



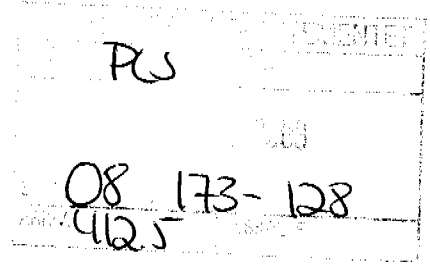
L. STORSVE
Saksbehandler:

Vår dato
30.04.2008
Deres dato
12.12.2007

Vår referanse
200600352 E:113 N00 &83
Deres referanse
061196- JB

Det Kongelige Samferdselsdepartement


Postboks 8010 Dep
0030 Oslo



NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010- 2019 HØRINGSUTTALELSE FRA VEST- AGDER FYLKESKOMMUNE

Viser til Deres frist for uttalelse 30.04.2008.

Med dette oversendes utskrift fra fylkestingets sak 14/2008. Dette er Vest- Agder fylkeskommunes uttalelse til etatenes forslag til NTP som innspill til departementets arbeid med stortingsmelding i saken.


Leif Storsve
Samferdselssjef



SAKSPROTOKOLL

ARKIV

Arkivsak 200600352
Arkivnr. E: 113 N00 &83
Saksbehandler Jon Halvard Eide

Saksgang	Møtedato	Saksnr
Hovedutvalg for næring, samferdsel og miljø	02.04.2008	26/2008
Fylkesutvalget	08.04.2008	19/2008
Fylkestinget	22.04.2008	14/2008

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-19 - UTTALELSE TIL PLANFORSLAGET

Fylkestinget 22.04.2008

Saksordfører: Sigmund Oksefjell

Fylkesutvalget råår fylkestinget til å fatte slikt vedtak:

1. Fylkestinget støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men beklager sterkt at de økonomiske planrammene er alt for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Investeringsrammene må økes med minst 60% for å synliggjøre at man søker reell måloppnåelse. Fylkestinget finner det meget uheldig at transportetatene i planforslaget ikke ble gitt anledning til å angi hvilke rammer som kreves for å nå målene og forventer at etatene i fremtiden får muligheter til å fremme reelle faglige anbefalinger
2. Fylkestinget mener det er positivt at planforslaget anbefaler økt bruk av OPS-løsninger og prosjektfinansiering. For å sikre en effektiv og forutsigbar utbygging av transportinfrastrukturen anbefaler fylkestinget at regjeringen i nært samarbeid med det regionale nivå tar initiativ til å etablere en ordning med prosjektfinansiering utenfor de ordinære rammene i statsbudsjettet. Etablering av et statlig veifond kan være et tjenlig virkemiddel i en slik sammenheng.
3. Fylkestinget ser positivt på at planforslaget tar et krafttak for å redusere etterslepet på drift og vedlikehold, men finner det uakseptabelt at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og vegsiden. Fylkestinget slutter seg også til anbefalingen om å gi økt fokus til mindre, strategiske tiltak innenfor sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og miljø.
4. Fylkestinget minner om at utbyggingen av strekningen E39 Vigeland – Osestad som ligger inne i eksisterende NTP og har blitt utsatt gjentatte ganger allerede, og finner det på denne bakgrunn fullstendig uakseptabelt at strekningen i planforslaget er skjøvet ut til etter 2014. Fylkestinget krever derfor at staten må finne midler til å starte utbyggingen av dette anlegget i 2009 med fullføring i 2010. Alternativt må anlegget betraktes som et bundet prosjekt i neste NTP med oppstart i 2010

5. Fylkestinget beklager sterkt at utbyggingen av strekningen E39 Gartnerløkka – Søgne ikke ligger inne planrammen for NTP 2010 - 2019, og reagerer på at kun en vesentlig kortere del av denne parsellen (Gartnerløkka – Hannevikdalen) er omtalt som marginalt prosjekt i planforslaget. Fylkestinget forventer at E39 Gartnerløkka – Søgne blir omtalt som en del av Samferdselspakke 2 for Kristiansandsregionen med gjennomføring i perioden 2014 – 2019.
6. Fylkestinget beklager at planforslaget ikke klarer å koordinere utbyggingen av E39-tunellen med ny containerhavn i Kristiansand. Det er også manglende koordinering av arbeidet med forlenget rullebane på Kristiansand lufthavn Kjevik og ny atkomstveg til flyplassen. Fylkestinget peker på at god tidsmessig koordinering av slike utbyggingsprosjekter på tvers av etater ville gitt store innsparinger og mer effektiv framdrift, og forventer at den videre NTP-prosessen ivaretar slike hensyn på en god måte.
7. Fylkestinget understreker viktigheten av at Vest Agders mest sentrale transportkorridor, stamveien E18/E39, bygges ut til en jevn og sikker standard på hele stamvestrekningen i korridor 3 mellom Oslo og Stavanger. Vest- Agder stiller seg bak felles strategi for stamveitbygging på Agder der E39 Vigeland – Osestad har høyeste prioritet. Videre prioriteres E39 vest for Kristiansand, E18 Arendal – Tvedestrand og Rv.9 Setesdalen. I tillegg gir vi støtte til arbeidet med utbedring av stamveien fra Vestlandet over Røldal med forbindelser til viktige havner i Kristiansand, Grenland og Larvik.
8. Fylkestinget vil som ny eier av regionveger søke å følge opp strategien om økt satsing på drift, vedlikehold og mindre strategiske tiltak for sikkerhet, og miljø. De foreslåtte rammer er imidlertid så små at det vil bli svært vanskelig for fylkeskommunen å opprettholde de vedtak fylkestinget har gjort om bidrag fra potten for øvrige riksveier til Listerpakken, Samferdselspakke Kristiansand og Hidra landfast. Om fylkeskommunen skal bli i stand til å ivareta sine forpliktelser som vegeier må investeringsrammene til øvrige riksveier økes med minst 60 %. I tillegg må Stortingsmeldingen sette av nødvendige rammer til rassikring i Vest- Agder.
9. Fylkestinget mener at Staten bør etablere en langsiktig, forutsigbar og mer omfattende tilskuddsordning for kollektivtrafikken som tildeles gjennom gjensidig forpliktende avtaler om helhetlig virkemiddelbruk i de største bykommunene, Kristiansand inklusive
10. Fylkestinget er svært positive til at planforslaget har økt fokus på trafiksikkerhet i samsvar med prinsippet for nullvisjonen, og at statens vegvesen setter seg ambisiøse mål deretter. Fylkestinget mener at det er viktig å fokusere på tiltak mot møteulykker som er overrepresentert på statistikken for døde og alvorlige skadde. Fylkestinget ser det også som positivt at NTP fokuserer på andre tiltak enn de rent fysiske og vil spesielt peke på effekten av økt kontrollvirksomhet
11. Fylkestinget stiller seg uforstående til at sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen ikke er omtalt i planforslaget. Samfunnsanalysen for Sørvestbanen har vist at sammenkoblingen er et meget gunstig jernbaneprojekt både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk, og fylkestinget forventer at prosjektet tas inn i Stortingsmeldingen om NTP som en sterk kandidat til framtidig statlig finansiering eller som en sterk kandidat til prosjektfinansiering. Opprusting til dobbeltspor på Vestfoldbanen og bygging av ny bane mellom Larvik og Porsgrunn er viktige forutsetninger for sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, og disse anleggene må legges inn for gjennomføring i perioden 2010- 2013. Vest-Agder fylkeskommune er sterkt uenig i å nedprioritere persontogtrafikken på strekningen Oslo-Kristiansand-Stavanger og mener Sørvestbanen må gjennomføres som 1. fase av et forbedret togtilbud i korridor 3. Fylkestinget mener at utredningen om Sørvestbanen bør legges fram som en del av grunnlaget til Stortinget når strategier for langdistanse

