



AUST-AGDER FYLKESKommUNE  
FYLKESRÅDMANNEN

STAMP	PLS
Saksnr.	08 173 - 135
Arkivnr.	4123

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 dep  
0030 Oslo

Saksbehandler: Ola Olsbu  
Direkte tlf.: 37017420

Deres ref.:  
Vår ref.: 2006/288-  
8691/2008

Vår dato: 30.04.2008  
Arkivnr: N10

## NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2010 - 2019 - UTTALELSE

Fylkestinget behandlet ovennevnte sak i møte 22. april 2008.

### Det ble gjort slikt vedtak:

- Fylkestinget støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men det er uakseptabelt at de økonomiske planrammene er alt for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Rammene må økes med 60 % for å oppnå en reell måloppnåelse. Fylkestinget finner det 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.*
- 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*
- 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.*
- Fylkestinget støtter prioriteringene i uttalelsen til Agderrådets stamveiaktsjon angående NTP 2010-2019.*
- 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 jernbaneprosjekt både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Prosjektet må tas med i regjeringens forslag til NTP og fremskyndes slik at sammenkoblingen sees i sammenheng med opprustningen av Vestfoldbanen. Dobbeltspor på Vestfoldbanen og ny bane mellom Larvik og Porsgrunn er viktige forutsetninger for sammenkoblingen. Disse anleggene må sikres gjennomføring i perioden 2010-13. Ny bane fra Porsgrunn til Skorstøl må*

stå ferdig i 2015-16 for å oppnå full effekt av utbyggingen raskt. Planleggingsmidler må bevilges straks slik at fylkeskommuner, kommuner og jernbaneanverket kan få de nødvendige planer på plass.

6. E18 Tvedestrand-Arendal er det viktigste infrastrukturprosjektet i Aust Agder. Prosjektet må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP slik at videre planlegging kan sikre anleggstart i 2014. Prosjektets samlede betydning for stamveinettet i Aust-Agder er av en slik art at det kan vurderes alternative finansieringsløsninger.

Fylkestinget mener at E18-Vinterkjær må legges inn i NTP 2010-2019. Området representerer en tunnelflaskehals på E18. Samtidig vil en utbygging legge til rette for et tidsmessig kollektivknutepunkt og sikre gode kryssløsninger.

7. Fylkestinget kan ikke godta forslaget om at utbygging av Rv 9 stopper opp etter at strekningen Tveit-Langeid er fullført. Fylkestinget peker på den store regionale betydningen av Rv 9 og det faktum at denne ikke er beliggende i ett trafikksterkt område hvor bomfinansiering kan sies å kunne ha en sterk medvikende finansieringseffekt. Det forventes statlige midler til å oppgradere Rv 9 til stamvei standard i løpet av perioden
8. Fylkestinget er i utgangspunktet positivt til forslaget om en overføring av det regionale vegnettet til fylkeskommunene. De økonomiske og praktiske sidene ved dette må vurderes som en del av arbeidet med forvaltningsreformen. En viktig premisse for en slik overføring må være at det gis økonomiske rammer som gjør det mulig å ivareta ansvaret for vegnettet både når det gjelder vedlikehold, drift og fornyelse. Det forutsettes at utgangspunktet for nivået på Aust Agders ramme tilsvarer nivå i NTP 2006-2015, med tilhørende korrigeringer for økte rammer.
9. Fylkestinget ser det som positivt at Bystrategiprojektet i regi av Statens vegvesen for de 4 mellomstore byområdene i region sør er omtalt i NTP med mål om å utvikle attraktive og bærekraftige byområder. Aust-Agder fylkeskommune er positiv til å delta sammen med berørte kommuner og Statens vegvesen i en videre prosess for å utvikle samarbeidet med samordnet areal- og transportplaner. Det forutsettes at prosjektet følges opp fra statlig hold med prioritering av midler til infrastruktur som underbygger denne utviklingen i byregionene. Midler til planlegging, drift og investeringer vil være avgjørende for å lykkes.
10. Fylkestinget i Aust Agder vil peke på de store og alvorlige miljøkonsekvenser uhell i skipsfarten langs Sørlandet og i Skagerrak vil kunne medføre. På denne bakgrunn må det opprettes en slepe- og oljevernberedskap med base i Arendal havn, Eydehavn. Trygg ferdsel til havs og beredskap for å unngå store miljøkatastrofer i ett tett befolket kystlandskap med store turisttrafikk gjør kort utrykningstid nødvendig.

Utskrift av fylkestingssak nr. 9/2008 vedlegges.

