, kollektivtransport, universell utforming, sykkel og gange. Store veiprojekter reduseres i antall til ca 10 nye, hovedsakelig utenfor de høytrafikkerte områdene, innenfor en ramme på kr. 2,5 mrd i hele perioden.

Satsingen på bedre drift og vedlikehold samt på sikkerhet og miljø er godt forståelig. Manglende satsing på utvikling av infrastrukturen for å møte fremtidens utfordringer sier imidlertid mer om utilstrekkelig satsing på samferdselsektoren enn om riktige prioriteringer.

STAMNETT

Planen definerer et sammenhengende nasjonalt transportnett i et 30 års-perspektiv som inkluderer viktige havneterminaler, jernbaneterminaler, lufthavner, jernbanenett, sjøverts stamnett og stamveinett. Planen foreslår stamveiforbindelse til alle terminalene på stamnettet. Kostnadene for utvikling av hele nettet til en tjenlig standard er beregnet til kr. 400 mrd.

Vestre havn, Kongsgård havn, Langemyr jernbaneterminal og Kjevik lufthavn er med i stamnettet. Kristiansand havn utpekes som en av fire nasjonale havner sammen med Oslo,

Stavanger og Bergen. Disse har alle stor internasjonal trafikk. Det anbefales derfor spesiell statlig tilrettelegging av god adkomst fra sjø og land.

Jernbanenettet har ikke med sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Den er heller ikke med i busjettet, selv med utvidet ramme.

Høyhastighetstog er utredet med et konsept som omfatter en enkeltsporet bane for 250 km/t mellom Oslo og de store byene i Sør-Norge. Jernbaneverket finner konseptet interessant men at det krever videre utredning for å få et beslutningsgrunnlag. Det tilrås at Stortinget våren 2009 fastsetter mål for den langsiktige utvikling av fjerntrafikken på jernbane i Norge.

KORRIDORER

Planen viser åtte innenlands transportkorridorer og sju til utenlandet.

Transportkorridor 3 Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger omfatter Kjevik, Sørlandsbanen, Vestfoldbanen, Kristiansand havn, E18 og E39. Den er derfor av helt sentral betydning for byen og landsdelen.

Utenlandskorridoren U3 er forbindelsen Kristiansand - Hirtshals som sammen med E39 langs Vestlandet og motorvei gjennom Jylland danner en viktig forbindelse til Kontinentet.

Transportkorridor 4 inkluderer Rv 9 Setesdalsveien som er et viktig ledd i utviklingen av reiselivsnæringen i landsdelen.

ØVRIGE RIKSVEIER

Ansvar for øvrige riksveier, ca to tredjedeler av riksveiene, vil bli overført til de nye regionene i 2010. Planen foreslår en fordelingsnøkkel etter veilengde og folketall av kr. 14,5 mrd til investering hvor prosjektet "turistveier", rassikring og ferjekaier er gitt spesielle føringer.

Vest Agders andel reduseres fra kr.85 mill. årlig i NTP 2006 – 2015 til kr. 42 mill. årlig i NTP 2010 – 2019. Grunnen til dette er at totalbeløpet og fylkes andel av totalen er redusert. Ved 20% økning av rammen øker beløpet til kr. 67 mill. til investering ettersom drift og vedlikehold ikke økes tilsvarende.

Den foreslåtte halveringen av rammen vil skape problemer for utvikling et godt hovedveinett lokalt. Dette vil gå ut over trafikkavvikling, trafiksikkerhet og miljø. Næringslivets nyttetransporter rammes av dette.

Kollektivtrafikkens framkommelighet og drift

Dårlig trafikkavvikling vil også gå ut over kollektivtransportens framkommelighet med fallende punktlighet og økende driftkostnader. Stramme økonomiske rammer for vei vil sannsynligvis påvirke lokale myndigheters evne til å prioritere drift av kollektivtrafikken i negativ retning. En vesentlig svakhet ved NTP-arbeidet er at finansiering av kollektivtrafikkens drift spiller en ubetydelig birolle mens den i løsning av byenes trafikkproblemer spiller en hovedrolle. Effekten av NTP-forslaget om reduserte rammer til øvrige riksveier kan bli at evnen til å fylle denne rollen svekkes.