persontrafikk skal vurderes under behandlingen av NTP 2010 – 2019. Fylkestinget krever at nødvendige kryssningsspor på Sørlandsbanen blir prioritert umiddelbart slik at man kan få full effekt at den nye godsterminalen på Ganddal. Fylkestinget er enig i forslaget om å overføre eierskapet til de viktigste jernbaneterminalene fra NSB til Jernbaneverket av hensyn til å tilrettelegge for økt konkurranse på sporet. Fylkestinget forutsetter i likhet med Jernbaneverket at nye forskriftsfestede sikkerhetskrav til togtrafikk er basert på risikoanalyser og dokumentert sikkerhetseffekt, og er bekymret for at ubegrunnede sikkerhetskrav vil bidra til å overføre trafikk fra bane til veg der risikoen i utgangspunktet er mye større.

12. Fylkestinget ser det som avgjørende for en fortsatt positiv utvikling på Kristiansand lufthavn Kjevik at Avinor og Statens vegvesen avsetter tilstrekkelig med ressurser til å fullføre en nødvendig og samordnet utbygging av rullebanen og ny atkomstveg innen gitte tidsrammer for opprettholdelse av full drift på Kjevik.
13. Fylkestinget er positiv til at NTP for første gang omtaler internasjonale transportkorridorer. Det er likeledes positivt at planforslaget tar til orde for stamnettforbindelse til nasjonalhavnene. Fylkestinget støtter videre forslaget om at staten kan gå inn med ressurser i enkelte havner slik som Kristiansand for å tilrettelegge for godsoverføring fra veg til sjø, og muligheten for å gi støtte til nye intermodale transportløsninger etter mønster fra EUs Marco Polo-program.
14. Fylkestinget beklager at NTP- forslaget i liten grad reflekterer tidligere fylkespolitiske innspill og prioriteringer. Fylkestinget mener derfor at NTP- prosessen nå må få mer politisk styring gjennom at Samferdselsdepartementet tar ansvar for hele prosessen fra begynnelse til slutt. Dette innebærer at NTP-sekretariatet bør legges inn i departementet og at planprosessen må innrettes direkte mot ferdig Stortingsmelding. Fylkestinget forutsetter for øvrig at kontakten til fylkeskommunene/regionene blir mye tettere ved neste revisjon av NTP når de fra 2010 blir Norges største vegeier

FYLKESTINGETS BEHANDLING:

Representanten Sigmund Oksefjell (Sp) fremmet følgende forslag til tillegg i pkt 11 (etter setningen som slutter med "2010-2013"):

Fylkestinget er enig med fylkestinget i Rogaland om at utbygging av Drangsdalen, som på grunn av sikkerhet og fremkommelighet har en forhistorisk tillatt kjørehastighet, må prioriteres i planperioden.

Representanten Arild Birkenes (FrP) fremmet følgende alternative forslag til pkt 1:

Fylkestinget beklager sterkt at de økonomiske planrammene i NTP 2010-2019 er alt for lave til å kunne nå de oppsatte mål.

Fylkestinget finner det meget uheldig at transportetatene i planforslaget ikke ble gitt anledning til å angi hvilke rammer som kreves for å nå målene og forventer at etatene i fremtiden får muligheter til å fremme reelle faglige anbefalinger.

Fylkestinget vil understreke viktigheten av at Vest-Agders mest sentrale transportkorridor stamveien E18/E39 bygges ut gjennom hele fylket til firefelts veg med en kostnadsramme på 10 mrd i planperioden.

Fylkestinget vil videre understreke viktigheten av utbedring av riksveg 460 med kostnadsramme på 400 mill i planperioden.

Utbedring av riksveg 9 i Kristiansand – Aust-Agders grense med 670 mill. i planperioden.

Sikre fastlandsforbindelsen til Hidra med 286 mill i perioden og rassikre riksveg 42

Sirdalsvannet med 230 mill.