Medhilsen  
  
 Arild Etelsen

  
 Randi Mykland

Kopi m/vedlegg:

Statens vegvesen, Vegdirektoratet	Postboks 8142 Dep	0033	Oslo
Avinor	Postboks 150	2061	Gardermoen
Kystverket	Serviceboks 2	6025	Ålesund
Jernbaneverket	Postboks 788 sentrum	0106	Oslo



## Aust-Agder fylkeskommune

### Saksfremlegg

Dato: 31.03.2008  
Arkivref: 2006/288-6122/2008 / N10

Saksbehandler: Tor Arne Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
08/9	Fylkestinget	22.04.2008

## NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2010 - 2019. UTTALELSE.

### 1. Forslag til vedtak

Fylkesrådmannen fremmer slikt forslag til vedtak:

1. Fylkestinget støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men beklager 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 oppnå en reell måloppnåelse. Fylkestinget finner det 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. 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. E18 Tvedestrand – Arendal er det viktigste infrastrukturprosjektet i Aust-Agder. Prosjektet må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP slik at videre planlegging kan sikres med forventning om anleggsstart i 2014. Fylkestinget er positiv til at strekningen om nødvendig delfinansieres med bompenger.
5. Fylkestinget kan ikke godta forslaget om at utbyggingen av Rv 9 stopper opp etter at strekningen Tveit – Langeid er fullført. Fylkeskommunen vil utfordre kommunene langs rv 9 til å se om det er grunnlag for en videreføring av utbyggingen med økte lokale bidrag og at Staten utfordres til å delta i et slikt spleiselag.

6. Fylkestinget er i utgangspunktet positivt til forslaget om en overføring av det regionale vegnettet til fylkeskommunene. De økonomiske og praktiske sidene ved dette må vurderes som en del av arbeidet med forvaltningsreformen. En viktig premisse for en slik overføring må være at det gis økonomiske rammer som gjør det mulig å ivareta ansvaret for vegnettet både når det gjelder vedlikehold, drift og fornyelse.
7. 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 jernbaneprosjekt både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Prosjektet må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP slik at videre planlegging av prosjektet kan sikres i samarbeid med Jernbaneverket, fylkeskommunene og de berørte kommunene. Opprusting til dobbeltspor på Vestfoldbanen og bygging av ny bane mellom Larvik og Porsgrunn er viktige forutsetninger for sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Disse anleggene må sikres gjennomføring i perioden 2010- 2013.
8. Fylkestinget ser det som positivt at Bystrategiprojektet i regi av Statens vegvesen for de 4 mellomstore byområdene i region sør er omtalt i NTP med mål om å utvikle attraktive og bærekraftige byområder. Aust-Agder fylkeskommune er positiv til å delta sammen med berørte kommuner og Statens vegvesen i en videre prosess for å utvikle samarbeidet med samordnet areal- og transportplaner. Det forutsettes at prosjektet følges opp fra statlig hold med prioritering av midler til infrastruktur som underbygger denne utviklingen i byregionene. Midler til planlegging, drift og investeringer vil være avgjørende for å lykkes.

#### **Komitebehandling:**

Flertallet bestående av Gunnar Skripeland AP, Tarjei Ravn AP, Signer Ann Jørgensen SV, Aud Angelstad, Tone Helene Strat KrF, Kjell Ingolf Ropstad, Øystein Haga V, Inger Juvastøl H og Kristoffer Andreas Lyngvi H fremmet følgende innstilling:

1. Fylkestinget støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men det er uakseptabelt at de økonomiske planrammene er alt for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Rammene må økes med 60 % for å oppnå en reell måloppnåelse. Fylkestinget finner det 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. 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 støtter prioriteringene i uttalelsen til Agderrådets stamveiaksjon angående NTP 2010-2019.
5. 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 jernbaneprosjekt både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Prosjektet må tas med i regjeringens forslag til NTP og fremskyndes slik at sammenkoblingen sees i sammenheng med opprustningen av Vestfoldbanen. Dobbeltspor på Vestfoldbanen og ny bane mellom Larvik og Porsgrunn er viktige forutsetninger for sammenkoblingen. Disse anleggene må sikres gjennomføring i perioden 2010-13. Ny bane fra Porsgrunn til Skorstøl må stå ferdig i 2015-16 for å oppnå full effekt av utbyggingen raskt. Planleggingsmidler må bevilges straks slik at fylkeskommuner, kommuner og jernbaneverket kan få de nødvendige planer på plass.

