

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-19

Vi viser til høringsrunden for de statlige transportetatenes og Avinors faglige anbefalinger til Regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan. Som ved tidligere høringsrunder, tillater ”bedre Stamvei på Sørlandet” seg å avgi en egen uttalelse knyttet til stamveitbyggingen gjennom Agder fylkene.

”bedre Stamvei på Sørlandet” består av samtlige tretti kommuner på Sørlandet, de to fylkeskommunene, LO og NHO. Gjennom ”bedre Stamvei på Sørlandet” uttaler en samlet landsdel hvordan de prioriterer den videre utbyggingen av stamveier på Sørlandet.

Større veibudsjett

Nøkkelen til en raskere utbygging av stamveinettet for landet totalt sett og for Sørlandet, ligger i økte veibevilgninger. I fagetatenes forslag til NTP 2010 – 19 ligger nivået på investeringer alt for lavt. Vi mener at det bør bevilges minimum 60 prosent mer enn i dette forslaget. Investeringene bør de første årene konsentreres hovedsakelig om stamveinettet.

Vedlikehold

Vi har ingen innvendinger mot at Vegvesenet nå ser at de må øke bevilgningene til vedlikehold, der det er et betydelig etterslep. Likevel mener vi det er helt feil at dette går på bekostning av investeringer.

Planleggingsprosessen

”bedre Stamvei på Sørlandet” er opptatt av at det nødvendige planarbeidet for nye veiprojekt skjer så raskt og effektivt som mulig. Selv om mye av fremdriften for planutredningene ligger hos de respektive kommuner, er det viktig at Statens vegvesen har de nødvendige ressurser til å gjøre sin del av planarbeidet og følgelig ikke forsinker planprosessene.

Prosjektfinansiering

”bedre Stamvei på Sørlandet” mener fremtidig veiutbygging i Norge i større utstrekning bør prosjektfinansieres. Vår oppfatning er at det er trukket mange positive erfaringer fra de tre OPS-prosjektene som er og blir gjennomført, ikke minst hva gjelder fremdrift. Disse positive erfaringene bør trekkes med i utviklingen av nye prosjektfinansieringsmodeller. Det forhold at finansieringen av veiprojekter blir bundet opp over flere år, reduserer bl.a. usikkerheten knyttet til de årlige budsjettbehandlingene, med de negative konsekvenser dette har hatt for fremdriften av mange utbyggingsprosjekt. På Sørlandet vil etter vår mening spesielt strekningen Arendal – Tvedestrand være godt egnet for prosjektfinansiering.

Konkrete utbyggingsprosjekt på Sørlandet

Vi vil fremheve følgende konkrete stamveiprosjekter som vi ber veimyndighetene prioritere i den kommende tid og i NTP 2010-19:

- E39 Vigeland – Osestad
- E39 Gartnerløkka – Søgne
- E18 Arendal – Tvedestrand
- Rv9 Setesdalen

E39 Vigeland – Osestad

Strekningen Vigeland - Osestad ligger inne i handlingsprogrammet for gjeldende NTP. Strekingen er fra 1992 blitt utsatt gjentatte ganger. Allerede i 1997 ble to hus ekspropriert fordi utbyggingen skulle starte. Dette resulterte i at gamle mennesker måtte flytte fra sine hjem. De stadige utsettelsene av denne strekingen er uakseptable og fører til en betydelig sløsing av ressurser. Det må derfor bevilges midler til denne strekingen over statsbudsjettet i 2009.

E39 Gartnerløkka – Søgne

Gartnerløkka - Søgne utgjør en svært trafikkbelastet strekning på stamveien. Spesielt strekingen fra Gartnerløkka til Hannevikdalen representerer en betydelig flaskehals på E39. Utbyggingen av denne strekingen må også ses i sammenheng med flyttingen av Kristiansand havn, da masse fra utbyggingen av E39 vil kunne brukes til havneutviklingen. En samkjøring vil kunne gi store besparelser for de to prosjektene. Flytting av havna vil igjen gi rom for en betydelig næringsutvikling i Kristiansand. Xstrata Nikkelverk planlegger en investering i størrelsesorden 6-8 milliarder i dette området. En flytting av havna er en forutsetning for at denne investeringen vil bli foretatt.

På denne bakgrunn er det svært viktig at utbyggingen kommer i gang raskt og vi forventer at Gartnerløkka - Søgne kommer inn i NTP i perioden 2010 – 13.

E18 Arendal – Tvedestrand

Vi henviser til Stortingsflertallets merknad om denne strekingen i NTP 2006-15 og merknaden til regjeringen om å komme tilbake til denne strekingen i neste rullering av NTP. Strekingen må komme inn i Regjeringens forslag til NTP 2010 - 14, med planlagt oppstart i 2014.

Vi ber også om at strekingen Arendal – Tvedestrand vurderes i forhold til ulike modeller av prosjektfinansiering. Etter vår mening egner dette prosjektet seg godt for prosjektfinansiering.

Rv9 Setesdalen

Utbyggingen av RV 9 gjennom Setesdalen må ikke stoppe opp etter ferdigstillingen av Tveit – Langeid. Det er fortsatt betydelige som gjenstår før RV 9 får akseptabel standard. Staten må sammen med kommunene langs veien finne finansieringsløsninger, så en kan fortsette oppgradering av veien.

Tilførselsveier

Både tilførselsveien til Kristiansand havn og til Kjevik lufthavn er definert som en del av stamveinettet. Utbygging av disse veiene må ses i sammenheng med henholdsvis flytting av Kristiansand havn og forlengelsen av rullebanen på Kjevik. Koordinering av disse prosjektene vil gi betydelige gevinster både i forhold til tid og kostnader.

Jernbane

”bedre Stamvei fra Sørlandet” har også mandat fra sine eiere til å uttale seg om jernbane. Vi vil i den sammenheng understreke at det er svært viktig å arbeide for en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. En slik sammenkobling har ifølge analyser vist seg å være svært lønnsom. Vi ber derfor om at en sammenkobling kommer inn i regjeringens forslag til NTP.

*

Vi håper dette kan gi nyttige innspill i den videre utarbeidelsen av Nasjonal Transportplan og minner om at det er en samlet landsdel som står bak ”bedre Stamvei på Sørlandet”.

Vennlig hilsen
bedre Stamvei på Sørlandet

Are Østmo
(Prosjektleder)