I tillegg gir vi støtte til arbeidet med utbedring av stamveien fra Vestlandet over Røldal med forbindelse til viktige havner i Kristiansand, Grenland og Larvik.

Representanten Erik Müller (SV) fremmet følgende forslag:

Alternativ til rådmannens pkt.1

Fylkestinget mener at etatene har lagt fram et godt gjennomarbeidet dokument. Dette dokumentet gir et godt grunnlag til å foreta de nødvendige politiske beslutningene. Fylkestinget mener de prioriteringene og strategiene som etaten har lagt til grunn er de riktige. Forslaget synliggjør på en tydelig måte dilemmaene innen transportpolitikken.

På vegsida er det synliggjort et stort behov for penger til drift og vedlikehold, fylkestinget er enig i denne prioriteringen. Det planforslaget viser er at jo flere veier, broer og tunneler vi bygger jo større blir kostnadene til vedlikehold. Innen samme planramme vil dette nødvendigvis føre til lavere investeringer. Dette store dilemmaet synliggjøres godt. Fylkestinget vil be departementet foreta en vurdering om hva som er et riktig nivå på investeringene framover gitt at de fører til økte kostnader til drift og vedlikehold.

Innen rammen til jernbaneanverket er det også blitt veldig liten plass til investeringer. Fylkestinget mener at dette er spesielt problematisk. Fylkestinget i Vest-Agder mener at det på sikt bør bygges ut et høyhastighetsnett for jernbane i Norge. Jernbaneanverket har i sin stamnettutredning "Mer på skinner fram mot 2040" klargjort hvilke prosjekter som må bygges ut før høyhastighetsnettet kan komme på plass. Dette koster i størrelsesorden 100 mrd. kroner. Hvis utbygging av et høyhastighetsnett i Norge skal kunne starte i 2020, må bevilgningene til investering i jernbanene derfor heves til 10 mrd. i året. Sett på bakgrunn av klimameldingen og kompromisset om denne i stortinget med løfter om reduksjon av CO2 utslipp, er det helt nødvendig at regional transport av mennesker og gods skjer ved hjelp av elektrisitet. Dette kan bare gjøres gjennom en stor utbygging av jernbane.

Etatenes planforslag legger mer opp til en debatt om samfunnsøkonomi enn interne prioriteringer. Fylkestinget i Vest-Agder har også lagt merke til at i den offentlige debatten etter at forslaget ble lagt frem, er det rammenes størrelser som har vært debattert, ikke de interne prioriteringene. Derfor vil fylkestinget anbefale departementet i sitt forslag til stortinget å ta en grundig vurdering av hvor stor del av samfunnets ressurser skal brukes til infrastruktur. Fylkestinget mener at dette skal gjøres innenfor handlingsregelen for bruk av "oljefondet".

Tillegg til rådmannens forslag punkt 2.

Fylkestinget forstår finansdepartementets motstand mot prosjektfinansiering. Fylkestinget mener at dette kan løses ved at strategien for tilbakebetaling til utbygger følger kostnadene i prosjektet mye tettere enn i dag. Dermed vil du få en mye tettere sammenheng i tid mellom den fiskale virkningen og forholdet til handlingsregelen for "oljefondet".

VOTERING:

Ved alternativ votering mellom Birkenes forslag og innstillingens pkt 1 fikk Birkenes' forslag syv stemmer (FrP, Dem), mens innstillingen fikk 26.

Ved alternativ votering mellom Müllers forslag til pkt en og fylkesutvalgets innstilling fikk Müllers forslag en stemme, mens innstillingen fikk 32.

Pkt 1 i fylkesutvalgets innstilling ble vedtatt mot en stemme (Dem)

Müllers forslag til tillegg på pkt 2 fikk en stemme (SV)

Pkt 3-10 i innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Pkt 11 i innstillingen og Oksefjells tillegg ble enstemmig vedtatt

Pkt 12-14 ble enstemmig vedtatt.

VEDTAKET BLE:

1. Fylkestinget støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men beklager sterkt at de økonomiske planrammene er alt for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Investeringsrammene må økes med minst 60% for å synliggjøre at man søker reell måloppnåelse. Fylkestinget finner det meget uheldig at transportetatene i planforslaget ikke ble gitt anledning til å angi hvilke rammer som kreves for å nå målene og forventer at etatene i fremtiden får muligheter til å fremme reelle faglige anbefalinger
2. Fylkestinget mener det er positivt at planforslaget anbefaler økt bruk av OPS-løsninger og prosjektfinansiering. For å sikre en effektiv og forutsigbar utbygging av transportinfrastrukturen anbefaler fylkestinget at regjeringen i nært samarbeid med det regionale nivå tar initiativ til å etablere en ordning med prosjektfinansiering utenfor de ordinære rammene i statsbudsjettet. Etablering av et statlig veifond kan være et tjenlig virkemiddel i en slik sammenheng.
3. Fylkestinget ser positivt på at planforslaget tar et krafttak for å redusere etterslepet på drift og vedlikehold, men finner det uakseptabelt at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og vegsiden. Fylkestinget slutter seg også til anbefalingen om å gi økt fokus til mindre, strategiske tiltak innenfor sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og miljø.
4. Fylkestinget minner om at utbyggingen av strekningen E39 Vigeland – Osestad som ligger inne i eksisterende NTP og har blitt utsatt gjentatte ganger allerede, og finner det på denne bakgrunn fullstendig uakseptabelt at strekningen i planforslaget er skjøvet ut til etter 2014. Fylkestinget krever derfor at staten må finne midler til å starte utbyggingen av dette anlegget i 2009 med fullføring i 2010. Alternativt må anlegget betraktes som et bundet prosjekt i neste NTP med oppstart i 2010
5. Fylkestinget beklager sterkt at utbyggingen av strekningen E39 Gartnerløkka – Søgne ikke ligger inne planrammen for NTP 2010 - 2019, og reagerer på at kun en vesentlig kortere del av denne parsellen (Gartnerløkka – Hannevikdalen) er omtalt som marginalt prosjekt i planforslaget. Fylkestinget forventer at E39 Gartnerløkka – Søgne blir omtalt som en del av Samferdselspakke 2 for Kristiansandsregionen med gjennomføring i perioden 2014 – 2019.
6. Fylkestinget beklager at planforslaget ikke klarer å koordinere utbyggingen av E39-tunellen med ny containerhavn i Kristiansand. Det er også manglende koordinering av arbeidet med forlenget rullebane på Kristiansand lufthavn Kjevik og ny atkomstveg til flyplassen. Fylkestinget peker på at god tidsmessig koordinering av slike utbyggingsprosjekter på tvers av etater ville gitt store innsparinger og mer effektiv framdrift, og forventer at den videre NTP-prosessen ivaretar slike hensyn på en god måte.
7. Fylkestinget understreker viktigheten av at Vest Agders mest sentrale transportkorridor, stamveien E18/E39, bygges ut til en jevn og sikker standard på hele stamveistrekningen i korridor 3 mellom Oslo og Stavanger. Vest- Agder stiller seg bak felles strategi for stamveiutbygging på Agder der E39 Vigeland – Osestad har høyeste prioritet. Videre prioriteres E39 vest for Kristiansand, E18 Arendal – Tvedestrand og Rv.9 Setesdalen. I tillegg gir vi støtte til arbeidet med utbedring av stamveien fra Vestlandet over Røldal med forbindelser til viktige havner i Kristiansand, Grenland og Larvik.
8. Fylkestinget vil som ny eier av regionveger søke å følge opp strategien om økt satsing på drift, vedlikehold og mindre strategiske tiltak for sikkerhet, og miljø. De foreslåtte rammer er imidlertid så små at det vil bli svært vanskelig for fylkeskommunen å opprettholde de vedtak fylkestinget har gjort om bidrag fra potten for øvrige riksveier til Listerpakken, Samferdselspakke Kristiansand og Hydra landfast. Om fylkeskommunen skal bli i stand til å ivareta sine forpliktelser som vegeier må

- investeringsrammene til øvrige riksveier økes med minst 60 %. I tillegg må Stortingsmeldingen sette av nødvendige rammer til rassikring i Vest- Agder.
9. Fylkestinget mener at Staten bør etablere en langsiktig, forutsigbar og mer omfattende tilskuddsordning for kollektivtrafikken som tildeles gjennom gjensidig forpliktende avtaler om helhetlig virkemiddelbruk i de største bykommunene, Kristiansand inklusive
 10. Fylkestinget er svært positive til at planforslaget har økt fokus på trafiksikkerhet i samsvar med prinsippet for nullvisjonen, og at statens vegvesen setter seg ambisiøse mål deretter. Fylkestinget mener at det er viktig å fokusere på tiltak mot møteulykker som er overrepresentert på statistikken for døde og alvorlige skadde. Fylkestinget ser det også som positivt at NTP fokuserer på andre tiltak enn de rent fysiske og vil spesielt peke på effekten av økt kontrollvirksomhet
 11. Fylkestinget stiller seg uforstående til at sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen ikke er omtalt i planforslaget. Samfunnsanalysen for Sørvestbanen har vist at sammenkoblingen er et meget gunstig jernbaneprojekt både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk, og fylkestinget forventer at prosjektet tas inn i Stortingsmeldingen om NTP som en sterk kandidat til framtidig statlig finansiering eller som en sterk kandidat til prosjektfinansiering. Opprusting til dobbeltspor på Vestfoldbanen og bygging av ny bane mellom Larvik og Porsgrunn er viktige forutsetninger for sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, og disse anleggene må legges inn for gjennomføring i perioden 2010- 2013. Fylkestinget er enig med fylkestinget i Rogaland om at utbygging av Drangsdalen, som på grunn av sikkerhet og fremkommelighet fortsatt har en forhistorisk tillatt kjørehastighet, må prioriteres i planperioden.
Vest-Agder fylkeskommune er sterkt uenig i å nedprioritere persontogtrafikken på strekningen Oslo-Kristiansand-Stavanger og mener Sørvestbanen må gjennomføres som 1. fase av et forbedret togtilbud i korridor 3. Fylkestinget mener at utredningen om Sørvestbanen bør legges fram som en del av grunnlaget til Stortinget når strategier for langdistanse persontrafikk skal vurderes under behandlingen av NTP 2010 – 2019. Fylkestinget krever at nødvendige kryssningsspor på Sørlandsbanen blir prioritert umiddelbart slik at man kan få full effekt at den nye godsterminalen på Ganddal. Fylkestinget er enig i forslaget om å overføre eierskapet til de viktigste jernbaneterminalene fra NSB til Jernbaneverket av hensyn til å tilrettelegge for økt konkurranse på sporet. Fylkestinget forutsetter i likhet med Jernbaneverket at nye forskriftsfestede sikkerhetskrav til togtrafikk er basert på risikoanalyser og dokumentert sikkerhetseffekt, og er bekymret for at ubegrunnede sikkerhetskrav vil bidra til å overføre trafikk fra bane til veg der risikoen i utgangspunktet er mye større.
 12. Fylkestinget ser det som avgjørende for en fortsatt positiv utvikling på Kristiansand lufthavn Kjevik at Avinor og Statens vegvesen avsetter tilstrekkelig med ressurser til å fullføre en nødvendig og samordnet utbygging av rullebanen og ny atkomstveg innen gitte tidsrammer for opprettholdelse av full drift på Kjevik.
 13. Fylkestinget er positiv til at NTP for første gang omtaler internasjonale transportkorridorer. Det er likeledes positivt at planforslaget tar til orde for stamnettforbindelse til nasjonalhavnene. Fylkestinget støtter videre forslaget om at staten kan gå inn med ressurser i enkelte havner slik som Kristiansand for å tilrettelegge for godsoverføring fra veg til sjø, og muligheten for å gi støtte til nye intermodale transportløsninger etter mønster fra EUs Marco Polo-program.
 14. Fylkestinget beklager at NTP- forslaget i liten grad reflekterer tidligere fylkespolitiske innspill og prioriteringer. Fylkestinget mener derfor at NTP- prosessen nå må få mer politisk styring gjennom at Samferdselsdepartementet tar ansvar for hele prosessen fra begynnelse til slutt. Dette innebærer at NTP-sekretariatet bør legges inn i departementet og at planprosessen må innrettes direkte mot ferdig Stortingsmelding.

