



RISØR KOMMUNE
Enhet for plan og utvikling

Arkivsak: 2008/797-0
Arkiv: N00
Saksbeh: Sveinung Jørundland
Dato: 15.04.2008

Forslag til nasjonal transportplan 2010-2019 - Høringsuttalelse

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
65/08	Hovedutvalg for plan, miljø og tekniske tjenester	24.04.2008
34/08	Bystyret	24.04.2008

Rådmannens innstilling:

1. Bystyret i Risør mener at parsell E 18/Vinterkjær og ny E18 Tvedestrand – Arendal er de viktigste infrastrukturprosjekter i Aust-Agder både mht. trafikksikkerhet og fremkommelighet. Vegprosjektene må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP 2010-2019 slik at:

- parsell E 18 /Vinterkjær kan sikres med anleggsstart i 2010, og
- nye E 18 Tvedestrand-Arendal kan sikres med forventning om anleggsstart i 2014.

Bystyre vil samtidig poengtere det faktum at for E 18/Vinterkjær foreligger godkjent oppdatert reguleringsplan, samtidig som deler av grunnvervet er gjennomført. Prosjektet representerer ikke de store kostnader. Dog løser det viktige samferdselsmessige og trafikksikkerhetsmessige tiltak s.s fjerning av tunellflaskehalsen ("Sørlandsporten"), tilrettelegger for tidsmessig kollektivknutepunkt, sikrer kryssløsninger etter dagens standardkrav, gang- og sykkeltiltak m.m.

2. For å sikre en effektiv og forutsigbar utbygging av transportinfrastrukturen anbefaler bystyret 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. Bystyret stiller seg uforstående til at sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen heller ikke er omtalt i planforslaget. Samfunnsanalysen for Sørvestbanen har vist at sammenkoblingen er et meget gunstig jernbaneprojekt 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.

Gjerstad kommune båndlagger store arealer til prosjektet, og en utbygging av en stasjon på Broklandsheia, hvor man i første omgang kobler på Sørlandsbanen, er svært viktig. 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.

4. Bystyret støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men ser at de økonomiske planrammene er for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Rammene må økes i betydelig grad for å oppnå en reell måloppnåelse.
5. Bystyret 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. Bystyret slutter seg også til anbefalingen om å gi økt fokus til mindre, strategiske tiltak innenfor sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og miljø.
6. Bystyret 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 premiss 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. Bystyret 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. Risør kommune er positiv til å delta sammen med berørte kommuner, Fylkeskommuner 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.

Saksprotokoll i Hovedutvalg for plan, miljø og tekniske tjenester - 24.04.2008

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Det ble ikke oppnevnt noen saksordførere.

Hovedutvalgets for plan, miljø og tekniske tjenesters innstilling til bystyret:

1. Bystyret i Risør mener at parsell E 18/Vinterkjær og ny E18 Tvedestrand – Arendal er de viktigste infrastrukturprosjekter i Aust-Agder både mht. trafikksikkerhet og fremkommelighet. Vegprosjektene må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP 2010-2019 slik at:

- parsell E 18 /Vinterkjær kan sikres med anleggsstart i 2010, og
 - nye E 18 Tvedestrand-Arendal kan sikres med forventning om anleggsstart i 2014.
- Bystyre vil samtidig poengtere det faktum at for E 18/Vinterkjær foreligger godkjent oppdatert reguleringsplan, samtidig som deler av grunnvervet er gjennomført. Prosjektet representerer ikke de store kostnader. Dog løser det viktige samferdselsmessige og trafikksikkerhetsmessige tiltak s.s fjerning av tunellflaskehalsen ("Sørlandsporten"), tilrettelegger for tidsmessig kollektivknutepunkt, sikrer kryssløsninger etter dagens standardkrav, gang- og sykkeltiltak m.m.
2. For å sikre en effektiv og forutsigbar utbygging av transportinfrastrukturen anbefaler bystyret 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. Bystyret stiller seg uforstående til at sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen heller 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. Gjerstad kommune båndlegger store arealer til prosjektet, og en utbygging av en stasjon på Broklandsheia, hvor man i første omgang kobler på Sørlandsbanen, er svært viktig. 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.
 4. Bystyret støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men ser at de økonomiske planrammene er for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Rammene må økes i betydelig grad for å oppnå en reell måloppnåelse.
 5. Bystyret 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. Bystyret slutter seg også til anbefalingen om å gi økt fokus til mindre, strategiske tiltak innenfor sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og miljø.
 6. Bystyret 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. Bystyret 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. Risør kommune er positiv til å delta sammen med berørte kommuner, Fylkeskommuner 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.

Saksprotokoll i Bystyret - 24.04.2008

Rune Hansen, R, fremmet følgende tilleggsforslag:

Risør kommune vil understreke de alvorlige miljøkonsekvensene uhell i skipsfarten langs Sørlandskysten og Skagerrak kan medføre. Risør kommune støtter arbeidet som Arendal kommune nå gjør for å bygge opp en beredskap med base i Arendal havn, Eydehavn.

Dag Thorvaldsen, R, fremmet følgende tileggsforslag:

Risør kommune står overfor store utfordringer med utbygging av gang- og sykkelvei flere steder i kommunen, bl.a. den høyt trafikkerte Riksvei 416 ned til Risør by. Bystyret vil understreke hvor viktig det er at det bevilges tilstrekkelig med midler til gang- og sykkelveier, slik at statens målsetting om en dobling av sykkeltrafikken kan realiseres og målsettingen om økt sikkerhet for myke trafikkanter kan oppnås.