6. E18 Tvedestrand-Arendal er det viktigste infrastrukturprosjektet i Aust Agder. Prosjektet må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP slik at videre planlegging kan sikre anleggstart i 2014. Prosjektets samlede betydning for stamveinetten i Aust-Agder er av en slik betydning at det kan vurderes bruk av bomfinansiering. Fylkestinget ber på bakgrunn av dette om at det blir utredet alternative finansieringsløsninger for prosjektet.
7. Fylkestinget kan ikke godta forslaget om at utbygging av Rv 9 stopper opp etter at strekningen Tveit-Langeid er fullført. Fylkestinget peker på den store regionale betydningen av Rv 9 og det faktum at denne ikke er beliggende i ett trafikksterkt område hvor bomfinansiering kan sies å kunne ha en sterk medvikende finansieringseffekt. Det forventes statlige midler til å oppgradere Rv 9 til stamvei standard i løpet av perioden
8. Fylkestinget er i utgangspunktet positivt til forslaget om en overføring av det regionale vegnettet til fylkeskommunene. De økonomiske og praktiske sidene ved dette må vurderes som en del av arbeidet med forvaltningsreformen. En viktig premisse for en slik overføring må være at det gis økonomiske rammer som gjør det mulig å ivareta ansvaret for vegnettet både når det gjelder vedlikehold, drift og fornyelse. Det forutsettes at utgangspunktet for nivået på Aust Agders ramme tilsvarer nivå i NTP 2006-2015, med tilhørende korrigeringer for økte rammer.
9. Fylkestinget ser det som positivt at Bystrategiprojektet i regi av Statens vegvesen for de 4 mellomstore byområdene i region sør er omtalt i NTP med mål om å utvikle attraktive og bærekraftige byområder. Aust-Agder fylkeskommune er positiv til å delta sammen med berørte kommuner og Statens vegvesen i en videre prosess for å utvikle samarbeidet med samordnet areal- og transportplaner. Det forutsettes at prosjektet følges opp fra statlig hold med prioritering av midler til infrastruktur som underbygger denne utviklingen i byregionene. Midler til planlegging, drift og investeringer vil være avgjørende for å lykkes.
10. Fylkestinget i Aust Agder vil peke på de store og alvorlige miljøkonsekvenser uhell i skipsfarten langs Sørlandet og i Skagerrak vil kunne medføre. På denne bakgrunn må det opprettes en slepe- og oljevernberedskap med base i Arendal havn, Eydehavn. Trygg ferdsel til havs og beredskap for å unngå store miljøkatastrofer i ett tett befolket kystlandskap med store turisttrafikk gjør kort utrykningstid nødvendig.

Mindretallet bestående av Oddvar Østreim Frp og Elisabeth Linnea Kjellevold Pfaff Frp, fremmet følgende innstilling:

1. Aust-Agder fylkesting mener forslaget til Nasjonal transportplan for perioden 2010 til 2019 signaliserer en helt utilstrekkelig satsing på nødvendige samferdselsløsninger over hele landet.
2. NTP må langt klarere betone statens ansvar for finansieringen av infrastrukturen i samferdselssektoren.

3. Fylkestinget avviser press fra regjeringen om å bruke bompenger for å få utført byggingen av statlige veier. Fylkestinget avviser også bruk av bompenger til investering og drift av kollektivtrafikk.
4. Fylkestinget mener ny E-18 Tvedestranede – Arendal er det viktigste infrastrukturprosjektet med hensyn til trafikksikkerhet og fremkommelighet, og må omtales i forslaget til NTP 2010 – 2019, slik at planleggingen kan sikres med forventet anleggstart i 2014.
5. Fylkestinget avviser en klimabasert miljøpolitikk som medfører økte skatter og avgifter på bil og drivstoff.
6. Fylkestinget vil understreke at hoveddelen av kollektivtransporten går med buss, og at sikre og miljøvennlige veier er en forutsetning for en velfungerende kollektivtrafikk.
7. Fylkestinget kan ikke godta forslaget om at utbyggingen av RV9 stopper opp etter at strekningen Tveit – Langeid er fullført. Det er viktig å minne regjeringen på hvor viktig det er med vei av god standard for distriktene. RV9 er også en hovedferdsåre med stor nasjonal verdi.

#### **Behandling i plenum:**

Oddvar Østreim fremmet følgende forslag til nytt pkt. 8 i mindretallsinnstillingen:

"Arendal havn, Eydehavn må få en plass i NTP."

Jon-Olav Strand fremmet følgende forslag til flertallsinnstillingen:

"Tilleggsforslag: Nytt pkt. etter pkt. 6:

Fylkestinget mener at E18 – Vinterkjær må legges inn i NTP 2010-2019. Området representerer en tunnelflaskehals på E18. Samtidig vil en utbygging legge til rette for et tidsmessig kollektivknutepunkt og sikre gode kryssløsninger."

Tellef Inge Mørland fremmet følgende endringsforslag til pkt. 6:

"De to første setningene som innstillingen, deretter:

Prosjektets samlede betydning for stamvegnettet i Aust-Agder er av en slik art at det kan vurderes alternative finansieringsløsninger.

Resten av avsnittet utgår."

Øystein Haga fremmet følgende tilleggsforslag til pkt. 6:

"Parsellen E-18/Vinterkjær må utbedres med anleggstart så tidlig som mulig i perioden 2010/2019 for å sikre gode løsninger for trafikknutepunktet Vinterkjær. Tiltaket prioriteres etter strekningen Arendal-Tvedestrand."