Fylkestinget forutsetter for øvrig at kontakten til fylkeskommunene/regionene blir mye tettere ved neste revisjon av NTP når de fra 2010 blir Norges største vegeier

RETT UTSKRIFT:

DATO: 30. april 2008

Sendes saksbehandler i det en viser til resultat av behandlingen i fylkestinget 23. april 2008.

Kristiansand, den 29. april 2008.

Politisk sekretariat


Solfred G. Mjåland



SAKSFREMSTILLING

Arkivsak 200600352 - 55
Arkivnr. E: 113 N00 & 83
Saksbeh. Jon Halvard Eide

Saksgang	Møtedato
Hovedutvalg for næring, samferdsel og miljø	02.04.2008
Fylkesutvalget	08.04.2008
Fylkestinget	22.04.2008

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-19 – UTTALELSE TIL PLANFØRSLAGET

Fylkesrådmannen rår NSM-utvalget og fylkesutvalget til å anbefale fylkestinget å fatte slikt vedtak:

1. Fylkestinget støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men beklager sterkt at de økonomiske planrammene er alt for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Rammene må økes med minst 20 til 60% for å synliggjøre at man søker reell måloppnåelse. Fylkestinget finner det meget uheldig at transportetatene i planforslaget ikke ble gitt anledning til å angi hvilke rammer som kreves for å nå målene og forventer at etatene i fremtiden får muligheter til å fremme reelle faglige anbefalinger
2. Fylkestinget mener det er positivt at planforslaget anbefaler økt bruk av OPS-løsninger og prosjektfinansiering. For å sikre en effektiv og forutsigbar utbygging av transportinfrastrukturen anbefaler fylkestinget at regjeringen i nært samarbeid med det regionale nivå tar initiativ til å etablere en ordning med prosjektfinansiering utenfor de ordinære rammene i statsbudsjettet.
3. Fylkestinget ser positivt på at planforslaget tar et krafttak for å redusere etterslepet på drift og vedlikehold, men finner det uakseptabelt at denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og vegsiden. Fylkestinget slutter seg også til anbefalingen om å gi økt fokus til mindre, strategiske tiltak innenfor sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og miljø.
4. Fylkestinget minner om at utbyggingen av strekningen E39 Vigeland – Osestad har blitt utsatt gjentatte ganger allerede, og finner det på denne bakgrunn fullstendig uakseptabelt at strekningen i planforslaget er skjøvet ut til etter 2014. Fylkestinget

Vest-Agder fylkeskommune er sterkt uenig i å nedprioritere persontogtrafikken på strekningen Oslo-Kristiansand-Stavanger og mener Sørvestbanen må gjennomføres som 1. fase av et forbedret togtilbud i korridor 3. Fylkestinget mener at utredningen om Sørvestbanen bør legges fram som en del av grunnlaget til Stortinget når strategier for langdistanse persontrafikk skal vurderes under behandlingen av NTP 2010 – 2019.

Fylkestinget krever at nødvendige krysningsspor på Sørlandsbanen blir prioritert umiddelbart slik at man kan få full effekt at den nye godsterminalen på Ganddal

Fylkestinget er enig i forslaget om å overføre eierskapet til de viktigste jernbaneterminalene fra NSB til Jernbaneverket av hensyn til å tilrettelegge for økt konkurranse på sporet

Fylkestinget forutsetter i likhet med Jernbaneverket at nye forskriftsfestede sikkerhetskrav til togtrafikk er basert på risikoanalyser og dokumentert sikkerhetseffekt, og er bekymret for at ubegrunnede sikkerhetskrav vil bidra til å overføre trafikk fra bane til veg der risikoen i utgangspunktet er mye større.

11. Fylkestinget ser det som avgjørende for en fortsatt positiv utvikling på Kristiansand lufthavn Kjevik at Avinor og Statens vegvesen avsetter tilstrekkelig med ressurser til å fullføre en nødvendig og samordnet utbygging av rullebanen og ny atkomstveg innen gitte tidsrammer for opprettholdelse av full drift på Kjevik.

12 Fylkestinget er positiv til at NTP for første gang omtaler internasjonale transportkorridorer. Det er likeledes positivt at planforslaget tar til orde for stamnettforbindelse til nasjonalhavnene. Fylkestinget støtter videre forslaget om at staten kan gå inn med ressurser i enkelte havner slik som Kristiansand for å tilrettelegge for godsoverføring fra veg til sjø, og muligheten for å gi støtte til nye intermodale transportløsninger etter mønster fra EUs Marco Polo-program.

