SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
AVD./SEK.: PLS
- 2 MAI 2008
S.NR.: 08/173-109
ARKIVKODE: 412.3 AVSKREVET:

SANDNES KOMMUNE

Byplan

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Sandnes, 25.04.2008

Deres ref.:
Saksbehandler: Håkon Auglend

Vår ref : 200604606-20
Arkivkode : E: 140 N00

OVERSENDELSE AV HØRINGSUTTALELSE FRA SANDNES KOMMUNE VEDRØRENDE FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 - 2019

Sandnes kommune behandlet statsetatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 i formannskapet den 08.04.2008, se vedlegg. Herved oversendes kommunens uttalelse for videre behandling.

Med hilsen

Håkon Auglend
transportplansjef

Kopi til: Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010 – 2019 v/Statens vegvesen
Vegdirektoratet, Pb. 8142 Dep., 0033 Oslo
Rogaland fylkeskommune v/Samferdsel, Pb. 130 Sentrum, 4001 Stavanger

Vedlegg : Saksfremstilling m/vedtak

Adresse: Rådhuset, Jærveien 33, Sandnes. Telefon 51975000 Telefaks 51975426
Postadresse: Postboks 583, 4305 Sandnes
E-post: byplan@sandnes.kommune.no

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak 200604606 — 19
Arkivkode E: 140 N00
Saksbehandler: Håkon Auglend

Saksgang	Møtedato	Saknr
Formannskapet	08.04.08	32/08

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 - 2019 - UTTALELSE FRA SANDNES KOMMUNE

Innledningsvis ba rådmannen om at formannskapet byttet ut ordene "gå på bekostning av" med ordet "erstatte" i pkt. 2 i rådmannens innstilling datert 18.03.08.

Pål Morten Borgli (Frp) foreslo:

1. Sandnes kommune har etter gjennomgang av etatenes utkast til Nasjonal transportplan for perioden 2010 til 2019 funnet grunn til å avgi en uttalelse om planutkastet. Sandnes kommune finner det svært positivt at planutkastet grundig og metodisk presenterer, drøfter og dokumenterer hvor omfattende behovet for en forsert utbygging av infrastrukturen for samferdsel er.

2. Sandnes kommune vil likevel bemerke at forslaget til Nasjonal transportplan for perioden 2010 til 2019 først og fremst signaliserer at den helt utilstrekkelige satsingen på nødvendige samferdselsløsninger over hele landet skal videreføres i ytterligere en tiårsperiode. Sandnes kommune frykter at dette medfører at regionens kommunikasjonsmessige utfordringer ikke vil løses, og at foreliggende planer ikke vil kunne følges opp som forutsatt. Dagens nivå på bevilgninger til investeringer og drift innenfor samferdselssektoren har vist seg svært utilstrekkelige, og selv planutkastets alternativ med 20% økning fremstår som svakt i forhold til de dokumenterte behov. Sandnes kommune påpeker at dette vil medføre økende etterslep i bygging, vedlikehold og drift, og fremstår svært uheldig.

3. Sandnes kommune viser til intensjonen om at statlige midler til veginvesteringer må kanaliseres til distrikter hvor det ikke vil være trafikkgrunnlag for bompengeinnkreving. Sandnes kommune viser til at dette i praksis - nærmest i sin helhet - vil overlate finansieringen av investeringer i effektive, sikre og miljøvennlige veier i sentrale strøk til bilistene ved bompengeinnkreving. Sandnes kommune finner dette helt urimelig, og viser til at det vil ramme flertallet av trafikkantene, og de strekninger hvor den samfunnsøkonomiske nytten av veiprosjekter er høy. Sandnes kommune mener derfor ny NTP langt klarere bør betone statens ansvar for finansiering av infrastrukturen. Det svekker NTPs betydning at planen ikke sterkere er fulgt av realistisk, troverdig og forutsigbar finansiering av de oppførte, prioriterte prosjektene. Det er nødvendig å behandle bygging av nye samferdselsprosjekt som investeringer som varer i mange år og ikke som ugift som brukes opp i løpet av et år.

4. Sandnes kommune finner drøftingen av nye kontraktsformer interessant, og peker også på behovet for nye finansieringsløsninger for utbyggingsprosjekter. Både prosjektfinansiering av lange korridorer og kontraktsformer som involverer andre interessenter, som OPS, vil etter Sandnes kommune syn kunne effektivisere utbyggingen av infrastrukturen også i vår region. Det bør kunne legges til rette for lokal forskuttering for å fremskynde prosjekter der det er lokal enighet om dette, basert på regionale veiselskaper med eierinteresser fra kommuner og private selskaper med interesse av forsering. Sandnes kommune avviser press fra Regjeringen om å bruke bompengefinansiering som eneste mulighet for å få gjennomført utbygging av statlige veier og avviser omfattende og økt bruk av bompengefinansiering som eneste alternativ til statlig finansiering av statens egne veier. Sandnes kommune avviser også bruk av bompengemidler til investering og drift av kollektivtrafikk.

5. Sandnes kommune merker seg intensjoner om å la fylkeskommunene som fortsatt regionalt forvaltningsnivå bestå, og at det for å imøtekomme behovet for arbeidsoppgaver tenkes overført ansvar for "øvrige riksveier" til fylkene. Sandnes kommune viser til at fylkesveien med sitt milliardetterslep på vedlikehold allerede utgjør en viktig del av veinettet som ikke tas tilstrekkelig vare på. Om staten i tillegg overlater til fylkene sitt riksveinett med store mangler og vedlikeholdsetterslep frykter Sandnes kommune at dette ytterligere vil forverre både veistandard og økonomisk evne til resterende oppgaver. Sandnes kommune mener derfor staten må gjenreise sitt ansvar for det totale riksveinettet.

6. Sandnes kommune anbefaler at store samferdselsprosjekter av nasjonal betydning tas ut av NTP og gis egen behandling/finansiering for å gi plass til flere viktige regionale prosjekter innenfor planrammen.

7. Sandnes kommune avviser en klimabasert miljøpolitikk som medfører økte skatter og avgifter på bil og drivstoff, og nye offentlige inngrep for å begrense bilbruk.

8. Sandnes kommune understreker at hoveddelen av kollektivtransporten går med buss og at effektive, sikre og miljøvennlige veier er en forutsetning for en velfungerende bussbasert kollektivtrafikk.

Videre foreslo Borgli følgende tillegg til pkt. 9 og 10:

Pkt. 9.
Det forutsetter for lokal brukerfinansiering at det er bred enighet om dette politisk i alle berørte kommuner.

Pkt. 10.
E39 Hove – Ålgård

Votering:
Ved alternativ votering over pkt. 1 – 8 i rådmannens innstilling datert 18.03.08, inkl. endring i pkt. 2, og pkt. 1 – 8 i Pål Morten Borglis (Frp) forslag, ble innstillingen vedtatt med 9 mot 4 stemmer (Frp).
Pkt. 9 i rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.
Pål Morten Borglis tilleggsforslag til pkt. 9 fikk 4 stemmer (Frp) og falt.
Pkt. 10, 11, 12 og 13 i rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.
Pål Morten Borglis tilleggsforslag til pkt. 10 fikk 4 stemmer (Frp) og falt.

VEDTAK:

1. Sandnes kommune vil påpeke at de økonomiske rammene innen samferdselsektoren må økes betydelig og økt vedlikeholdsinnsats må finansieres med nye midler og ikke ved å ta fra alt for knappe investeringsrammer på veg- og jernbanesiden.

2. Sandnes kommune krever at Staten påtar seg større ansvar for finansiering av infrastrukturen. Økt trafikantbetaling kan ikke erstatte økt statlig innsats.

3. Sandnes kommune er positiv til at det i planforslaget tas fatt i etterslepet på drift- og vedlikehold samt økt innsats på trafikksikring, gang- og sykkelveier, kollektivtiltak og miljø-/servicetiltak.

4. Sandnes kommune er positiv til at det foreslås nye finansieringsformer av sammenhengende utbygging av samferdselsanlegg slik som OPS-løsninger og prosjektfinansiering.

5. Sandnes kommune er av den oppfatning at før overføring av øvrige riksveier til regionene så må Staten kompensere for den nødvendige standardhevingen av dette veinettet evt. foreta nødvendig standardheving før en overføring kan skje.

6. For å kunne ha en langsiktig og forutsigbar finansiering av kollektivtransporten slik at det blir mulig å absorbere vesentlige deler av trafikkøkningen må fylkeskommunene få styrket sitt rammetilskudd. Samtidig må belønningsordningen videreutvikles og få en størrelse som avspeiler det reelle behovet.

7. Dagens fordelsbeskatning av arbeidsgiversubsidiert periodekort må fjernes med siktemål å endre alle rammebetingelser som virker negativt mot å få flere kollektivtrafikanter.

8. Sandnes kommune anbefaler at personale i Statens vegvesen som arbeider med overordnet planlegging, utbyggingspakker og årlige budsjetter overføres til regionene dersom det blir flere enn 7-9 regioner i forbindelse med forvaltingsreformen.

9. Sandnes kommune anbefaler at fylkeskommunene/regionene får hovedansvaret for å vedta og disponere ressurser fra lokalt og regionalt initierte brukerfinansieringspakker innen samferdselssektoren.

10. Følgende stamvegprosjekter må i tillegg tas med i Nasjonal Transportplan 2010 - 2019:

    i. E 39 Eiganestunnelen
    ii. E 39 Smiene – Harestad
    iii. E 39 Sandved – Hove
    iv. E 39 Rogfast

11. Sandnes kommune vil også påpeke at følgende riksveiprosjekter må på plass for å få et helhetlig transportsystem i kommunen:

    i. Rv 44 Gandsfjordforbindelsen

ii. Rv 505 Skjæveland – Foss/Eikeland
iii. Ny tverrforbindelse mellom Rv 505 og E 39 i sør

12. Sandnes kommune vil påpeke at det er viktig å få etablert en bybane/kombibane mellom Sandnes og Stavanger samt til Forus og Stavanger lufthavn Sola så tidlig som mulig i planperioden for å kunne få et tilfredsstillende kollektivtilbud i regionen.