BYREGIONEN

Areal- og transportprosjektet i Kristiansand regionen (ATP) er et samarbeid med Statens vegvesen - Region Sør, Vest Agder og Aust Agder fylkeskommuner og nabokommunene Søgne, Songdalen og Vennesla i Vest Agder samt Birkeland og Lillesand i Aust Agder. Samarbeidet ble etablert i 2004 som et prosjekt etter Forsøksloven og skal drives ut 2009. Det er etablert et nytt politisk myndighetsorgan, ATP-utvalget, som forvalter det ansvar og den myndighet som er lagt i prosjektet.

Samferdselspakke fase 1 og 2

ATP-utvalget har laget et forslag til "Samferdselspakke for Kristiansandregionen – fase 1 " som er ferdig behandlet i lokale politiske organer og er oversendt Vegdirektoratet for behandling i Stortinget. Pakka har en ramme på kr. 1500 mill (2006 kroner) og har følgende innhold:

- Bomstasjonetablering kr. 20 mill.
- Rv 456 Kolsdalen – Lumber kr. 860 mill. Utbygging til firefeltsvei
- Rv 41/Rv 451 Timenes – Kjevik kr. 100 mill. Samarbeid med Avinor.

- E39 vestover fra Kristiansand forberedende arbeid – kr. 170 mill. Planlegging, prosjektering, grunnnerv.
- "Myk pakke" kr. 350 mill. til gang-sykkelvei, kollektivtrafikk, trafikkikkerhet, miljø fordelt i alle kommunene.

Den forutsetter en total investering på kr. 1500 mill. over 7 år med en bompengandel på kr. 1300 mill. Pakka må sees sammen med Avinors investering på Kjevik knyttet til sikkerhetsoner, terminalbygg, kontrolltårn, parkeringshus og ny adkomstvei.

De lokale myndighetene har også gjort et intensjonsvedtak om en fase 2 som inneholder bygging av E39 vestover fra Kristiansand og andre halvdel av en "myk pakke" på totalt kr. 800 mill. Søknad om bompenger til fase 2 vil bli utarbeidet etter behandlingen av NTP 2010 – 2019.

Kollektivbasert utbygging

ATP-prosjektet har også en arealdel som har som mål å samordne arealbruken i regionen for å få en god balanse mellom utbygging og vern. Det legges opp til en kollektivbasert utbygging med utgangspunkt i videreutvikling av bussmetrosystemet i Kristiansand til å omfatte hele regionen.

Samferdselsdepartementets belønningsordning er en viktig forutsetning for at denne utviklingen skal bli vellykket.

Næringsliv

Vest Agder er landets største eksportfylke.

Kristiansand har et sterkt industrimiljø innen eksportrettet prosessindustri så som Xtrata Nickel og Elkem Fiskå Verk som begge er under betydelig ekspansjon. Vi har også en betydelig og raskt voksende gruppe av bedrifter innen oljerelatert næring så som Aker Kværner MH og National Oilwell som er del av NODE-klynga, en sammenslutning av lokale bedrifter med en betydelig ordresreserve selv i internasjonal målestokk. Prosessindustrien er sterkt avhengig av godstrafikkens muligheter både på sjø, bane og vei. Oljerelatert næring er avhengig av at Kjeviks flyforbindelser innenlands og til utlandet kan utvikle seg.

Trafikkdempende tiltak

Samferdselspakka forutsetter økte bompengesatser med sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange. Gågatenettet er vedtatt utvidet. Endring av parkeringspolitikken til maksimumkrav for arbeidsreiseparkering, krav om sykkelparkering og innføring av bildeleordninger er under behandling. Kommunen har engasjert seg sterkt økonomisk og organisatorisk i driften av kollektivtrafikken.

Rushtidsavgift

ATP- utvalget har vedtatt å utrede innføring av rushtidsavgift i Kristiansand. Arbeidet starter opp i denne måneden. Utredningen er lagt opp konkret for Kristiansand slik at den kan brukes som beslutningsgrunnlag ved den politiske behandlingen av saken.