#### **Votering:**

Ved alternativ votering mellom komiteens flertallsinnstilling sammen med Mørlands endringsforslag til pkt. 6 og komiteens mindretallsinnstilling sammen med tillegg fra Oddvar Østreim, ble flertallsinnstillingen vedtatt med 27 mot 6 stemmer.

#### **Prøvevotering:**

Hagas tilleggforslag til pkt. 6 fikk 8 stemmer.  
Strands tilleggforslag til pkt. 6 fikk 25 stemmer.

Prøvevoteringen ble ansett som *endelig votering*.

**Dermed var følgende vedtatt:**

1. Fylkestinget støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men det er uakseptabelt at de økonomiske planrammene er alt for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Rammene må økes med 60 % for å oppnå en reell måloppnåelse. Fylkestinget finner det 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. 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 støtter prioriteringene i uttalelsen til Agderrådets stamveiaksjon angående NTP 2010-2019.
5. 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 jernbaneprosjekt både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Prosjektet må tas med i regjeringens forslag til NTP og fremskyndes slik at sammenkoblingen sees i sammenheng med opprustningen av Vestfoldbanen. Dobbelspor på Vestfoldbanen og ny bane mellom Larvik og Porsgrunn er viktige forutsetninger for sammenkoblingen. Disse anleggene må sikres gjennomføring i perioden 2010-13. Ny bane fra Porsgrunn til Skorstøl må stå ferdig i 2015-16 for å oppnå full effekt av utbyggingen raskt. Planleggingsmidler må bevilges straks slik at fylkeskommuner, kommuner og jernbaneverket kan få de nødvendige planer på plass.
6. E18 Tvedestrand-Arendal er det viktigste infrastrukturprosjektet i Aust Agder. Prosjektet må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP slik at videre planlegging kan sikre anleggstart i 2014. Prosjektets samlede betydning for stamveinettet i Aust-Agder er av en slik art at det kan vurderes alternative finansieringsløsninger.  
  
Fylkestinget mener at E18-Vinterkjær må legges inn i NTP 2010-2019. Området representerer en tunnelflaskehals på E18. Samtidig vil en utbygging legge til rette for et tidsmessig kollektivknutepunkt og sikre gode kryssløsninger.
7. Fylkestinget kan ikke godta forslaget om at utbygging av Rv 9 stopper opp etter at strekningen Tveit-Langeid er fullført. Fylkestinget peker på den store regionale betydningen av Rv 9 og det faktum at denne ikke er beliggende i ett trafikksterkt område hvor bomfinansiering kan sies å kunne ha en sterk medvikende finansieringseffekt. Det forventes statlige midler til å oppgradere Rv 9 til stamvei standard i løpet av perioden



8. Fylkestinget er i utgangspunktet positivt til forslaget om en overføring av det regionale vegnettet til fylkeskommunene. De økonomiske og praktiske sidene ved dette må vurderes som en del av arbeidet med forvaltningsreformen. En viktig premis for en slik overføring må være at det gis økonomiske rammer som gjør det mulig å ivareta ansvaret for vegnettet både når det gjelder vedlikehold, drift og fornyelse. Det forutsettes at utgangspunktet for nivået på Aust Agders ramme tilsvarer nivå i NTP 2006-2015, med tilhørende korrigeringer for økte rammer.
9. Fylkestinget ser det som positivt at Bystrategiprojektet i regi av Statens vegvesen for de 4 mellomstore byområdene i region sør er omtalt i NTP med mål om å utvikle attraktive og bærekraftige byområder. Aust-Agder fylkeskommune er positiv til å delta sammen med berørte kommuner og Statens vegvesen i en videre prosess for å utvikle samarbeidet med samordnet areal- og transportplaner. Det forutsettes at prosjektet følges opp fra statlig hold med prioritering av midler til infrastruktur som underbygger denne utviklingen i byregionene. Midler til planlegging, drift og investeringer vil være avgjørende for å lykkes.
10. Fylkestinget i Aust Agder vil peke på de store og alvorlige miljøkonsekvenser uhell i skipsfarten langs Sørlandet og i Skagerrak vil kunne medføre. På denne bakgrunn må det opprettes en slepe- og oljevernberedskap med base i Arendal havn, Eydehavn. Trygg ferdsel til havs og beredskap for å unngå store miljøkatastrofer i ett tett befolket kystlandskap med store turisttrafikk gjør kort utrykningstid nødvendig.

## 2. Bakgrunn for saken

Transportetatene og Avinor har fått i oppdrag å utarbeide et forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019. Etatenes forslag vil være et grunnlagsdokument for regjeringens arbeid med stortingsmelding om NTP 2010-2019. Regjeringen vil legge fram stortingsmeldingen ved årsskiftet 2008-2009.