13. Sandnes kommune vil påpeke at det må etableres en ny jernbanetunnel forbi Drangsdalen i Lund kommune slik at en unngår dagens rasfarlige strekning og får en tilfredsstillende kjørehastighet for person- og godstog.

Formannskapet har fattet endelig vedtak i saken.

Sandnes, 9. april 2008

Rett utskrift:

Kirsten Vatne

Kirsten Vatne
formannskapssekretær

SANDNES KOMMUNE - RÅDMANNEN

Arkivsak : 200604606 — 18
Arkivkode : E: 140 N00
Saksbeh. : Håkon Auglend

Behandles av utvalg:	**Møtedato**	**Utvalgssaksnr**
Formannskapet	08.04.08	32/2008
Utvalg for byutvikling (melding)	16.04.08	

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 - 2019 - UTTALELSE FRA SANDNES KOMMUNE

SAKEN GJELDER

Nasjonal Transportplan 2010-2019 (NTP) ble presentert 17. januar 2008. Den er utarbeidet av Avinor AS, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen på grunnlag av retningslinjer fra Fiskeri- og kystdepartementet (FKD) og Samferdselsdepartementet (SD). Planforslaget er sendt på høring til blant annet fylkeskommunene og de fire største byene med høringsfrist 30. april. Høringsuttalelsene skal sendes SD med gjenpart til NTP-sekretariatet. Departementene vil på grunnlag av planforslaget og høringsuttalelsene utarbeidet en stortingsmelding som legges fram for Stortinget ved årsskiftet 2008/2009. Rogaland fylkeskommune har i forbindelse med sin høringsuttalelse sendt Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 på høring til kommunene i Rogaland for å få deres innspill i forbindelse med fylkeskommunens behandling av saken.

Saken legges med dette frem for politisk behandling i formannskapet.

SAKSBEHANDLING

Presentasjon	17.01.2008
Planforslag mottatt	29.01.2008
Formannskap	08.04.2008
Høringsfrist fylke	01.04.2008
Fylkesting	22.04.2008
Høringsfrist dep.	30.04.2008
Videre behandling:	
Stortingsmelding	Des. 2008
Stortinget	Vår 2009

BAKGRUNN

Forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019 er de statlige transportetatene og Avinor AS' faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan. Arbeidet bygger på retningslinjer fra Fiskeri- og kystdepartementet og

Samferdselsdepartementet fra januar 2006, samt supplerende retningslinjer høsten 2006 og våren 2007. Retningslinjene forutsetter at planforslaget bygger på økonomiske planrammer som er satt lik regjeringens forslag til budsjett for 2007 ganger ti. I tillegg gjøres marginalvurderinger for +/÷ 20 prosent av planrammen.

Nasjonal transportplan revideres hvert fjerde år, og dette er tredje gang planen fremmes. Stortingsmeldingen planlegges lagt fram i desember 2008 og behandles av Stortinget i vårsesjonen 2009.

Transportutviklingen og transportpolitikken henger nøye sammen med samfunnsutviklingen. Retningslinjene fra departementene understreket derfor at arbeidet med Nasjonal transportplan skal foregå i en åpen og inkluderende prosess. Transportetatene og Avinor har samarbeidet med fylkeskommunene i regionale kontaktutvalg, og med de fire største byene i egne arbeidsgrupper. En referansegruppe, bestående av 27 bruker- og interesseorganisasjoner og ti andre statlige etater, har også gitt nyttige innspill til arbeidet med planforslaget.

Arbeidet med planen har pågått i nærmere to år. Før dette og underveis i arbeidet har etatene arbeidet med videreutvikling av transportmodeller og metodikk for samfunnsøkonomiske analyser. I vedlegg 1 vises en liste over arbeidsdokumenter som har vært grunnlag for planforslaget. Disse dokumentene og planforslaget kan lastes ned fra www.ntp.dep.no.

Samtidig med at transportetatene og Avinor leverer dette planforslaget til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet, startes arbeidet med å forberede gjennomføringen av planen. Handlingsprogramarbeidet vil ta opp i seg de endringer som følger av stortingsmeldingen og Stortingets behandling. Hver etat legger fram sitt handlingsprogram høsten 2009. Avinor utarbeider ikke handlingsprogram.

TIDLIGERE BEHANDLING

Formannskapet har tidligere behandlet storbyanalysen for Nord-Jæren, som var vårt storbyområde sitt innspill til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 i forbindelse med transportetatenes utarbeidelse av NTP, på møtet den 13.03.2007 (f-sak. 24/07). Det ble da gjort følgende vedtak:

1. *Sandnes kommune støtter beskrivelsen av de utfordringene som storbyområdet på Nord-Jæren står overfor og behovet for å oppnå et trendbrudd med økt andel miljøvennlig transport.*

   Det er i regionen sterkt fokus på alternative transportløsninger herunder buss/bane og sykkel for å sikre en best mulig miljøriktig trafikkavvikling. Det må også i det videre planarbeidet tas hensyn til at vi også i årene fremover vil være sterkt knyttet til biltrafikk både på privat, tjeneste, gods og kollektiv fremkommelighet. Det må derfor satses sterkere på regionens hovedveinett og E39 (stamvegen).

2. *Sandnes kommune gir sin tilslutning til den anbefalte strategien under saksforeleggets kap. 5.4, punktene 1 – 8, med følgende endringer:*

   <u>Tillegg til pkt. 2:</u>
   Sandnes kommune støtter fylkets søknad om statlige belønningsmidler til et forsøk med gratis kollektivtransport i rushtiden.

Tillegg til pkt. 4:
Lura stasjon må gjenåpnes når dobbeltsporet er ferdig utbygget.

Tillegg til pkt. 4:
Sandnes kommune vil presisere at fylkesdel- og kommuneplanens forutsetning om boligbygging i retning Sviland er basert på at tilhørende bybane blir planlagt og bygget ut i samme takt.

Tillegg til pkt. 7:
"..... "Nord-Jæren pakke 2" - uten bompengefinansiering, som inkluderer....."

Tillegg til pkt. 7:
"Sandnes kommune mener at en videreføring av "Nord-Jæren pakke 2" må innebære en betydelig økt statlig finansiell medvirkning."

3. *Til punkt 2 i kap. 5.4 vil en spesielt peke på at planlegging av egne hurtigbusstraseer til dominerende arbeidsplassområder må bli intensivert, herunder hurtigbusstraseer fra sentrale byområder og boligkonsentrasjoner på Nord-Jæren til Forus/Lura arbeidsplassområde. Nødvendige midler til planlegging og gjennomføring må innarbeides i nasjonal transportplan, og det bes framlagt en egen prosjektplan for planlegging av ruter og traseer og for gjennomføring.*

I forbindelse med saken:

1. *Sandnes kommune er opptatt av å etablere gode transportløsninger i Sandnes og til Sandnes øst, som er et nøkkelområde i fylkesdelplanen for Nord-Jæren.*

2. *Administrasjonen bes om å legge til rette for et dialogmøte om bybaneløsninger.*

SAKSOPPLYSNINGER/PROBLEMSTILLING

Nasjonal Transportplan er et strategisk plandokument og dette forsøker rådmannen å gjenspeile i saksutredningen. Dette betyr at rådmannen, med unntak av på stamvegene, i liten grad synliggjør enkeltprosjekt. Rådmannen ser det slik at NTP 2010-2019, slik dokumentet nå foreligger, først og fremst er en invitasjon til å gjøre en del overordnede, politiske vegvalg for transportetatene sitt samordnede planarbeid videre.

SAMMENDRAG AV PLANFORSLAGET FRA ETATENE

Effektive transporter er en forutsetning for velferd og økonomisk vekst. Det overordnede målet for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Transportomfanget øker i takt med den økonomiske utviklingen og globaliseringen. Samtidig har transport negative effekter for miljø og sikkerhet. Siden Nasjonal transportplan 2006-2015 ble behandlet i Stortinget våren 2004, har forståelsen for klimautfordringen økt vesentlig, og regjeringen har lagt fram sin klimamelding med sektorvise handlingsplaner.

Det har vært en økning i godsmengden på jernbane. Samtidig øker køproblemene og arealutfordringene i de største byene, kollektivtransporten svekkes i forhold til biltrafikken og flytrafikken øker sterkt. Sikkerhetsnivået for jernbane, luftfart og sjøtransport er økt, mens trafikksikkerhet på veg har utviklet seg mindre positivt enn forventet.

Som grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 utarbeidet transportetatene i 2006 hver sin stamnettutredning, eller sektorplan, for å vise behov og mulige strategier for utvikling av transportnettet i et 30-årsperspektiv. Utredningene viser at det er store udekte behov i alle transportsektorene ut over de tiltak som kan finansieres innen de økonomiske planrammene. Transportetatene har i planforslaget vist hvilke ressurser som må til om stamnettet skal utvikles til ønskelig nivå i løpet av 30 år. For Avinor AS vil behov og kostnader i stor grad avhenge av trafikkutvikling og inntekter for selskapet.

Klimautfordringer

Regjeringens mål i klimameldingen er at utslippene av klimagasser fra transport skal reduseres med 2,5 til 4 mill. tonn i forhold til en prognose for 2020. Som grunnlag for regjeringens arbeid for å nå målet, har etatene sammenstilt og vurdert potensialet som ligger i SFTs tiltaksanalyse fra juni 2007, beregninger utført med transportmodeller og resultater så langt de foreligger fra utredningen om høyhastighetstog.