Regjeringen har foreslått at bompenger kan brukes til drift av kollektivtrafikk. Utredningen vil belyse konsekvenser for de forskjellige brukergrupper og mulig forbedringer for kollektivtrafikkens økonomi og framkommelighet.

Oppsummering byregionen

Samferdselspakka skaper en handlingsplan som samlet gir en helhetlig utvikling av transport og arealbruk i regionen hvor timeplan og økonomi er godt samkjørt. Jernbaneverkets satsing på gods på Sørlandsbanen vil sammen med utvikling av havna og E18/E39 gi den eksportrettede prosessindustrien gode forhold for godstransporten på bane og sjø. Utvikling av Kjevik vil sikre oljerelatert næring gode flyforbindelser. Utvikling av et regionalt metronett vil sammen med satsing på sykkel og gange og en mer restriktiv parkerings- og arealpolitikk være i tråd med nasjonale mål for en god byutvikling.

Usikkerheten er knyttet til tempoet i gjennomføring av E39 vestover fra Kristiansand. Det er viktig at denne startes opp i 2015 som forutsatt i samferdselspakka slik at de forskjellige elementene i handlingsplanen er samkjørt på en effektiv måte. En utsettelse til etter 2019 vil skape store problemer for trafikkavvikling på vei inkludert kollektivtrafikk og med tilhørende

problemer for næringslivets godstransport. Utviklingen av havna for å møte eksportindustriens behov er svært avhengig av E39-utbyggingen både for å få ny veiadkomst, omlegging av jernbaneforbindelsen og tilgang på tunnelmasser fra veianlegget for arealutvidelse i sjø.

Utvidelse av byregionen

Statens Vegvesen - Region Sør har gjennomført en prosess for å danne funksjonelle byregioner etter modell av ATP-prosjektet i Kristiansand. Dette er blitt positivt mottatt i Buskerud, Vestfold, Grenland og i Agderfylkene. NTP rapporten omtaler prosjektet. De aktuelle departementene har vist stor positiv interesse. Det konkrete forslaget for vår region er kalt Agderbyen og strekker seg fra Mandal til Risør – en strekning på 160 km.

Den lokale samferdselpolitikken dreier seg om samarbeid om arealbruk hvor kollektivtrafikk, sykkel og gange har stor interesse. ATP-prosjektet i sin nåværende form syntes velegnet til å utvikle dette. I landsdelsammenheng dreier det seg om å utvikle transportkorridorene. Her syntes et samarbeid basert på fylkene som den mest naturlige løsningen.

Det er viktig å styrke det regionale samarbeidet. ATP har vist at dette virker og har bidratt til at tanken sprer seg. Det arbeides med lignende tanker i Arendal / Grimstad. På sikt kan en tenke seg et utvidet samarbeid, men da i forbindelse med saker av regional karakter, som f.eks flyplassutvikling, overordnet veinett og regional kollektivtransport .

NTP PRIORITERINGER

Avinor

Avinor har tidligere signalisert at kr. 500 – 600 mill er prioritert til utvikling av sikkerhetsoner, terminalbygg, kontrolltårn og parkeringshus på Kjevik. Den lokale samferdselspakka forutsetter et spleiselag på omlegging av adkomstvei slik at kjørelengden reduseres ca 3 km.

Havn

Kristiansand havn er klar til å gjennomføre den nødvendige utvikling av havna for å møte voksende behov. Tidspunktet for start av E39 vestover fra Kristiansand spiller her en avgjørende rolle for å skape en ny adkomst til havna og levering av tunnelmasser til arealutvidelser.

Et mindre tiltak knyttet til sikring av innseilingen er tatt med i Kystverkets forslag til investering innenfor rammen. Bedre slepebåt-beredskap er ikke nevnt.

Jernbane

Satsing på dobbeltspor på Vestfoldbanen og oppstart av Eidangerparsellen skaper et godt grunnlag for å gå videre med en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Dette er tilfredstillende, men sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen bør vises i jernbanens stamnett. Ettersom nettet er definert i et 30 års-perspektiv bør dette leddet være med for å etablere målsetningen.