Som et ledd i det forberedende arbeidet med NTP laget transportetatene og Avinor utredninger om behov og muligheter for stamnettets utvikling i trettiårsperspektiv, dvs. fram mot 2040. Utredningene viste hvordan etatene så på mulighetene for den langsiktige utviklingen av de nasjonale infrastrukturnettene i Norge. Fylkestinget behandlet disse utredningene i sak 39/2006. Vedtaket i den saken sammen med andre saker som er behandlet i forbindelse med NTP, oppsummerer de viktigste innspillene/prioriteringene innenfor transportpolitikken i Aust-Agder.

Foreliggende utkast til NTP er utarbeidet av Avinor AS, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen på grunnlag av retningslinjer fra Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet samt innspillene som kom til det forberedende arbeidet. Planforslaget er nå på høring blant fylkeskommunene og de fire største byene med høringsfrist 30. april.

### 2.1 Tidligere vedtak og andre føringer

Aust-Agder fylkeskommune har tidligere gitt innspill til NTP 2010-2019, jf. fylkestingssak 39/2006. I vedtaket heter det at:

- 1. Det er viktig at transportetatenes og Avinors utredninger sees i sammenheng. Slike aspekter savnes i prosessene så langt, og bør innarbeides i gjeldende planer og det videre arbeidet med NTP. Sentralt for vår landsdel er at rv. 9 og E18/E39 sees i sammenheng med potensialet for Kristiansand havn som en avlastningshavn for Oslo, når det gjelder person- og godstrafikken rettet mot våre naboland, slik at det ikke oppstår utilsiktede flaskehalsar.*
- 2. De viktigste stamvegene, som E18/E39, må gis høyest prioritet. Noen av de lavtrafikkerte stamvegene spiller en avgjørende rolle i sine nærområder. Følgelig er det viktig at utbedring av enkelte av disse lavtrafikkerte vegene prioriteres høyt.*
- 3. På enkelte vegstrekninger er det behov for raskere utbygginger enn det som er lagt til grunn i utredningen. Alternative finansieringsløsninger må derfor vurderes, slik at utbyggingen kan gjennomføres raskere uten at det går på bekostning av andre strekninger.*
- 4. E18/E39 er et av de viktigste virkemidlene for å oppnå ønsket utvikling i vår landsdel. Aust-Agder Fylkeskommune mener det er av stor betydning at målsettingen om firefelts veg for E18 gjennom Aust-Agder til Kristiansand står fast og at det legges opp til tilsvarende standard på E39 til Mandal. Ut fra prinsippene lagt til grunn i utredningen må strekningen mellom Tvedestrand-Arendal gis høyest prioritet og må realiseres i begynnelsen av planperioden, 2010-2019.*
- 5. Rv. 9 utbygd til stamveg er et viktig virkemiddel for utvikling i Setesdal. Aust-Agder Fylkeskommune understreker at det er viktig at riksvegen bygges ut som forutsatt. Ut fra prinsippene lagt til grunn i utredningen, bør strekningen Hovden-Haukeligrend gis en høyere prioritet enn forslaget i utredningen.*
- 6. Sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen må gis høyeste prioritet, og gjennomføres i løpet av planperioden, 2010-2019. Videre gis det tilslutning til at Arendalslinjen skal driftes og vedlikeholdes med sikte på opprettholde dagens standard. Beskrivelsen av Sør-*

landsbanen fokuseres i stor grad på mulighetene ved godstrafikk og mindre grad på persontrafikk. Fylkeskommunen ber om at denne beskrivelsen nyanseres slik at potensialet for økt persontrafikk kommer klarere fram.

7. *Utvikling av rutetilbudet på Kristiansand Lufthavn Kjevik er viktig for hele regionen, ikke minst for næringslivet og andre som reiser med fly. Det er derfor av stor betydning at målsettingen for planene for utbedring av terminal, rullebane og ny adkomstveg opprettholdes i det endelige planutkastet.*
8. *Beskrivelser av mulighetene som ligger i havnene langs kysten savnes. Dette sees som en svakhet med utredningen. Målsettingen om at en større andel av godstrafikken må overføres fra veg til bane og sjøtransport bør komme klarere fram i utredningen. Det må gjøres prioriteringer som vil bidra til å kunne realisere dette målet. Fylkeskommunen mener det er to viktige havner på Agder som bør styrkes for å oppnå dette målet, Kristiansand havn og Arendal havn Eydehavn.*
9. *Uhell med skipstrafikken i Skagerrak kan være en trussel for miljøet i vår region. Det må legges strategier for å forbedre kontrollen med og beredskapen for skipstrafikken i Skagerrak.*

I tillegg har fylkestinget gitt innspill til NTP i sak 20/2006. Videre har fylkesutvalget gitt uttalelse til rutevise utredninger for stamvegnettet i sakene 099/06 og 100/06. Forslag til vedtak i denne sak er en videreføring av vedtakene som er gjort i de tidligere sakene.