Transportetatenes vurdering er at det først og fremst er teknologisk utvikling og virkemidler for å dempe veksten i biltrafikken som kan gi størst bidrag til reduserte klimagassutslipp fra transport. Generelt økte transportkostnader kan imidlertid påvirke norsk næringslivs konkurransekraft negativt og stå i strid med fordelings- og regionalpolitiske mål. Køprising i de største byene vil gi noe reduksjon i klimagassutslippene, men vil først og fremst gi god effekt på framkommelighet, lokalmiljø, lokal luftforurensing og støy.

Høyhastighetstog er beregnet å kunne gi reduksjon i klimagassutslippene med 0,1-0,5 mill. tonn årlig avhengig av utbyggingsomfang. Bygging av slike baner er i seg selv ikke en viktig del av utslippsreduksjoner i forhold til dagens transportmønster. Jernbaneverket mener likevel at høyhastighetstog kan være interessant i et langsiktig klimaperspektiv. Det gir et effektivt og kapasitetssterkt tilbud som for alltid kan gå på ren fornybar energi med dagens teknologi. For å redusere dagens utslipp ligger større og mer kostnadseffektive muligheter i vegsektoren. Dersom ingen kjørte fortere enn fartsgrensene og alle bilreiser under tre kilometer ble erstattet med gange og sykkel, ville utslippene av klimagasser blitt redusert med anslagsvis 0,6 mill. tonn. Redusert fart ville også gitt færre drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Raskere utskifting av bilparken til mer miljøvennlige kjøretøyer og innblanding av biodrivstoff vil kunne redusere utslippene med 1-2 mill. tonn.

Flytrafikken er sterkt økende, og sivil og militær innenrikstrafikk stod i 2005 for klimagassutslipp på rundt 1,1 mill. tonn. Det er en betydelig utfordring å redusere klimagassutslippene fra luftfarten vesentlig dersom det ikke skjer stor teknologisk utvikling.

Transportetatene har ikke deltatt i arbeidet med klimameldingen eller med tiltaksanalysen fra SFT. Transportetatene mener det er stort behov for samordning av det videre arbeidet med gjennomføring av tiltak i transportsektoren. Tiltakene som er aktuelle på transportområdet,

går på tvers av mange statlige og i tillegg regionale og lokale myndigheters ansvarsområde. Klargjøring av ansvar og et bredt samarbeid er nødvendig for gjennomføring av tiltak.

Stort vedlikeholdsbehov
Transportsystemet må driftes og vedlikeholdes for at det skal fungere. Det er små frihetsgrader på disse områdene i transportpolitikken. Drift, vedlikehold og myndighetsoppgaver utgjør den klart største andelen av ressursbruken for transportetatene.

Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen anbefaler vesentlig økt ressursbruk til vedlikehold av veger, maritim navigasjonsinfrastruktur og jernbaner. Dette er viktig for punktlighet og dermed forutsigbarhet for brukerne, av hensyn til sikkerheten, og for at offentlig infrastruktur skal ivaretas på forsvarlig måte. Den statlige transportinfrastrukturen har forfalt i mange år. På dagens statlige vegnett er det registrert et forfall på drøyt 15 mrd. Kr. Maritim infrastruktur har et beregnet etterslep i vedlikehold på 1 mrd. kr. Jernbanenettet har et beregnet forfall på størrelsesorden 5,4 mrd. kr og står foran omfattende fornyelsesbehov dersom det ikke skal oppstå feil og store konsekvenser for punktligheten.

Klimaendringene kan gi nye utfordringer for vedlikeholdet allerede i kommende planperiode. Økt risiko for ras, vindfall, flom, nedbør i form av regn og snø og økt nedbrytning av veg-, jernbane- og maritim infrastruktur stiller større krav til vedlikehold og forebyggende tiltak. Infrastrukturen må gjøres robust, og det er særlig viktig at vedlikeholdsforfallet elimineres. Jernbaneverket deltar i en prøveordning med regnskapsføring etter regnskapsprinsippet. Dette innebærer at verdiene i jernbanenettet aktiveres, og at kapitalslit avskrives. En slik regnskapsføring i offentlig virksomhet kan gi et bedre grunnlag for å fastsette nødvendig nivå, og dermed økt oppmerksomhet på vedlikehold og fornyelser av infrastrukturen.

Transportetatene vil prioritere drift og vedlikehold høyt uavhengig av nivået på de økonomiske rammene. Prioritering av drift, vedlikehold og fornyelser innenfor planrammen gjør at statlige ressurser til investeringer i ny infrastruktur reduseres.

Et robust nasjonalt transportnett
Norge trenger et sammenhengende, kapasitetssterkt og robust nasjonalt transportnett for å redusere avstandskostnadene og øke påliteligheten i transportsystemet. Nettet er av vital og økende betydning for næringslivets transporter og mobiliteten til befolkningen. Vareflyten krever logistikkløsninger som i økende grad forutsetter pålitelig infrastruktur. Personreiser øker i lengde, spesielt forretnings- og feriereiser. Gode kommunikasjoner og nettverk er svært viktig for næringslivet og utvikling av arbeidsplasser. Næringslivet blir stadig mer globalisert. For at norsk næringsliv skal kunne ta del i denne utviklingen, må transportnettene innenriks og til og fra utlandet styrkes.

Transportetatene foreslår stamvegtilknytning til 20 utvalgte stamnettshavner og andre store og viktige godsterminaler, samt til stamlufthavnene. Videre foreslås konkrete forbedringer i tilknytningen mellom stamvegnettet og Alnabruterminalen, Sydhavna i Oslo, Larvik havn (Revet), Grenland havn (Brevikterminalen) og Bodø havne- og jernbaneterminal.

Riktig nivå på daglig drift av transportsystemene, et godt vedlikehold og tilstrekkelige fornyelser er forutsetninger for at stamnettet skal ivareta transportfunksjonene på en tilfredsstillende måte.

Når det gjelder investeringer i jernbanenettet, prioriteres krysningsspor på strekningene Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim. Det vil doble kapasiteten for godstransport og øke robustheten i nettet. De intermodale godsterminalene får også økt kapasitet. Utbyggingen

av dobbelspor i Oslo-området forsinkes kraftig. Jernbaneverket prioriterer større nyanlegg på aksen Skien-Lillehammer for å kunne utnytte investeringene som er gjort på denne strekningen siden 1990-tallet. Stasjonsutvikling med universell utforming prioriteres langt høyere enn tidligere.

Innsatsen på vegsiden vil først og fremst bli rettet mot mindre utbedringer, sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming, sykkeltrafikk og hvileplasser for tungtrafikken. Slike tiltak gir god effekt og måloppnåelse i forhold til kostnadene. Prioriteringene innebærer at de økonomiske rammene for store prosjekter er lave. Midler til store investeringsprosjekter foreslås først og fremst å brukes til å fullføre de prosjekter som inngår i handlingsprogrammet for perioden 2006-2009. Innenfor planrammen er det i tillegg funnet plass til oppstart av ti nye prosjekter for om lag 2,5 mrd. kr. De nye prosjektene ligger i hovedsak utenfor høytrafikkerte områder. Det foreslås et forbedret tilbud på stamvegferjene, slik at det blir bedre tilpasset næringslivets og trafikantenes behov.

På stamlufthavnene er det først og fremst terminalutvidelser, bygging av større sikkerhetsområder og etablering av nye lysanlegg som vil bli prioritert. Det største behovet er på Gardermoen, der terminal to må bygges i perioden. Det legges videre opp til betydelig utvikling av regionale lufthavner. Disse lufthavnene spiller også en viktig rolle for det nasjonale transportnettet.

Det er viktig å få en politisk avklaring på hva som er ønskelig langsiktig utvikling av flytrafikken, slik at man unngår å komme i en situasjon der flytrafikken vokser, mens det ikke er vilje til å prioritere kapasitetsutvidelser på lufthavnene.

Den viktigste saken for utvikling av luftfarten i planperioden er at det blir båndlagt arealer for en tredje rullebane på Gardermoden. Med trafikkprognosene som ligger til grunn for planforslaget, kommer behovet for en tredje rullebane i perioden 2020-2030.

I stamnettet til sjøs prioriteres tiltak som har størst effekt for en sikker, effektig og konkurransedyktig sjøtransport. Utbedring av innseilinger til viktige havner vil gi bedre sikkerhet og tilgjengelighet som bedrer sjøtransportens konkurransefortrinn. God driftssikkerhet i navigasjonsinfrastrukturen er av stor betydning. Den påbegynte utbyggingen av et mer moderne merke- og varslingssystem tilpasset hurtigbåttrafikken vil bli ført videre.

Overføring av gods fra veg til sjø og bane

Strategien om overføring av gods fra veg til sjø og bane har stått sentralt i arbeidet med planforslaget. Transportetatene har gjort analyser som viser at det er vanskelig å få store overføringer. Betydelig høyere pris på drivstoff i vegtrafikken kan gi noe overføring, men dette gir samtidig økte avstandskostnader og betydelige handelslekkasjer og konkurransevridninger mot utlandet. En dobling av kapasiteten for godstransport på jernbane mellom Oslo og de andre større byene er anslått til å kunne redusere godstransportarbeidet på veg med nesten 10 prosent i forhold til prognosene. Dette er et betydelig omfang. Effekten vil være enda større på de tunge godsrelasjonene mellom de største byene i Sør-Norge. Tiltaket alene kan likevel ikke hindre fortsatt vekst i godstransporten på veg.