13 Fylkestinget beklager at NTP- forslaget i liten grad reflekterer tidligere fylkespolitiske innspill og prioriteringer. Fylkestinget mener derfor at NTP- prosessen nå må få mer politisk styring gjennom at Samferdselsdepartementet tar ansvar for hele prosessen fra begynnelse til slutt. Dette innebærer at NTP-sekretariatet bør legges inn i departementet og at planprosessen må innrettes direkte mot ferdig Stortingsmelding. Fylkestinget forutsetter for øvrig at kontakten til fylkeskommunene/regionene blir mye tettere ved neste revisjon av NTP når de fra 2010 blir Norges største vegeier

BAKGRUNN FOR SAKEN

Den 17.januar la transportetatene fram forslag til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019. Forslaget er på høring fram til 30.april. Fylkeskommunene er høringsinstans. Høringsfristen tilsier at uttalelsen fra Vest-Agder må behandles i fylkestinget 22 – 23.april med forutgående behandling i NSM-utvalget 2.april og i fylkesutvalget 8.april.

Alle kommunene i fylket er gjennom regionrådene invitert til å gi innspill til fylkeskommunens uttalelse. Innspill fra regionråd Lister og Lindesnes, samt fra Kristiansand kommune følger saken som trykt vedlegg.

Vegforbindelse prioriteres til Kristiansand havn og til jernbanens godsterminaler i Kristiansand, samt til Kristiansand lufthavn Kjevik. I første omgang omklassifiseres dagens vegforbindelser til stamveg. Investeringsforslag behandles i handlingsprogrammet fra 2009

Større jernbaneinvesteringer i Region Sør:

Dobbeltspor Barkåker – Tønsberg og dobbeltspor Holm – Holmestrand fullfinansieres innen planrammen i 2010 – 2019. Enkeltsporet bane Farriseidet – Porsgrunn delfinansieres 2010 – 2019 innen planrammen og hvis rammen øker med 20%.

Større investeringsprosjekter på veg på Agder:

- Andre byggetrinn for Varoddbrua i Kristiansand. Bygges i perioden 2014 – 2019.
- E39 Vigeland – Osestad i 2014 – 2019
- RV 9 – utbedring av Tveit – Langeid i Aust-Agder i 2010 - 2013

Hvis planrammen øker med 20% foreslås i tillegg:

- Å ”fremskynde” E39 Vigeland – Osestad til 2010 – 2013
- Utbygging av E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen i 2014 – 2019 gjennom delvis bompengefinansiering

Trafikksikkerhetstiltak på veg:

Statens vegvesen foreslår at det satses spesielt på midtdelere og midtfelt på stamvegene i Region Sør. Alle stamvegene skal vurderes i arbeidet med Handlingsprogrammet 2010 – 2013, herunder ulykkesutsatte strekninger på E18 og E39 mellom Porsgrunn og Mandal.

Øvrige riksveger & regionveger

Fra 2010 er de forutsatt at de nye regionene overtar eierskap og forvaltning av dagens øvrige riksgvegnett og tilhørende ferjestrekninger. I vedlegg V6 (s.218) ligger forslag om hvordan ressursene bør fordeles mellom staten og de nye regionene.

For Vest-Agder foreslås en ramme for øvrige riksveger på 420 mill. kr. for perioden 2010 – 2019. Dette er en nedgang fra 850 mill. kr. i forhold til rammene i inneværende NTP. Videre foreslås det ikke rassikringsmidler for Vest-Agder. Rammen for rassikring var 320 mill. kr. i inneværende NTP.

Bytransport

Det er utarbeidet egne byanalyser for hver av de fire største byene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Kristiansand er ikke lenger definert som storby i NTP-sammenheng. I vegregion sør har et tverretattlig samarbeidsprosjekt i regi av Statens vegvesen laget et felles innspill til NTP med helhetlige areal- og transportstrategier for de mellomstore byregionene Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og **Agderbyen**. Hver byregion arbeider for å utvikle arenaer for samhandling og komme fram til avtalefestede areal- og transportpakker mellom statlige transportetater, fylkeskommunene og kommuner. Målet er at det skal være regional enighet om tiltak, arealforvaltning, finansiering og drift av transporttilbudet. Samarbeidsprosjektet baserer seg blant annet på erfaringene fra ATP-prosjektet i

Det er imidlertid uakseptabelt at satsingen på drift og vedlikehold 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 inneværende NTP 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.

Planprosess og organisering av planarbeidet

For å få til nødvendig samordning mellom transportformene i NTP, er det avgjørende at Samferdselsdepartementet heretter tar ansvar for utarbeidelsen av planforslaget og at NTP-sekretariatet legges inn her. Arbeidet med etatens forslag betegnes presist som en teknisk øvelse av samferdselsministeren. Prosessen avpolitiseres totalt. Da blir det en ørkesløs debatt mellom regionalt politisk nivå som ønsker å diskutere måloppnåelse og rammer, mens etatene diskuterer hva de kan få til innenfor gitte rammer og retningslinjer uten reelt forhold til ønsket måloppnåelse. Hvis ikke radikale organisatoriske grep gjøres, mister NTP- prosessen interesse

Samordningsbehov

Planforslaget har også et noe mer helhetlig perspektiv på forholdet og spillet mellom de ulike transportformene enn tidligere generasjoner av NTP (se kap. 2 – sammenhengende nasjonalt transportnett), men eksemplene nedenfor viser at det fortsatt er behov for å styrke samordningen på tvers av etater i tid.

Nasjonalhavna Kristiansand skal bygge ny containerhavn i 2010-12. Rett ved går ny E39 i tunnel .Havna har behov for store steinmasser til utfylling, men veitunnelene vil etter planene ikke bli sprengt ut før i 2015- 20. Dette betyr at havna får kostnader ved å kjøpe fyllmasse mens Statens vegvesen får kostnader med stort overskudd av sprengmasse. Vi beklager således at NTP- prosessen ikke har beskjeftiget seg med denne type utfordring.

Kjevik lufthavn har betydelige krav til å øke sikkerheten på rullebanen. Samtidig er det et regionalt ønske om å få til en ny veiadkomst til flyplassen fra sør. Det er gjort iherdige forsøk på å samordne disse tiltakene slik at nødvendige kulverter kan legges samtidig med anlegg på rullebanen. NTP har ikke beskjeftiget seg med dette heller. Det bør være en utfordring for den videre NTP- prosessen å fange opp slike samordningsbehov til innsparing av ressurser og økt samfunnsnytte.