## **2.2 Kort sammendrag av innholdet i utkast til NTP 2010-2019**

Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Transportetatene har i planforslaget vist hvilke ressurser som må til om stamnettet skal utvikles til et ønskelig nivå i løpet av 30 år. Utredninger viser samtidig at det er store udekte behov i alle transportsektorene gitt de økonomiske rammene som er lagt til grunn i planperioden.

### *Stort vedlikeholdsbehov*

Transportetatene anbefaler vesentlig økt ressursbruk til vedlikehold av vegger, maritim navigasjonsinfrastruktur og jernbaner. Dette er viktig for punktlighet, av hensyn til sikkerheten, og for at et offentlig transportinfrastruktur skal ivaretas på forsvarlig måte.

Transportetatene vil prioritere drift og vedlikehold høyt uavhengig av nivået på de økonomiske rammene. Det er foreslått å bruke investeringsmidler til å dekke opp dette behovet. Konsekvensene er at statlige ressurser til investeringer i ny infrastruktur reduseres vesentlig.

På dagens statlige vegnett er det registrert et forfall på drøyt 15 mrd. kr. I region sør er forfallet på stamvegene beregnet til ca. 700 mill. kr. I planforslaget foreslås det at ca. 30 % av forfallet tas igjen i perioden 2010-2019.

### *Et robust nasjonalt transportnett*

Det er viktig med et sammenhengende og robust nasjonalt transportnett med høy kapasitet for å redusere avstandskostnadene og øke påliteligheten i transportsystemet. For at næringslivet skal kunne konkurrere, 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.

I region sør prioriteres vegforbindelsene til havnene i Drammen, Larvik, Grenland og Kristiansand, og til Kristiansand lufthavn Kjevik. Videre prioriteres tilknytningen til jernbanens godsterminaler i Kristiansand og Drammen, og Sandefjord lufthavn Torp. I første omgang omklassifiseres dagens vegforbindelser til stamveg.

Prioriteringene i planforslaget innebærer at de økonomiske rammene for store prosjekter innenfor jernbane, sjø, luft og veg 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.

En prioriterer investeringer i jernbanenettet, bl.a. krysningsspor på strekningene Oslo-Stavanger. I region sør foreslår Jernbaneverket følgende større utbygginger:

- Vestfoldbanen, dobbeltspor Barkåker – Tønsberg og Holm – Holmestrand..
- Vestfoldbanen, enkeltsporet bane Farriseidet – Porsgrunn delfinansieres
- Ringeriksbanen (Åsa-alternativet)

Ved økt økonomisk ramme vil en kunne prioritere noen flere prosjekter, men det er ikke avsatt midler til for eksempel planlegging av sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen.

Når det gjelder nye investeringer i veg er det funnet plass til oppstart av ti nye prosjekter for om lag 2,5 mrd. kr. I region sør prioriterer Statens vegvesen følgende større investeringsprosjekter:

- E18 Firefelts motorveg mellom Gulli i Vestfold og Langangen i Telemark.
- E18 Andre byggetrinn for Varoddbrua i Vest-Agder. Bygges 2014-2019.
- E39 Parsellen Vigeland – Osestad i Vest-Agder. Bygges 2014-2019.
- Riksveg 9 Utbedring av parsellen Tveit – Langeid i Aust-Agder. Bygges 2010-2013. Delvis bompengefinansiering.
- Riksveg 7 Parsellen Ramsrud – Kjeldsbergsvingene i Buskerud.
- E16 Tiltak for bedre vannutskifting i Steinsfjorden. Bygges 2014-2019.

Ved økt investeringsramme foreslår Statens vegvesen følgende endringer og tillegg i region sør:

- E18 Gulli – Langangen (forsert utbygging).
- E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen, Vest-Agder.
- E39 Vigeland – Osestad (forsert utbygging).

I stamnettet til sjøs prioriteres tiltak som har størst effekt for en sikker, effektiv og konkurransedyktig sjøtransport. Utbedring av innseilinger til viktige havner vil gi bedre sikkerhet og tilgjengelighet som bedrer sjøtransportens konkurransefortrinn. I region sør foreslår Kystverket et mindre tiltak som vil gi sikrere innseiling til den nye stykkgodsterminalen på Kongsgård i Kristiansand. Det er ikke foreslått endringer i beredskapen i Skagerak.

#### *Overføring av gods fra veg til sjø og bane*

Det legges til rette for overføring av gods fra veg til sjø og bane. Et av tiltakene er å gi Kristiansand havn status som nasjonal stamhavn. Dette innebærer at staten går inn med økonomiske ressurser med tanke på overføring av mer transport til sjø. Det legges opp til et samarbeid der også andre myndigheter og private aktører deltar. Støtte til nye intermodale transportløsninger etter mønster fra EUs Marco Polo-program ønskes også.