Transportetatene foreslår at det vurderes om staten bør gå inn med ressurser i enkelte havner med tanke på overføring av mer transport til sjø. Det må i tilfelle legges opp til et samarbeid der også andre myndigheter og private aktører deltar, slik at sjøtransporttilbudet bedres. Departementene bør igjen vurdere muligheten for å gi støtte til nye intermodale transportløsninger etter mønster fra EUs Marco Polo-program.

Sikkerhet i transportsektoren
I alle transportetatene brukes store ressurser for å styrke sikkerheten. Antallet ulykker og hendelser i luftfarten er per i dag svært lavt. Avinor har som målsetting at antall alvorlige hendelser og mindre alvorlige skalder skal reduseres selv om trafikken øker. Avinor vil gjennomføre betydelige investeringer i sikkerhetstiltak. Jernbaneverket foreslår å videreføre sikkerhetsinnsatsen fra inneværende planperiode. Det er særlig viktig at tiltak for å bedre sikkerheten, herunder eventuelle nye lov- og forskriftskrav, baseres på risikovurderinger.

De alvorlige ulykkene skjer langt oftere i vegtrafikken enn i de andre transportsektorene. Statens vegvesen har foreslått å øke innsatsen til spesielle trafikksikkerhetsinvesteringer vesentlig. Kombinert med bidrag fra andre aktører, økt kontrollvirksomhet og en sikrere bilpark, kan dette bidra til at antall drepte eller hardt skadde reduseres med minst en tredel fra 1 200 til under 800 per år i 2020. Dette til tross for at det er anslått en vekst på rundt 20 prosent i vegtrafikken. En viktig forutsetning er økt trafikksikkerhetsinnsats fra politiet, og at innsatsen på dagens øvrige riksvegnett opprettholdes eller forbedres i de nye regionene. En økonomisk ramme ut over planrammen muliggjør et mer ambisiøst mål.

Bompenger
Bompenger har de senere årene utgjort en sentral del av finansieringen av vegutbygging i Norge. Regjeringen har foreslått at bompenger også kan brukes til drift av kollektivtransport. I 2008 vil bompenger finansiere utbygging av det statlige vegnettet for 5 mrd. kr, mens staten bevilger om lag 5,8 mrd. kr. Det er et dilemma at muligheten til å starte nye vegprosjekter i større grad har blitt avhengig av bompengefinansiering. Bompengeprosjekter initieres lokalt, og forserer normalt prosjekter som ellers hadde måttet vente. Bompengeprosjekter forutsetter vanligvis en kombinasjon av statsmidler og bompenger. Dette medfører at jo flere bompengeprosjekter som vedtas, desto større del av den statlige investeringsrammen blir bundet opp. Statens vegvesen mener store behov for utbygging av vegnettet og de økonomiske planrammene innebærer at bruk av bompenger fortsatt er nødvendig. Det fulle potensialet for bompenger bør tas ut i trafikksterke områder, der det er grunnlag for dette. Det må finnes rom for statlige midler til prosjekter i distriktene som ikke kan finansieres med bompenger.

Med de foreslåtte prioriteringer vil staten innenfor planrammen bidra med 27 mrd. kr. Det er da anslått at bompenger vil bidra med ytterligere 17 mrd. kr. Om rammen øker med 20 prosent, vil staten bruke 43 mrd. kr. og bompenger bidra med om lag 38 mrd. kr. i perioden 2010-2019.

Prosjektfinansiering og nye kontraktsformer
Det er viktig med konsentrerte anleggsperioder og forutsigbare budsjetter for å få effektiv gjennomføring av igangsatte prosjekter. Transportetatene mener det bør vurderes å prosjektfinansiere større prosjekter, slik at framdriften kan optimaliseres. De gjennomførte OPS-prosjektene på veg har ikke vært avhengige av de årlige statsbudsjetter i anleggsfasen, og erfaringen med hensyn til framdrift har vært positiv.

For jernbane bør prosjektfinansiering vurderes for flere større utbyggingsprosjekter, spesielt for prosjekter som kan tenkes å inngå i et eventuelt framtidig høyhastighetsnett.

For å utnytte drifts-, vedlikeholds- og investeringsmidler når det planlegges mindre utbedringer over lengre strekninger, foreslår Statens vegvesen at det utvikles nye kontraktsformer. Det er ønskelig å utrede løsninger der entreprenøren får en kontrakt med 10-15 års varighet, og der drift, vedlikehold og utvikling av vegen inngår i en helhet.

Fra 2010 må de nye regionene finansiere utbygging av det regionale vegnettet gjennom egne prioriteringer av rammetilskuddet. Dette kan gi budsjettmessige utfordringer i relativt små regioner med store vegprosjekter. Statens vegvesen anbefaler derfor en overgangsordning med mulighet for lån med gunstige betingelser fra et statlig fond der de nye regionene kan ta opp lån for å finansiere prosjekter med et kostnadsoverslag på over 100 mill. kr.

Nasjonal transportpolitikk i et regionalisert Norge
Fra 2010 er det forutsatt at de nye regionene overtar eierskap og forvaltning av dagens øvrige riksvegnett og tilhørende ferjestrekninger. Statens vegvesen foreslår i kapittel 2.5 i plandokumentet hvordan ressursene, etter Statens vegvesen sin vurdering, bør fordeles mellom staten og de nye regionene.

Den nye ansvarsdelingen vil innebære at det regionale vegnettet får en helt annen betydning i den nasjonale transportpolitikken enn dagens fylkesvegnett. Dette medfører behov for god samhandling mellom forvaltningsnivåene for at nasjonale mål og hensynet til brukerne skal ivaretas best mulig.

Statens vegvesens ansvar for oppfølging av transportpolitiske mål, utvikling av felles standarder samt kunnskapsutvikling og –formidling i vegfaglige spørsmål bør fortsette.

Byene
Det er utarbeidet byanalyser for hver av de fire største byene/byområdene. Disse er referert i planforslaget. Det fremgår tydelig at biltrafikken øker mer enn ønskelig ut fra både kapasitets hensyn og de miljøproblemer dette skaper i byene. Samtidig framgår det av analysene at det ikke er mulig å gjøre vesentlige kursendringer i retninger av mindre biltrafikk gjennom ensidig positive tiltak for kollektivtransport, sykling og gange. Køprising, en restriktiv parkeringspolitikk og en arealpolitikk som klart styrker kollektivtrafikken, må kombineres med et bedre kollektivtilbud. Bare en slik helhetlig tiltakspakke vil kunne gi tilstrekkelig endringsvilje i befolkningen til at utviklingen kan snu. Dette kan også gi grunnlag for å gi større fordeler til dem som er villige til å kjøre sammen i bilene. I dag er det i de aller fleste tilfeller kun en person per bil i rushtiden.

Med de foreslåtte prioriteringene ligger det få nye store prosjekter i de største byene. Jernbaneverket vil avslutte prosjektene i Lysaker-Sandvika i Oslo-området og det nye dobbeltspor Stavanger-Sandnes tidlig i planperioden. Også utbygging av Gevingåsen tunnel ved Trondheim og tiltak i Bergensområdet vil bli gjennomført i første del av planperioden. Planlagt dobbeltspor på strekningen Oslo-Ski har ikke fått plass innenfor planrammen. Dette er ikke i tråd med forutsetningene om statlig medvirkning i Oslopakke 3. Arbeidene med utvikling av jernbaneterminalen på Alnabru i Oslo er prioritert høyt og planlegges foreløpig avsluttet i 2011.

På vegsiden er det innenfor økonomisk planramme stor avstand mellom forutsetningene for statlige midler som er lagt til grunn i det lokale arbeidet med Oslopakke 3 og forslaget til prioritering fra Statens vegvesen. Ettersom rammen til investeringer er lavere enn dagens nivå som følge av høyere prioritering av vedlikeholdet, mener Statens vegvesen at dette også får konsekvenser for det nivået Oslo kan forvente å få av statsmidler. Om den økonomiske rammen økes med 20 prosent vil dette gi rom for tilstrekkelige statlige midler på vegsiden, og at utbyggingen av dobbeltsporet Oslo-Ski kan startes.

I omtale av Stavangerområdet vises det til byanalysen for storbyområdet på Nord-Jæren hvor følgende strategier er foreslått:

- Areal- og transportplanlegging i tråd med fylkesdelplanen. Det skal gjennomføres en revisjon av planen, hvor lokalisering av næringsvirksomhet og rekkefølge av tiltak blir sentralt. Det er startet et arbeid med å samordne parkeringspolitikken i storbyområdet.

- Økt kollektivsatsing gjennom utbygging av kollektivtraseer og satsing på framkommelighetstiltak for bussene og drift av nye ruter. Det er et stort sprik mellom tilgjengelige midler og det dokumenterte behovet. Det vil blant annet bli satset på tiltak for å øke antall kollektivreiser til og fra arbeid i Forus-Lura-området. Et viktig tiltak kan være fritak for fordelsbeskatning dersom arbeidsgiver subsidierer ansattes bussreiser.

- Når dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes er ferdig utbygd etter planen i 2009, må det etableres et rutetilbud med 15 minutters frekvens mellom Stavanger og Sandnes med et korresponderende busstilbud på viktige knutepunkt.

- Utredning av en kombibane/bybane i tilknytning til jernbanen på Nord-Jæren med sikte på etablering i løpet av planperioden.

- Iverksetting av regional sykkelstrategi med vekt på transportsyklisten. Det bør etableres en sykkelstamveg mellom Sandnes og Stavanger i løpet av planperioden, og et godt sykkelvegnett til Forus-Lura. Bedre drift og vedlikehold, sykkelparkering og markedsføring av sykkel som transportform prioriteres. Målet er å øke sykkelandelen med 50 prosent, hvilket antas å være mulig med økte investeringer. Stavanger har nest høyest sykkelandel av de ti største byene i Norge i dag med 6,5 prosent. Dette er resultatet av en langsiktig satsing på tilrettelegging for gange og sykkel.