Nærmere om mål og strategier knyttet til klimautfordringer og miljømålene

Klimameldingens målsettinger om 30 % reduksjon i CO₂ og Gøteborgprotokollens mål om reduksjon i NO_x, er lagt til grunn. Særlig klimamålsettingen er svært ambisiøs. For at transportsektoren skal ta forutsatt utslippsreduksjon, må det derfor legges opp strategier og tiltak som generelt bidrar til mindre bruk av energi og at man innen både gods- og persontransport bruker mindre energi pr. km.

Det bør settes inn betydelige ressurser til å støtte forskning og utvikling på alternativt drivstoff og reduserte utslipp fra kjøretøy. Vest-Agder fylkeskommune ser positivt på at Regjeringen i "Klimameldingen" (St.meld. nr.34, 2006 – 2007) vil utrede spørsmålet om å opprette et eget organ – Transnova – for å styrke arbeidet for miljøvennlig transport. Vi mener videre at bruk av naturgass i transportsektoren bør vurderes nærmere som bidrag til reduksjon i partikkel- og NO_x – utslipp. Særlig bør dette vurderes for skipstrafikken, både på nærsjøfart og internasjonal skipsfart.

opp i NTP innenfor den ramme som etatene er forpliktet til å holde seg innenfor. På s.27 i plandokumentet heter det at "Innenfor planrammene er det derfor ikke mulig å bygge ut infrastrukturen til et ønsket nivå i overskuelig framtid". Vi forventer på denne bakgrunn at Stortingsmeldingen legger til grunn økonomiske rammer som i større grad kan bidra til å realisere målene i planforslaget.

Vi finner det således uheldig at planforslaget opererer med et så stort gap mellom mål og virkemidler, og for fremtiden må transportetatene gis mulighet til å fremme reelle faglige anbefalinger om hvordan målene skal nås og hvilke økonomiske ressurser dette krever.

Prosjektfinansiering

Det er positivt at en i planforslaget anbefaler OPS-løsninger og prosjektfinansiering for 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. Samferdselssjefskollegiet har utredet temaet prosjektfinansiering og Econ Finans har gjort en utredning for Oslopakke for å vurdere virkningen av tung infrastrukturbygging på nasjonal økonomi. Oslopakke 3 innebærer økte anleggsinvesteringer på om lag 1,5 mrd per år over en 20- års periode. Econ konkluderer med at selv om dette er en stor investeringspakke vil den neppe skape spesielle pressproblemer i økonomien. Dette skyldes i følge Econ følgende:

1. Ekstrainvesteringene er brukerfinansiert og vil trekke tilsvarende kjøpekraft ut av markedet.
2. Anleggsbransjen vil ha kapasitet til å ta slike prosjekt bl.a. fordi bransjen har ledig kapasitet. Ytterligere kapasitet vil frigjøres fordi mange store prosjekt vil bli fullført de nærmeste årene. Det kan også hentes inn kapasitet fra utlandet. 1,5 mrd. kr. er heller ikke spesielt mye i bransjen. Til sammenligning er Statens årlige investeringsrammer på 40 mrd. kr. og gjennomsnittlige årlige investeringer i petroleumssektoren er på 45 mrd. kr.
3. Store deler av de store entreprisene vil være på utenlandske hender og kapital fra disse vil i stor grad føres ut av landet.

Det anbefales sterkt at det iverksettes et arbeid i regjeringen i nært samarbeid med det regionale nivå for å skape rom for prosjektfinansiering utenfor de ordinære rammene i Statsbudsjettet. Disse rammene vil erfaringsmessig aldri være i stand til å dekke behovet innenfor samferdselssektoren.

Vi anbefaler at Econ får et nytt oppdrag der de blir bedt om å vurdere virkningen av 5mrd til Statens vegvesen og 5 mrd. til Jernbaneverket årlig på norsk økonomi. Da har vi rammer som setter etatene i stand til å gjøre en fornuftig jobb, og vi vet om dette vil påvirke norsk økonomi negativt.

Veg

Det er vel dokumentert at behovet for å forbedre veginfrastrukturen i Vest-Agder er meget påtrengende. Fylket hadde i 2007 tredje størst økning i trafikken nasjonalt. Fra 2002 har andelen av tunge kjøretøyer på hovedfartsårene i fylket økt med 25 prosent. I Agderfylkene finner en også den største vegslitasjen i Region Sør. Vest-Agder har i tillegg en meget stor andel drepte og skadde på veiene i forhold til resten av fylkene i landet.

skal videreføres som i dag, men med signaler om en styrking av stamvegene på bekostning av øvrige riksveger, ligger det en usikkerhet her.

Rammene for øvrige riksveger bygger, som resten av NTP, på 2007- rammene. Dette var et meget dårlig år for øvrige riksveger i Vest- Agder. Resultatet er at rammen til investeringer i fylket er godt og vel halvert fra 85 mill. kr. til 42 mill. kr. pr. år. Dette er et beløp det er umulig å arbeide videre med på en fornuftig måte. Ikke dekker det de vedtak fylkestinget har gjort i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, fullføring av Listerpakka og fastlandsforbindelse til Hidra. Det er da heller ikke noe igjen til sterkt etterspurte tiltak på store deler av det øvrige riksvegnettet i fylket slik som rv. 460 og rv.42. Så selv om vi er enige i satsing på drift og vedlikehold, er det nødvendig med betydelig økte rammer til investeringer. Dette er helt avgjørende for at det regionale vegnettet skal kunne bidra til regional utvikling. Enkle beregninger viser at hvis vi får +20% og andelen til drift og vedlikehold holdes konstant, vil investeringsdelen kunne øke med ca. 60%. Da nærmer vi oss dagens ramme for investering. +20% må derfor sees som et absolutt minimum som ramme for øvrige riksveger.