#### *Sikkerhet i transportsektoren*

Sikkerhet i transportsektoren prioriteres relativt høyt i planforslaget. Statens vegvesen Region sør foreslår at det satses spesielt på midtdelere og midtfelt på stamvegene i regionen. Alle

stamvegene skal vurderes i arbeidet med handlingsprogrammet 2010-2013. Her er noen viktige strekninger:

- E134 mellom Drammen og Kongsberg i Buskerud.
- Ulykkesutsatte strekninger på E18 og E39 mellom Porsgrunn i Telemark og Mandal
- E16 ved Hønefoss i Buskerud.
- Riksveg 35 ved Vikersund i Buskerud.

#### *Nasjonal transportpolitikk i et regionalisert Norge*

Det foreslås at etter 2010 vil det regionale vegnettet i region sør bestå av dagens øvrige riksveger og dagens fylkesveger. Dagens øvrige riksveger til havner og godsterminaler i Drammen, Larvik, Grenland og Kristiansand omklassifiseres til stamveger. Stamvegstatus er også foreslått for riksvegene til flyplassene på Kjevik og Torp.

I region sør foreslås følgende økonomiske rammer for investeringer på øvrige riksveger i perioden 2010-2019, samt rassikring på øvrige riksveger: Tall i parentes er for perioden 2006-2015.

<b>Fylke</b>	<b>Rammer for investeringer</b>	<b>Rammer for rassikring</b>
Aust-Agder	340 mill. kr (670)	0 mill. kr (62)
Vest-Agder	420 mill. kr (850)	0 mill. kr (320)
Telemark	610 mill. kr (770)	30 mill. kr (101)
Vestfold	430 mill. kr (890)	0 mill. kr (5)
Buskerud	590 mill. kr (1240)	0 mill. kr (12)

### **3 Fylkesrådmannens vurderinger**

Nedenfor skisseres problemstillinger som vil være avgjørende for fylkeskommunens prioriteringer og strategier i planperioden 2010-2019. Videre foreslås konkrete innspill til prioriteringer i planutkastet som er viktige for Aust-Agder.

#### **3.1 Generelle problemstillinger**

##### *Behov for bedre koordinering og styrket planprosess*

Et sentralt prinsipp i planen er at alle transportformer skal ses i sammenheng. Med dette menes det at planen skal bidra til velfungerende transportnett med knutepunkter som sørger for effektiv overgang fra lenke til lenke og fra en transportform til en annen. En er imidlertid usikker på om dette prinsippet ivaretas i sterk nok grad i dokumentet, og om eksisterende organisering av arbeidet med NTP er hensiktsmessig for å oppnå dette. Det foreslås at prinsippet om at transportformer sees i sammenheng etterleves i sterke grad i planen og i det videre arbeidet. For å oppnå dette foreslås det at koordineringen av planarbeidet trekkes ut av transportetatene ved at det etableres en tverrsektoriell koordineringsgruppe som svarer direkte til departementene.

Videre sees det som beklagelig at koordinering av konkrete utbygginger på tvers av etater i tid ikke er bedre. En bedre koordinering vil kunne gi større effektivitet og større innsparinger. Ett av flere eksempler på manglende koordinering er planene om utbygging av Kristiansand Lufthavn Kjevik. Avinor har blitt pålagt betydelige krav til å øke sikkerheten på Kjevik. Samtidig er det et regionalt ønske om å få til en ny atkomst for vegtrafikk til flyplassen. En har lagt ned en betydelig arbeid i regionen for å prøve å samordne disse tiltakene. Et annet eksempel er utbyggingen av Kristiansand havn og utbyggingen av E 39 som bør samordnes i tid for å kunne utnytte blant annet steinmasser. Det bør etableres systemer som fanger opp og bearbejder slike samordningsbehov bedre slik at offentlige ressurser samlet brukes mest mulig effektivt.

I planen fremgår det tydelig at det ikke er mulig å nå målene som er trukket opp, gitt i de økonomiske rammene som er satt av departementene. Det kan synes som om transportetatene ikke gis anledning til å angi de reelle økonomiske konsekvensene av fastslåtte mål og strategier for den nasjonale transportpolitikken. En anser dette som meget uheldig, og mener dette begrenser handlingsrommet for reelle prioriteringer. Ved neste rullering av NTP må transportetatene gis mulighet til å angi de reelle økonomiske konsekvensene av transportpolitikken mål og strategier slik at det kan bli utarbeidet et best mulig og et reelt beslutningsgrunnlag for politiske prioriteringer.