- Videreutvikling av transportsystemet for gods- og varetransport med fokus på sammenhengende kjeder og effektive knutepunkter.

- Videreføring av Transportplan Jæren med en «Nord- Jærenpakke 2» som inkluderer infrastrukturtiltak for kollektivtrafikk (buss og kombibane/bybane), veg og sykkeltrafikk samt miljø/trafikksikkerhet og driftstiltak for kollektivtrafikken.

- Gjennomføring av en strategi for reduksjon av trafikkulykker. Særlig fokus på å redusere antall personskadeulykker med alvorlig utfall, dvs fotgjenger- og syklistulykker samt møte- og utforkjøringsulykker.

Transportetatenes prioriteringer i Stavangerregionen
Bompengeinnkreving for delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren startet i 2001, i utgangspunktet for en 10-års periode. Den opprinnelige bompengepakken hadde en ramme på om lag 2,8 mrd. 2007-kr. På grunn av svært usikre kostnadsoverslag for mange prosjekt og forutsetning om betydelige statlige bidrag, tok Samferdselsdepartementet forbehold om at utbygging og framdrift måtte vurderes nærmere i forbindelse med de årlige budsjetter, og at innholdet i pakken måtte tas opp ved revisjoner av Nasjonal transportplan. I Stavangerregionen er det gjennomført to store strategiske prosjekter; dobbeltsporutbygging fra Sandnes til Stavanger og flytting av godsterminal fra Stavanger til Ganddal. Dette legger grunnlaget for å videreutvikle gode og effektive kollektivsystemer.

Prosjektprioriteringen etter 2009 er ikke avklart. Videre prioriteringer, inklusive eventuell forlengelse av innkrevingsperioden ut over 10 år, må vurderes nærmere fram

mot handlingsprogrammet for perioden 2010-2019. Transportetatene viser til at det i byanalysen foreslås utarbeidet forslag til en Nord-Jærenpakke 2. Et viktig element i forslaget er bybane som delvis vil benytte jernbanens kjøreveg. Før et bybaneprosjekt eventuelt kan innarbeides i en revidert finansieringspakke, er det nødvendig å gjennomføre en konseptvalgutredning for hele transportsystemet på Nord- Jæren (KVU/KS1). Dette arbeidet er påbegynt høsten 2007. Transportetatene vil delta aktivt i dette arbeidet.

Stamvegprosjektene som inngår i Nord-Jærenpakken er finansiert med statlige midler. I forslaget til stamvegerinvesteringer for perioden 2010-2019 er det innenfor planrammen bare funnet rom for midler til den vedtatte byggingen av firefelts veg på strekningen E39 Stangeland–Sandved i Sandnes kommune. Statlige midler til en Nord–Jærenpakke etter 2010 vil også komme via rammetilskuddet til fylkeskommunene.

Distrikts- og regionalutvikling
Transporttilbudet er viktig for regional utvikling. Transportetatene har hatt et eget oppdrag om utfordringene i nordområdene. Avinor anbefaler utvidelser av lufthavnen i Lakselv i planperioden for å kunne legge til rette for større fisketransporter. Kystverket setter fokus på sjøsikkerhet og oljevernberedskap i området, og vil følge opp de nye seilingskorridorene på strekningen Vardø-Røst. I Nord-Norge mener transportetatene at Kirkenes, Hammerfest, Tromsø, Narvik, Bodø og Mo i Rana bør være stamnettshavner med stamvegtilknytning. På sjøsiden er det også nødvendig å gjøre tiltak i farvannet rundt Svalbard som følge av økt trafikk. Kystverket vil etablere AIS-dekning på de mest trafikkerte områdene. Jernbaneverket anser strekningen Kirkenes-Nikel som et industriprosjekt som bør bygges ut dersom det er vilje til finansiering av dette i næringslivet. Dersom Kirkenes skal kobles til det russiske jernbanenettet, ligger de største utfordringene mellom Nikel og Murmansk. Avinor vurderer potensialet for mellomlandinger på transpolare flygninger i Finnmark som lite. Dersom olje- og gassvirksomheten trappes opp og det stilles statlige midler til rådighet, vil tiltak på Kirkenes og Hammerfest lufthavner, samt en ny helikopterbase kunne være aktuelt. På vegsiden er det etablert samarbeid på tvers av landegrensene for å skape forbedringer i transportilbudet.

Turisme og sjømat er to av de store næringene i Norge etter olje- og gassvirksomheten. Gode transportløsninger er viktige for begge næringene. Cruisetrafikken til Norge er økende. Det gjelder også turisttrafikken med jernbane, der Flåmsbana har hatt en særlig kraftig vekst de senere år. I luftfarten øker ferie- og fritidsreiser mest. Dette er ofte i kombinasjon med andre transportmidler. Veksten i disse næringene er med på å skape behov for kapasitetsutvidelser både ved stamlufthavner og de regionale lufthavnene. Det nasjonale turistvegprosjektet viser at det er mulig å få til spennende utvikling i samarbeid med lokale myndigheter og det private næringsliv med Statens vegvesen som prosjekteier. Prosjektet anbefales videreført i planperioden.

Universell utforming
Mål om tilgjengelighet for alle ble introdusert som et hovedmål ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015 og er videreutviklet til et mål om universell utforming. Jernbaneverket og Statens vegvesen anbefaler at innsatsen økes betydelig for å gi mange flere stasjoner og holdeplasser universell utforming. Dette vil normalt forbedre tilgjengeligheten for alle trafikantgrupper. Det er også forbedringspotensial i havnene og luftfarten. Oppfølging i havnene er et kommunalt ansvar. Avinor arbeider med tiltak i samarbeid med brukerne.

Høyhastighetstog
Jernbaneverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet fått utredet hvilket potensial som kan ligge i høyhastighetstog i Norge. De andre transportetatene har ikke deltatt i denne

utredningen. Utredningen er gjort på overordnet nivå, men viser under gitte forutsetninger at det kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt med høyhastighetstog.

Utrederne anbefaler en trinnvis utvikling, ikke et komplett nettverk. Konseptet omfatter en enkeltsporet høyhastighetsbane for hastigheter på 250 km/t mellom Oslo og de store byene i Sør-Norge. Det mest interessante markedsgrunnlaget er flytrafikken mellom byene og nye reiser. Driftkonseptene forutsetter at intercity-strekningene på Østlandet er bygget ut med dobbeltspor, og inngår i en eventuell framtidig høyhastighetsløsning.

Jernbaneverket mener utredningen og øvrig grunnlagsmateriale viser interessante muligheter for å utvikle høyhastighetsbaner i Norge. Det gjenstår mye utredningsarbeid før det er etablert et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag. Jernbaneverket anbefaler å gjennomføre mer detaljerte studier av driftskonsept, kapasitetsstudier og langsiktig behov for integrering av høyhastighet i Oslo-området.

Jernbaneverket vil tilrå at det i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan i Stortinget våren 2009 legges opp til å fastlegge mål for den langsiktige utviklingen av fjerntrafikken på jernbane i Norge. Dette vil ha et perspektiv ut over planperioden, men er viktig for bruk av planressurser for utvikling av jernbaneinfrastrukturen totalt sett.

Teknologiutvikling og FoU
Informasjonsteknologi og annen avansert teknologi vil i økende grad være en nødvendig del av løsningene på transportsektorenes utfordringer. Intelligente transportsystemer (ITS) har lenge vært benyttet i transportsektoren. Transportetatene vurderer hvordan ITS kan styrke eller erstatte konvensjonelle virkemidler for bedre måloppnåelse. For alle hovedmål vil det være interessant å ta i bruk ny teknologi. Samtidig er det utfordringer knyttet til:

- Grensesnittet mellom offentlige og rent kommersielle systemer
- Hensynet til personvern
- Avveiing av personlig frihet mot systemer som begrenser mulighetene til å gjøre fatale feil i trafikken

Det vil kreve betydelig FoU-innsats å implementere slike systemer. I tillegg vil transportsektoren ha betydelig FoU-behov for å sikre effektiv ressursbruk, økt miljøprestasjonen, styrke sikkerheten og redusere sårbarheten i transportsystemene. På flere felt er det et utstrakt samarbeid mellom etatene, og dette vil videreutvikles i planperioden. Eksempler på samarbeidstema er transportanalyser og transportprognoser, konsekvenser av klimaendringer for dimensjonering og vedlikehold, samt ulike problemstillinger innenfor sikkerhet og security.

For lese planforslaget i sin helhet vises det til følgende lenke:

http://www.ntp.dep.no/2010-2019/pdf/Planforslaget_lavopploselig.pdf.

RÅDMANNENS VURDERINGER OG KONKLUSJON

Generelle vurderinger

Hovedmålene i tranportpolitikken – hvordan kan det gjøres best mulig aveiinger?
Som tidligere NTP-prosesser må det gjøres en aveiing mellom de ulike målene bl. a. regional utvikling, framkommelighet, miljø og trafikksikkerhet. En må ikke fokusere ensidig på et av

målene f. eks. trafikksikkerhet slik at framkommelighet som er helt sentralt for næringslivet ikke blir godt nok ivaretatt. Fra en del av landet med et eksportrettet, transportintensivt og konkurranseutsatt næringsliv synes rådmannen nok at framkommelighet og tilgjengelighet for næringslivet er blitt for dårlig ivaretatt i det planforslaget som statsetatene har lagt fram.