Linjeomlegging i Drangsdalen er også viktig for å bedre kjørefarten slik at toget blir mer konkurransedyktig i forhold til fly og bil på strekningen Kristiansand-Stavanger. Dette er et meget viktig tiltak på eksisterende bane som ikke ligger inne, men som bør prioriteres i NTP.

Vei

I korridor 3 er hovedsatsingen 4-feltsvei gjennom Vestfold fram til Langangen.

Innenfor planrammen er E18 Varoddbrua foreslått skiftet ut i 2017. E39 Vigeland - Osestad er foreslått i 2014 – 2019. Ved 20% tillegg til planrammen er E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen tatt med og E39 Vigeland – Osestad flyttet fram.

Det vises til tabellen nedenfor.

Prosjekt	Planramme				+20%			
	2010 – 2013		2014 - 2019		2010 – 2013		2014 - 2019	
	Statlige midler	Bomp.	Statlige midler	Bomp.	Statlige midler	Bomp.	Statlige midler	Bomp.
E39 Vigeland - Osestad			350		350			
E18 Varoddbrua			300				300	
E39 Gartnerløkk. - Hannevikdalen							800	1500

- E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen gjelder strekningen fram til og med krysset ved Fidjane. I samferdselspakka er den forutsatt startet opp i 2015.
- Rv 41/Rv 451 Timenes - Kjevik er foreslått klassifisert som stamvei fram til Kjevik lufthavn uten at det foreligger forslag om investeringer. Det arbeides med reguleringsplaner for lufthavna og for tunnel gjennom Moneheia. Det er avsatt kr. 100 mill. i samferdselspakka fase 1. Avinor og Statens vegvesen må avsette ressurser slik at det samlet er tilstrekkelig finansiering til fullføring av rullebane og ny adkomstvei som forutsatt i 2009.
- E18 Varoddbrua må skiftes ut i 2017 av tekniske årsaker. Den er ført opp som helfinansiert med statlige midler. Det er tidligere betalt bompenger for begge broene. Pengene ble benyttet til viderføring av E 18 østover fra broa.
- E39 Vigeland – Osestad var prioritert i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006 – 2009.
- E18 Arendal – Tvedestrand er ikke nevnt. Strekningen utgjør sammen med Vigeland – Osestad et lavmål standardmessig på landsdelens hovedåre.
- I korridor 4 er det ikke foreslått videre midler til Rv 9 Setesdalsveien.

OPPSUMMERING

Investeringstempo

Utviklingen av E18/E39 gjennom vår del av landet er for langsom. E39 vestover fra Kristiansand har i dag en trafikal overbelastning som ikke tåler en utsettelse til etter 2019 og må startes opp som forutsatt i samferdselspakka.

De to parsellene E39 Vigeland – Osestad og E18 Arendal – Tvedestrand har en standard som tilsier behov for utbedring av hensyn til effektiv transport i landsdelen og lokale sikkerhet- og miljøproblemer.

Havna er i kraftig utvikling i egen regi. Timeplanen for E39 vestover fra Kristiansand er viktig for å få en tidsmessig atkomst til stamveinettet. Sprengmasser fra tunnelene er viktig for å kunne gjennomføre nødvendig arealutvidelse i sjø.

Stamnett

Det foreslåtte stamnettet er tilfredsstillende. Sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen må tas med i nettet ettersom dette er vist i et 30 års-perspektiv.

Slepebåt

Slepebåt- beredskapen i landsdelen må bedres. Plan for dette burde vært omtalt i planen.

Øvrige riksveier

Den foreslåtte halveringen av investeringsrammen til øvrige riksveier vil ha en negativ innvirkning på samferdselen i et bredt perspektiv.

Drift av kollektivtrafikk

Kollektivtrafikken er tillagt en vesentlig betydning uten at økonomien i driften er et tema i NTP. Dersom NTP- arbeidet skal oppfattes som en plan for den statlige samferdselspolitikken i landet er denne mangelen ikke akseptabel.

4
3
Ingvald Kårikstad