#### *Behov for en betydelig heving av ressursbruken og bedre finansieringsordninger*

For å nå målene i transportpolitikken må de økonomiske rammene økes vesentlig. Det anbefales sterkt at det iverksettes et arbeid for å skape rom for prosjektfinansiering utenfor de ordinære rammene i de årlige statsbudsjettene. De ordinære rammene vil trolig ikke kunne dekke behovet innenfor samferdselssektoren. Prosjektfinansiering innebærer en sammenhengende utbygging og modernisering av nye veg- og jernbanestrekninger der hovedmålet er å sikre en mer helhetlig utbygging av strekninger, full utnyttning av investeringene, og derved også reduserte kostnader.

#### *Behov for en styrking av nyinvesteringer i transportsektoren*

Det gir svært uheldige konsekvenser at satsingen på vedlikehold skal gå på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og vegsiden. En reduksjon i de økonomiske rammer til strekningsvise investeringer 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.

#### *Nytt regionalt vegnett*

Som en del av forvaltningsreformen skal det øvrige riksvegnettet overføres til regionene/fylkeskommunene. I NTP er det skissert mulige løsninger på hvordan en slik overføring kan skje. De endelige beslutningene rundt dette må tas som en del av arbeidet med forvaltningsreformen. Det må være en viktig premisse for en slik overføring at det gis økonomiske rammer som gjør det mulig å ivareta ansvaret for vegnettet både når det gjelder vedlikehold, drift og fornyelse.

### **3.2 Konkrete innspill**

#### **Prioritering av E18/E39 og Rv 9**

En konstaterer at flere viktige prosjekter for landsdelen som ny E18 Tvedestrand – Arendal og oppgradering av Rv 9 ikke er prioritert i planutkastet. Det understrekes at disse prosjektene er avgjørende for utviklingen i landsdelen. E18 Tvedestrand –Arendal må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP slik at videre planlegging kan sikres med forventning om anleggsstart i 2014. For rv 9 er det positivt at det legges opp til en fullføring av parsellen Tveit - Langeid, men det er ikke akseptabelt at det deretter legges opp til å avvikle "Setesdalspakka". Fylkesrådmannen vil foreslå at det tas initiativ til å sammen med de berørte kommunene se på alternative finansieringsløsninger hvor staten utfordres til å delta.

#### *Prioritering av Sørvestbanen*

Sørvestbanen er ikke omtalt i planforslaget. Gjennom en egen samfunnsanalyse i regi av Jernbaneforum sør, er det dokumentert at en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er et gunstig prosjekt ut fra samfunnsøkonomi. Prosjektet må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP slik at videre planlegging av prosjektet kan sikres i samarbeid med Jernbaneverket, fylkeskommunene og de berørte kommunene. Utbyggingen av Vestfoldbanen

er viktig for å kunne realisere et slikt prosjekt. Disse tiltakene må derfor forsøres i planperioden. Sørvestbanen må gis en omtale slik at videre planlegging av prosjektet kan fortsette.

#### *Prioritering av midler til helhetlige bystrategier og areal- og transportplaner*

En 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. 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.

Fylkesrådmannen ser det som positivt at Bystrategiprojektet i regi av Statens vegvesen for de 4 mellomstore byområdene i region sør er omtalt i NTP med mål om å utvikle attraktive og bærekraftige byområder. Aust-Agder fylkeskommune er positiv til å delta sammen med berørte kommuner i en videre prosess for å utvikle samarbeidet med samordnet areal- og transportplaner. Det forutsettes at prosjektet følges opp fra statlig hold med midler til infrastruktur som underbygger denne utviklingen i byregionene. Midler til planlegging, drift og investeringer vil være avgjørende for å lykkes. Som grunnlag for en slik satsing må det foreligge forpliktende avtaler mellom de aktuelle kommuner, fylkeskommuner og staten.

#### **4. Konklusjon**

Med de økonomiske bindingene planprosessen er gitt, har det ikke vært rom for å kunne foreslå de store endringene i transportpolitikken. Det er gjort noen positive grep omkring adkomst til havner og flyplasser, ellers er det foreslått lite nytt. Det er i utgangspunktet enighet om de prioriteringene som er foreslått. Dette gjelder også forslaget om å ta igjen noe av etterslepet. Uenigheten her er knyttet til hvordan dette bør finansieres. Hovedfokuset i høringen har ut fra dette blitt på alt som ikke er foreslått. For vår region er viktige prosjekter som tidligere var omtalt nå tatt helt ut. Dette gjelder i første rekke E18 Tvedestrand – Arendal og videre utbygging av rv 9. Dette kan ikke regionen akseptere. Fylkesrådmannen vil anbefale fylkestinget å gjøre klare vedtak knyttet til dette.

#### **Vedlegg**

##### **1 Regionale konsekvenser**

Trykt plandokument er sendt ut til fylkestingets medlemmer og varamedlemmer.

Plandokumentet kan for øvrig lastes ned fra følgende adresse: [http://www.ntp.dep.no/2010-2019/pdf/Planforslaget\\_hoyopploselig.pdf](http://www.ntp.dep.no/2010-2019/pdf/Planforslaget_hoyopploselig.pdf)