Planforslaget har for øvrig mange og gode målformuleringer – formuleringer som de fleste lett kan gi sin tilslutning til. Den gir en god beskrivelse av tilstand og utvikling innen transportsektoren. Videre gis en informativ beskrivelse og analyse av konsekvensene av transportetatenes forslag. Selv om det innledningsvis er en ambisjon at alle transportformer skal ses i sammenheng, bærer planen etter hvert preg av sektortenkning. I stortingsmeldingen om NTP må det totale intermodale transportnettverket og transportkjedene vurderes og framstilles i en bredere sammenheng (velfungerende transportnett med knutepunkter som sørger for effektiv overgang fra lenke til lenke og fra en transportform til en annen). Vi må unngå at man også ved denne revisjonen av NTP får et sluttprodukt som framstår som en sammenstilling av fire sektorplaner. Helhetstenkning og samordning er svært viktig i den videre prosessen. Koblingen til arbeidet med forvaltningsreformen er også svært viktig.

Men hovedproblemstillingen er at det ikke er samsvar mellom mål og virkemidler.
Det fremgår tydelig at det ikke er mulig å nå målene som er trukket opp i NTP med den økonomiske ramme som etatene er forpliktet til å holde seg innenfor med utgangspunkt i departementenes retningslinjer (økonomisk ramme er lik 2007-budsjettet x 10 +/- 20%). Det er meget uheldig at transportetatene ikke gis anledning til å angi reelle økonomiske konsekvenser av de mål og strategier som trekkes opp. For fremtiden må transportetatene gis mulighet til å fremme reelle faglige anbefalinger om hvordan målene skal nås og hvilke økonomiske ressurser dette krever. På dette grunnlag vil Stortinget ha en reell mulighet til å fastsette mål og adekvate virkemidler for transportpolitikken de neste 10 år. Det blir en håpløs prosess når departementets veiledende planleggingsrammer er fordelt og låst før planen lages.

Når det gjelder målkonflikter som en f. eks. veldig tydelig har i storbyområdene spesielt mellom miljø og trafikksikkerhet/framkommelighet, så må de lokale/regionale myndighetene få avgjørende innflytelse på å håndtere dette. Statens vegvesen legger f. eks. i dag til grunn nye vegnormaler med smal 4-feltsveg på strekninger der det strengt tatt ikke kapasitetsmessig er bruk for det. Trafikksikkerheten kan ivaretas av en 2-feltsveg med midtdeler. Vi har opplevd at Statens vegvesen her opptrer lite fleksibelt og her bør lokale/regionale prioriteringer vektlegges.

De økonomiske prioriteringene i planforslaget
Med så knappe økonomiske rammer er det rimelig at vedlikehold prioriteres men ut over dette er hovedproblemstillingen at de økonomiske rammene er så lave at de i liten grad muliggjør reelle prioriteringer. I St. meldingen må de økonomiske rammene økes betydelig og økt vedlikeholdsinnsats må finansieres med nye midler ikke ved å ta fra alt for knappe investeringsrammer.

Staten må ta økt ansvar for finansiering av infrastrukturen.
Regjering og Storting må medvirke til at NTP blir en reell langtidsplan for samferdselsutviklingen i Norge, og ikke kun et relativt uforpliktende dokument for de årlige budsjettbevilgningene i Stortinget. For å nå målene i NTP er det behov for en betydelig heving av ressursbruken. I tillegg er det viktig at finansieringen er langsiktig og forutsigbar, og at det er mulig å se finansiering av driftstiltak og investeringer i infrastruktur i sammenheng. Bompenger har de senere årene utgjort en stadig større andel av finansiering av vegutbyggingen i Norge. (I 2008 utgjør bompengefinansieringen nesten 50 % av finansieringen av det statlige vegnettet). Dette er ikke holdbart i lengden. Økt

trafikantbetaling kan ikke gå på bekostning av økt statlig innsats. Slik det er i dag binder bompengeprosjekter opp en stor del av den statlige investeringsrammen. Potensialet for bompenger kan for øvrig særlig tas ut i trafikksterke områder, mens prosjekter i distriktene er avhengig av statlige midler over statsbudsjettet. Konkret vil vi understreke følgende:

- Det er positivt at planforslaget tar fatt i etterslepet på drift og vedlikehold. Tilsvarende er det bra med den økte satsingen på trafikksikring, gang-/sykkelveger, kollektivtiltak og miljø-/ servicetiltak. Men det er uakseptabelt at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og vegsiden. En reduksjon i økonomiske rammer til strekningsvise tiltak på 50-70% sett i forhold til dagens situasjon vil gi dramatiske konsekvenser i forhold til mulighetene for utvikling av et nødvendig og fremtidsrettet transportsystem som ikke minst vårt transportintensive næringsliv er avhengig av.

- Det er positivt at planforslaget anbefaler OPS-løsninger og prosjektfinansiering. Rammebetingelsene for prosjektfinansiering må imidlertid være slik at det åpnes for et bredt prosjektspekter i slike finansieringsopplegg. Dette gjelder også bompenge-finansierte prosjekter. Det forutsettes imidlertid at aktuelle prosjekter er godt omforent og prioritert lokalt og regionalt.

Store deler av bompengene som trafikantane i dag betaler går til å dekke lånekostnader og administrasjonsutgifter. Dette henger sammen med at prosjektene blir utbygd ved hjelp av *private låneopptak* i ordinære banker. De høye kapitalkostnadene blir forsterket ved at bompengeordningene i regelen skal baseres på *etterskuddsinnkreving* etter at anlegget er åpnet for trafikk. Renteutgiftene gjør dermed at lån i utbyggingsperioden vokser seg store før bompengeselskapet kan starte nedbetalingen. Dagens ordning medfører derfor dyre og unødvendige kapitalkostnader.

- Prosjektfinansiering innebærer en sammenhengende utbygging og modernisering av nye veg- og jernbanestrekninger der hovedmålet er å sikre en mer sammenhengende utbygging av strekninger, full utnytting av investeringene, og derved også reduserte kostnader. Det er mye som taler for at det bør etableres et statlig infrastrukturfond på siden av statsbudsjettet som muliggjør prosjektfinansiering og nye kontraktsformer. Denne ordningen bør ikke begrenses til det regionale vegnettet, men også gjøres gjeldende for stamnettet både på veg og jernbane. Bruk av oljefondet til forsert utbygging og statlig finansiering av samferdselsprosjekter, er omdiskutert i forhold til "temperaturen" i norsk økonomi. Oljefondet som pool for låneopptak vil i alle fall redusere kapitalkostnadene vesentlig.

- Det er positivt at det i planforslaget legges opp til en viss styrking av ferjetilbudet. Ferjedriften er en sentral del av transportsystemet for kystfylkene i Norge. I den endelige stortingsmeldingen må det gjøres en grundig analyse av trafikkavviklings-standarden på de ulike typene ferjesamband med et tilhørende forslag til finansiering som sikrer at de kravene Staten selv har satt til trafikkavvikling/oversitting overholdes. Dessuten må gevinster ved konkurranseutsetting av ferjesamband tilbakeføres til driften.

Statens utgifter i ferjeavløsningsprosjekter på vedtatte prosjekter der det er forutsatt bruk av innsparte ferjesubsidier, må ikke dekkes inn av det beløpet regionene får til regionale veger. Det er uakseptabelt at utgifter staten tidligere har påtatt seg skal tas av en allerede knapp ramme til regionale veger.

Forslaget til fordeling av den økonomiske rammen mellom stamveger og regionale veger (tidligere øvrige riksveger).
Det er ikke akseptabelt at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til regionene uten at dette kompenseres med standardheving på det samme vegnettet. (I NTP anslås etterslepet på vedlikehold av vegene som skal overføres fra Staten til regionene til ca. 10 mrd kroner). Det vises i denne sammenheng til endring av veglovens § 7 i 1995 der det i Ot. prop. nr. 60 (1995-1996) heter: "Problemet gjelder veger som ikke er vedlikeholdt i tilstrekkelig grad, slik at det ansvarsnivå som overtar slike veger påføres store kostnader ved å sette dem i skikkelig stand". Samferdselskomiteen følger opp og uttaler i Inst. O. nr. 14 (1995-1996): "Komiteen er enig i at et forvaltningsnivå, ansvarlig for manglende vedlikehold, ikke skal kunne velte kostnader over på et annet nivå.

Staten legger tvert i mot opp til å redusere posten til øvrige riksveger for å øke andelen midler til stamvegnettet. Det må rammeøkning til både for stamveg-/jernbanenettet og for andelen midler til øvrige riksveger/regionale veger. Det må i denne sammenheng understrekes at sistnevnte post er meget sentral i forbindelse med utviklingen av kollektivinfrastruktur i storbyområdene, regionale vegforbindelser og for viktige terminaltilknytninger.

Rådmannen mener en bør forutsette at fylkenes økonomi styrkes på en slik måte at en overtakelse av de øvrige riksvegene er forsvarlig. Nåværende forslag i NTP er langt fra tilfredsstillende for en regionalisering av det øvrige riksvegnettet.

Forholdet til lokale/regionale planer, hvordan samsvarer planforslaget med disse?
De lave økonomiske rammene gir et så lavt investeringsnivå at en i svært begrenset grad greier å følge opp prioriteringene i de lokale/regionale planene. Konkret når det gjelder E39 Kyststamvegen så har Statens vegvesen ikke fulgt opp Vestlandsrådets/Vestlandsfylkenes felles prioriteringer.

Transportpolitikk i byområdene, hvordan kan statlige og regionale/lokale myndigheter sammen oppnå best mulig resultat og håndtering av miljøspørsmål i NTP 2010-2019, hvordan kan statlige og regionale/lokale myndigheter sammen oppnå best mulig resultater?
Det er fortsatt nødvendig å styrke infrastrukturen over hele landet både for å bedre trafikkavviklingen, redusere avstandsulempene og øke sikkerheten. For å lykkes i arbeidet med å tilrettelegge for effektive transportløsninger, er det imidlertid viktig og nødvendig å skille klarere mellom byområder og distrikter. Bilen vil fortsatt ha en dominerende plass i transportavviklingen i mer spredtbygde områder.