NTP og forvaltningsreformen

Øvrige riksveier skal overtas av fylkeskommunene/regionene fra 1/1- 2010. Det betyr at vi vil få overført midler til arbeidet med dette veinettet som en rammebevilgning og at vi selv må utarbeide et handlingsprogram for perioden 2010- 13. Dette arbeidet bør komme i gang relativt raskt og slutføres så fort som mulig etter at endelige rammer er fastlagt i Stortinget våren 2009.

I NTP- forslaget er det foreslått avsatt en pott med statlige midler som en overgangsordning for selv staten ser at det er husmannsvilkår de tilbyr de nye veieierne. Dette synes, ut fra prinsippet om rammeoverføring, å være helt galt. Skal reformen virke, må den nye veieieren ha full råderett over rammene og ikke være avhengig av tilfeldig dimensjonerte pottes styrt av et lite forutsigbart statsbudsjett.

Kommunenes Sentralforbund (KS) har formulert krav og forutsetninger for en vellykket overføringer av øvrige riksveger til de nye regionene/fylkene. Hovedpunktene refereres nedenfor.

Fylkeskommunene og KS forutsetter at regionenes 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

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

- Prosedyre for overføring av ansvaret for øvrige riksveger fra stat til region må avklares
- KS og fylkeskommunene legger som regjeringen og Stortinget til grunn at regionene skal finansieres gjennom rammefinansiering og forutsetter at også de nå øremerkede midlene knyttet til rassikring, nasjonale turistveger og tilpasning av ferjekaier inngår i rammetilskuddet til de nye regionene.
- KS og fylkeskommunene må 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.

Vest-Agder fylke mener at midlene til kollektivtiltak på veg må økes og at de bør prioriteres av fylkene som har ansvaret for kollektivtrafikken.

Nærmere om miljøvennlig transport i by

Vi er i hovedsak enig i de foreslåtte strategiene for mer miljøvennlig transport i byområder med køprising, økonomisk støtte til bedre kollektivtilbud, god tilrettelegging for gående og syklende, restriksjoner og høyere kostnader på parkering, samt en arealbruk som reduserer behovet for bruk av privatbil.

NTP har foreslått egne strategier for byene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Kristiansand kommune er en av 5 storbyer i gjeldene NTP (2006-2009). Det er beklagelig at Kristiansandsregionen ikke har fått samme status i dette plandokumentet. Dette er ikke i tråd med statens politikk slik den uttrykkes blant annet gjennom belønningsordningen. Kristiansandsområdet har langt høyere kollektivandel enn befolkningsmengde og – tetthet skulle tilsi og har flere kollektivreiser pr. innbygger enn Stavanger. Av den grunn bør Kristiansandsregionen fremdeles betraktes som en av storbyregionene.

Vi er enig med planforslaget i at trafikkregulerende tiltak i by er nødvendig for å begrense bilbruken. Slike tiltak må følges opp med vesentlige og samtidige kapasitets – og tilbudsøkninger i kollektivsystemet, særlig i rushet. Dette er svært kostbart og vil kreve en helt annen finansieringsmodell for driften av kollektivtransporten enn i dag. Staten bør etablere en langsiktig, forutsigbar og mer omfattende tilskuddsordning som tildeles gjennom gjensidig forpliktende avtaler om helhetlig virkemiddelbruk i de største bykommunene. Dersom man skal finansiere et trendbrudd for kollektivtransporten i byene, må dette kombineres med alternativ finansiering. Rushtidsavgift utredes nå i Kristiansandsregionen.

I byområdene er fremkommeligheten for bussene generelt en stor utfordring. Staten har et ansvar som vegholder, både nå og etter ny ansvarsfordeling som følge av regionreformen. Etatens forslag til rammer er altfor lave til å løse problemene langs stamveg. På riksvegene er det også store udekkede behov.

Fremkommelighetsproblemene for kollektivtransporten er betydelige i Kristiansand til tross for utbygging av flere kollektivfelt. Det må derfor defineres mål og indikatorer som viser utvikling i reisetid og punktlighet for kollektivtrafikken i forhold til biltrafikken i de store byene, herunder også Kristiansand. Fremkommelighetsproblemene krever mulighet for alternativ finansiering av fremkommelighetstiltak og prioritering uavhengig av ansvarsfordelingen mellom vegholderne slik at midlene prioriteres til de strekninger hvor behovet er størst. En samordnet prioritering av tiltak i Kristiansandsregionen håndteres nå gjennom ATP-prosjektet. For øvrig bør fylkeskommunen med ansvar for kollektivtrafikken ha en avgjørende rolle i prioritering av infrastrukturmidler til kollektivtiltak.

Statens vegvesen har i sitt etatsforslag (s115) omtalt sitt initiativ til et samarbeid for å utvikle mindre byregioner, herunder "Agderbyen". "Agderbyen" er et langstrakt bånd bestående av en stor og flere mindre byer. Ut fra kjennetegn og utfordringer er det ikke hensiktsmessig å behandle "Agderbyen" som ett storbyområde i stedet for Kristiansandsregionen. Utfordringer og strategier for dette området er derfor omtalt under avsnittet om kollektivtrafikk mellom byer.

Vest-Agder fylkeskommune etterlyser helhetstenkning og avklaring omkring bruk av bompengefinansiering i byområdene. I NTP signaliserer vegstaten at man ønsker å utnytte dette finansieringspotensialet fullt ut til finansiering av stamvegene. Det er vanskelig for oss å

19/2008 200600352-55 Nasjonal transportplan 2010-19 - uttalelse til planforslaget

Vedlegg:

- Uttalelse fra Lister- og Lindesnesregionen
- Saksframlegg for uttalelse fra Kristiansand kommune