En kursendring innen samferdselssektoren må til for å dempe den sterke veksten i bil- og flytransporten. Det er bl.a. nødvendig med en langt sterkere statlig innsats for å få til en nødvendig modernisering av jernbanen, tiltak som bedrer kollektivtrafikkens konkurranseevne, særlig i de større byområdene, og overføring av godstransport fra veg til sjø og bane. Dagens klimautfordringer understreker ytterligere behovet for et trendbrudd innen samferdselssektoren. Det er ikke mulig å bygge seg ut av trafikkproblemene i storbyområdene.

I 2005 sto landtransport og luftfart for 25 % av det samlede CO2-utslippet i Norge, og andelen er økende. I klimaforliket på Stortinget fremheves transportsektoren som ett av områdene som må redusere utslippet av klimagasser. Gjennom areal- og transportplanlegging og drift av kollektivtrafikk er kommunene en vesentlig bidragsyter for å nå klimamålene. Personbilers andel av utslipp fra veitransport er anslått til 59 % i 2010. Reduksjon av bilenes utslipp gjennom forbedret teknologi er ikke tilstrekkelig til å kompensere for økt bruk av bil til persontransport.

NTP har foreslått egne strategier for byene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Det er i disse byområdene utfordringene og potensialet for kollektive transportløsninger er størst og behovet for tiltak koster mest. Det er bred enighet om at det ikke er nok å utvikle en god kollektivtransport, men at det også er nødvendig med tiltak som reduserer veksten i biltransporten i større byregioner. En pakke for redusert biltrafikk i storbyene, som blant annet inneholder elementer som kompakt byutvikling, tiltak for gående og syklende, parkeringsrestriksjoner, mobilitetsplanlegging, bedre logistikk av varer, vegprising og forbedret kollektivtilbud, kan gi vesentlige bidrag til reduksjon av klimagassene.

Det er imidlertid helt nødvendig å skaffe langsiktig og forutsigbar finansiering for kollektivtransporten hvis den skal kunne absorbere vesentlige deler av trafikkøkningen. Dette forutsetter en klar økning i rammebevilgningen til kommunesektoren. Muligheten for å benytte bompenger til drift av kollektivtransport vil kun være et supplement til ordinær finansiering. Det er positivt at Stortinget signaliser en dobling av belønningsordningen i klimaforliket, men dette er langt fra tilstrekkelig. Primært må en styrking av kommunesektorens økonomi ivaretas over rammetilskuddet. Dersom en belønningsordning (som i praksis er en øremerking av samferdselsmidler) skal videreføres, anbefales det at Samferdselsdepartementet videreutvikler belønningsordningen slik at den blir langsiktig og forutsigbar og har en størrelse som avspeiler det reelle behovet.

I tillegg må statlige myndigheter endre andre rammebetingelser som virker negativt mot å få flere kollektivtrafikanter som f. eks. fordelsbeskatning av arbeidsgiversubsidiert periodekort.

Forholdet til forvaltningsreformen

I tråd med regjeringens forslag har Stortinget ved behandling av forvaltningsmeldingen (St. meld. nr. 12 (2006-2007)) våren 2007 vedtatt at de nye regionene fra 2010 skal overta eierskap og forvaltning av dagens øvrige riksveger og tilhørende ferjestrekninger. Den nye ansvarsdelingen vil innebære at det regionale vegnettet får en helt annen betydning i den nasjonale transportpolitikken enn dagens fylkesvegnett.

Økt regionalt vegansvar innebærer bl.a. at det må skje endringer på følgende områder:

- Prosedyre for overføring av ansvaret for øvrige riksveger fra stat til region må avklares. NTP omtaler mulige modeller for fordelingen av midler til og mellom de nye regionene. Dette er et stort og viktig spørsmål som vi forutsetter tas opp i arbeidet med å konkretisere forvaltningsreformen. Prinsippene for finansiering av både investeringer, drift og vedlikehold knyttet til øvrige riksveger må utredes og ses i sammenheng med det arbeidet som skal iverksettes for å utvikle inntektssystemet og kriterier for finansiering av de nye regionene. Konsultasjonsordningen mellom Regjeringen og KS må også benyttes i denne sammenheng.

- NTP foreslår å øremerke tre tilskudd knyttet til rassikring, nasjonale turistveger og tilpasning av ferjekaier av potten til finansiering av øvrige riksveger. KS og fylkeskommunene legger som regjeringen og Stortinget til grunn at regionene skal finansieres gjennom rammefinansiering og forutsetter at også disse midlene inngår i rammetilskuddet til de nye regionene.

- NTP forutsetter at igangværende prosjekter på det øvrige riksvegnettet ved inngangen til 2010 videreføres som forutsatt innenfor statlig rammebevilgning til regionene. Dette virker fornuftig. KS og fylkeskommunene må imidlertid allerede nå involveres i gjennomføringen av NTP (2010-2019) slik at det utvikles en felles forståelse mellom

staten og regionene for de prioriteringer som gjøres nå og som vil ha betydning og binde opp regionene fra 2010. Det er nødvendig med nærmere dialog og samarbeid med Samferdselsdepartementet om dette.

- Organiseringen av det langsiktige transportplanarbeidet (NTP-prosessen) må endres som følge av regionreformen. Staten og regionene må utvikle en avtalebasert, samordnet og forpliktende prosess for transportplanleggingen (nasjonal – regional transportplan). KS har tidligere i brev og møter med Samferdselsdepartementet påpekt dette og bedt om at fylkeskommunene og KS sammen med departementet utvikler et nytt planregime.

- Det faglige NTP-sekretariatet bør legges direkte under Samferdselsdepartementet slik at det blir et tydeligere nasjonalt samordningsansvar på tvers av transportformene. Dette vil hindre at NTP fremstår som fire sektorinnspill. Et samordningsansvar i/under Samferdselsdepartementet vil også bidra til at transportetatene og regionene fremstår som mer likeverdige aktører som innspillere til de deler av samferdselspolitikken som staten har ansvar for.

- Stortingets flertall mener overføringen av øvrige riksveger til regionene reiser spørsmålet om organisering av en regional vegadministrasjon. Flertallet mener det må utredes om oppbygging av en regional vegadministrasjon kan skje ved at deler av Statens vegvesen overføres. Flertallet understreker at ulike modeller for en hensiktsmessig organisering av Statens vegvesen ut fra denne reformen må utredes og drøftes gjennom prosesser som er åpne og inkluderende overfor Statens vegvesen, fagforeningene og andre berørte parter.

  Rådmannen mener at dersom det skulle blir flere regioner enn 7-9 må det personale som i dag arbeider med overordnet planlegging, utbyggingspakker og årlige budsjetter overføres til regionene. Dette vil gi en situasjon der den som finansielt er ansvarlig (de nye regionene) også reelt har "hånden på rattet" i forhold til prioriterings- og styringsprosessene inkludert forarbeidene til disse. Regionene har ansvaret og må ha den tilhørende fagkompetansen. I praksis vil dette si at personalet hos Statens vegvesen som i dag arbeider med spørsmål knyttet til det regionale vegnettet, overføres til de nye regionene. Statens vegvesen bør opprettholde ansvaret for konkret planlegging, detaljprosjektering, utbygging og drift/vedlikehold av prosjekter (den tekniske vegkompetansen)

- I forbindelse med forvaltningsreformen bør fylkeskommunene/regionene få hovedansvaret for å vedta og disponere ressurser fra lokalt og regionalt initierte brukerfinansieringspakker innen samferdselssektoren. Inntektene fra brukerfinansiering og samferdselspakker er en del av det regionale transporttilbudet både knyttet til veg og kollektivtransport og må ses i sammenheng med den offentlig finansierte innsatsen innen samferdsel. Det er lokal og regional transport som hovedsaklig er finansieringsgrunnlaget for slike pakker, og det er lokale og regionale politikere som tar de politiske omkostninger innføring av slike pakker innebærer. I tillegg er regionene ansvarlig for kollektivtransporten og store deler av den regionale transportinfrastrukturen fra 2010.

Planforslaget sett i forhold til utfordringene på Jæren

I forslaget legges det opp til økte midler til vedlikehold. Dette er positivt og nødvendig. Imidlertid er det samtidig viktig å påpeke at det er stort behov for investeringsmidler til gjennomføring av sårt tiltrengte prosjekt her på Jæren og Rogaland. Det er derfor sterkt

beklagelig at allerede prioriterte prosjekter i gjeldende Nasjonale Transportplan, slik som E 39 Eiganestunnelen og E 39 Smiene – Harestad, er tatt ut innenfor planrammen og kun er med dersom planrammen øker med 20 %. Dette er prosjekter som er helt nødvendige for regionen og sentrale bl.a. i sammenheng med Ryfylkepakken og Ryfast. I Sandnes ligger prosjektet E 39 Stangeland – Sandved inne og det er bra. Det er imidlertid viktig å forsette utbyggingen av 4-felt videre sørover mot Ålgård og da først frem til kryss med Rv 13 på Hove. Først da vil en få bukt med dagens køproblemer på E 39 i sør. Planarbeidet pågår på strekningen og det vil være positivt dersom en kunne forsette videre sørover fra Sandved til Hove i en sammenhengende utbygging. I forbindelse med oppfølgingen av fylkesdelplanen for langsiktig byutvikling skal en legge til rette for nye boligområder i Sandnes øst for 40-50.000 nye innbyggere. Dette er krevende og vil måtte medføre store investeringer til samferdsel. I den sammenheng er Gandsfjord bru et sentralt prosjekt og viktig for regionen å få på plass.

Det samme er også dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger som nå er under utbygging. Dette er et sentralt prosjekt for å kunne løse de utfordringer som vår region står overfor når det gjelder samferdsel. Dette er grunnstammen i kollektivsatsingen og et viktig utgangspunkt for videre utbygging av kombibane (bybane) på Nord-Jæren. Med etableringen av bybanekontoret og den pågående planlegging og utredning som skjer i den sammenheng viser regionen vilje og legger grunnlaget for morgendagens transportsystem hvor klimautfordringene blir ivaretatt ved at mer av transportbehovet skjer på bane. Det er derfor viktig for regionen å få 1.byggetrinn av kombibanen på plass i løpet av første planperiode. I den sammenheng er det også behov for å legge forholdene til rette for forlengelse av 15 minutters frekvens sørover til Bryne. For å kunne får dette til er det nødvendig med bygging av krysningsspor mellom Ganddal og Bryne. På sikt kan det være et mål å ha dobbeltspor til Nærbø. Sammen med jernbaneutbyggingen vil regionen satse kraftig for å bygge ut kollektiv-infrastrukturtiltak for buss i form av egne kollektivfelt, kryssprioriteringer og annen trafikkstyring slik at bussen kan komme frem mest mulig uhindret. Dette vil gjøre det mer attraktivt å bruke kollektivtransport i regionen slik at kollektivandelen øker.

Rådmannen vil dessuten påpeke at det er behov for å gjøre tiltak på eksisterende jernbanelinje før høyhastighetstog etableres. I den sammenheng vises det til Drangsdalen i Lund kommune. Denne strekningen mellom Moi og Likningstjønna er en problemstrekning med stor rasfare. Rasfaren arter seg som steinskred, løsmasseskred, flomskred, sørpeskred og snøskred. I tillegg er det problemer med flombekker, og isnedfall. Som følge av dette er kjørehastigheten i Drangsdalen 20 km/t i nedoverbakke og 40 km/t i oppoverbakke. Dette er det laveste som vi har på noen hovedstrekning i Norge. Her må det iverksettes tiltak f.eks. ny jernbanetunnel slik at en unngår at strekningen blir en hemsko for transport av folk og gods på strekningen Stavanger – Kristiansand – Oslo.

Det er også positivt at en nå har fått åpnet godsterminalen på Ganddal og at det i planforslaget legges opp til økt utbygging av krysningsspor mellom Oslo og Stavanger slik at mer gods kan overføres fra vei til bane. Ganddal godsterminal vil fremover utvikle seg til å bli et sentralt samferdsels- og næringsknutepunkt. For å kunne imøtekomme dette er det behov for å bygge opp en infrastruktur med ny Rv 505 fra Skjæveland til Foss-Eikeland og videre en tverrforbindelse til E 39. Gjennom arbeidet med Transportkorridor Vest ser en også på mulighetene for legge forholdene bedre til rette for å overføre gods til sjø og bane. I den sammenheng er ny Rv 44 sentral og det vil også Solasplitten være når den kommer på plass.

Når det gjelder Stavanger lufthavn Sola foreslås nødvendige investeringer i forhold til baneforlengelse og flyoppstillingsplasser, nytt parkeringshus og tiltak i kontrollsentralen. Dette er bra men en hovedutfordring for regionen på Jæren er at mer av transporten til og fra flyplassen må skje med kollektivtransport. I dag er Stavanger lufthavn Sola blant de

flyplassene med lavest kollektivandel og gjennom kombibaneutbyggingen vil forholdene legges til rette for at en kan øke den andelen. Før banen kommer på plass er det imidlertid behov for å styrke busstilbudet fra regionens sentrale knutepunkt og ut til flyplassen.

I planforslaget vektlegges også behovet for å satse på sykkel og gange. Dette synes rådmannen er bra og som sykkelby har Sandnes, sammen med Stavanger. lenge satset på å bygge ut et sammenhengende hovedsykkelnett. Nå arbeides det med å planlegge en sykkelstamvei mellom Sandnes og Stavanger via Forus hvor syklistene får et sammenhengende prioritert sykkeltilbud uten konflikter med andre trafikanter. Dette er et viktig pilotprosjekt for å kunne imøtekomme kravet om økt sykkelandel, gjerne med 100 % slik som klimameldingen har som mål. Imidlertid har vi i byanalysen for Stavangerregionen en målsetting om 50 % økt sykkelandel som er på 6,8 %. Sammenlignet med de 10 største byene i Norge har Stavanger nest høyest sykkelandel og dette viser at sykkelsatsingen virker.

Det foreslås i planforslaget også økt bruk av bompenger og køprising for å kunne finansiere og styre trafikkutviklingen. Gjennom dagens transportplan har vi i denne regionen i dag en god fordeling på bruk av midler med 50 % til trafikksikkerhets-, kollektiv-, gang-, sykkel- og miljøtiltak og 50 % til veitiltak. Vi som region ser behovet for å kunne få på plass en ny Jæren pakke 2 for å kunne løse dagens og fremtidens utfordringer knyttet til samferdsel. Det vil i den sammenheng ses på ulike måter når det gjelder finansiering. Det er imidlertid for tidlig å konkludere hva resultatet blir. Dette vil det pågående plan- og utredningsarbeid kunne avklare.

Det er imidlertid viktig for å løse de store utfordringene som en står overfor, i forhold til utvikling av transportsystemet på Jæren, at staten må bidra betydelig økonomisk. En Jæren pakke 2 vil nok ha en investeringsramme på minst det dobbelte nivået som Nord-Jæren pakke 1. Et anslag på 10 mrd. kr. er ikke et usannsynlig beløp.

KONKLUSJON

Saken legges frem for endelig vedtak i formannskapet.

Forslag til

VEDTAK:

1. Sandnes kommune vil påpeke at de økonomiske rammene innen samferdselsektoren må økes betydelig og økt vedlikeholdsinnsats må finansieres med nye midler og ikke ved å ta fra alt for knappe investeringsrammer på veg- og jernbanesiden.
2. Sandnes kommune krever at Staten påtar seg større ansvar for finansiering av infrastrukturen. Økt trafikantbetaling kan ikke gå på bekostning av økt statlig innsats.
3. Sandnes kommune er positiv til at det i planforslaget tas fatt i etterslepet på drift- og vedlikehold samt økt innsats på trafikksikring, gang- og sykkelveier, kollektivtiltak og miljø-/servicetiltak.
4. Sandnes kommune er positiv til at det foreslås nye finansieringsformer av sammenhengende utbygging av samferdselsanlegg slik som OPS-løsninger og prosjektfinansiering.

5. Sandnes kommune er av den oppfatning at før overføring av øvrige riksveier til regionene så må Staten kompensere for den nødvendige standardhevingen av dette veinettet evt. foreta nødvendig standardheving før en overføring kan skje.
6. For å kunne ha en langsiktig og forutsigbar finansiering av kollektivtransporten slik at det blir mulig å absorbere vesentlige deler av trafikkøkningen må fylkeskommunene få styrket sitt rammetilskudd. Samtidig må belønningsordningen videreutvikles og få en størrelse som avspeiler det reelle behovet.
7. Dagens fordelsbeskatning av arbeidsgiversubsidiert periodekort må fjernes med siktemål å endre alle rammebetingelser som virker negativt mot å få flere kollektivtrafikanter.
8. Sandnes kommune anbefaler at personale i Statens vegvesen som arbeider med overordnet planlegging, utbyggingspakker og årlige budsjetter overføres til regionene dersom det blir flere enn 7-9 regioner i forbindelse med forvaltingsreformen.
9. Sandnes kommune anbefaler at fylkeskommunene/regionene får hovedansvaret for å vedta og disponere ressurser fra lokalt og regionalt initierte brukerfinansieringspakker innen samferdselssektoren.
10. Følgende stamvegprosjekter må i tillegg tas med i Nasjonal Transportplan 2010 - 2019:

    - E 39 Eiganestunnelen
    - E 39 Smiene – Harestad
    - E 39 Sandved – Hove
    - E 39 Rogfast

11. Sandnes kommune vil også påpeke at følgende riksveiprosjekter må på plass for å få et helhetlig transportsystem i kommunen:

    - Rv 44 Gandsfjordforbindelsen
    - Rv 505 Skjæveland – Foss/Eikeland
    - Ny tverrforbindelse mellom Rv 505 og E 39 i sør

12. Sandnes kommune vil påpeke at det er viktig å få etablert en bybane/kombibane mellom Sandnes og Stavanger samt til Forus og Stavanger lufthavn Sola så tidlig som mulig i planperioden for å kunne få et tilfredsstillende kollektivtilbud i regionen.
13. Sandnes kommune vil påpeke at det må etableres en ny jernbanetunnel forbi Drangsdalen i Lund kommune slik at en unngår dagens rasfarlige strekning og får en tilfredsstillende kjørehastighet for person- og godstog.

RÅDMANNEN I SANDNES, 18.03.2008

Tore Sirnes
rådmann

Gunnar Byrkjedal
kommunaldirektør

Jan A. Bekkeheien
byplansjef

Vedlegg:

1. Forslag til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 - utdrag

Uttrykt vedlegg (hyperkobling):
1. Forslag til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 - fullstendig

Kopi til:

Rogaland fylkeskommune v/samferdsel, Pb. 130 Sentrum, 4001 Stavanger
Samferdselsdepartementet, Pb. 8010 Dep., 0030 Oslo
Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010 – 2019 v/Statens vegvesen Vegdirektoratet, Pb. 8142 Dep., 0033 Oslo