Knut Henning Thygesen, R, fremmet følgende to tilleggsforslag:

1. Bystyret vil peke på det ansvaret som ligger hos statlige myndigheter for å sikre en videreutvikling av Fiskerihavna i Risør. Havna er delfinansiert av Staten. Fiskerihavna er et regionalt senter for mottak av fisk, skjell og skalldyr fra havet for videre transport. Fiskerihavna med brygge og mottak er bindeleddet mellom den sjøbaserte høstingen av matprodukter fra den blå åker over på transport videre på land. Denne transportlinjen må gis rom for videre vekst i næringen i tråd med statlige mål, også gjennom NTP.
2. Risør kommune vil understreke at det er nødvendig med en kraftig satsing på bedre busstilbud for å redusere privatbilismen og bedre fremkommeligheten. Rimeligere pris, hyppigere avganger og samordning av kollektivtilbudene foretrekkes av flertallet av befolkningen, bidrar til å redusere vegtrafikken og reduserer CO2-utslippene.

Harald A. Eriksen, H, fremmet følgende tilleggsforslag:

Risør bystyre støtter i tillegg vedtaket gjort i Aust-Agder fylkesting 22. april 2008 i sak nr. 9-2008.

Dag Thorvaldsen, Knut Henning Thygesen og Harald A. Eriksen trakk senere sine tilleggsforslag.

Voteringer:

Hovedutvalget for plan, miljø og tekniske tjenester innstilling ble enstemmig vedtatt.

Rune Hansens tilleggsforslag ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

1. Bystyret i Risør mener at parsell E 18/Vinterkjær og ny E18 Tvedestrand – Arendal er de viktigste infrastrukturprosjekter i Aust-Agder både mht. trafikksikkerhet og fremkommelighet. Vegprosjektene må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP 2010-

2019 slik at:

- parsell E 18 /Vinterkjær kan sikres med anleggsstart i 2010, og
- nye E 18 Tvedestrand-Arendal kan sikres med forventning om anleggsstart i 2014.

Bystyre vil samtidig poengtere det faktum at for E 18/Vinterkjær foreligger godkjent oppdatert reguleringsplan, samtidig som deler av grunnervervet er gjennomført.

Prosjektet representerer ikke de store kostnader. Dog løser det viktige samferdselsmessige og trafikksikkerhetsmessige tiltak s.s fjerning av tunellflaskehalser ("Sørlandsporten"), tilrettelegger for tidsmessig kollektivknutepunkt, sikrer kryssløsninger etter dagens standardkrav, gang- og sykkeltiltak m.m.

2. For å sikre en effektiv og forutsigbar utbygging av transportinfrastrukturen anbefaler bystyret 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. Bystyret stiller seg uforstående til at sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen heller ikke er omtalt i planforslaget. Samfunnsanalysen for Sørvestbanen har vist at sammenkoblingen er et meget gunstig jernbaneprojekt 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. Gjerstad kommune båndlegger store arealer til prosjektet, og en utbygging av en stasjon på Broklandsheia, hvor man i første omgang kobler på Sørlandsbanen, er svært viktig. 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.
4. Bystyret støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men ser at de økonomiske planrammene er for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Rammene må økes i betydelig grad for å oppnå en reell måloppnåelse.
5. Bystyret 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. Bystyret slutter seg også til anbefalingen om å gi økt fokus til mindre, strategiske tiltak innenfor sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og miljø.
6. Bystyret 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. Bystyret 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. Risør kommune er positiv til å delta sammen med berørte kommuner, Fylkeskommuner 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.

8. Risør kommune vil understreke de alvorlige miljøkonsekvensene uhell i skipsfarten langs Sørlandskysten og Skagerrak kan medføre. Risør kommune støtter arbeidet som Arendal kommune nå gjør for å bygge opp en beredskap med base i Arendal havn, Eydehavn.

Kort resymé

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. Planforslaget er av stor betydning for utviklingen i Risør og Østre Agder. Risør kommune vil derfor sende en egen uttale, og det fremmes forslag på konkrete innspill til NTP 2010-2019.

Saksopplysninger

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. Aust-Agder Fylkesting behandlet disse utredningene i sak 39/2006 (se nedenfor). Vedtaket i den saken 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.

Tidligere innspill fra Aust-Agder Fylkeskommune

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 gods-trafikken rettet mot våre naboland, slik at det ikke oppstår utilsiktede flaskehals.*
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 Sørlandsbanen 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.*

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 veger, 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 stamveg tilknytning 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 Skagerrak.

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 midtdele 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.

Fylke	Rammer for investeringer	Rammer for rassikring
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)

Vurderinger

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

Generelle problemstillinger

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 samferdselsektoren. Prosjektfinansiering innebærer en sammenhengende utbygging og modernisering av nye veg- og jernbanestrekninger der hovedmålet er å sikre en mer helhetlig utbygging av strekninger, full utnytting 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.

Konklusjon

Konkrete innspill/forslag.

Prioritering av E18

Rådmannen konstaterer at parsell E 18/Vinterkjær og ny E 18 Tvedestrand ikke er prioritert i planutkastet. Dette kan ikke Risør eller regionens øvrige kommuner akseptere. Rådmannen vil derfor anbefale at bystyret gjør et klart vedtak knyttet til dette

Rådmannen vil derfor anbefale bystyret å gjøre klare vedtak knyttet til dette. Det understrekes at disse vegprosjektene vil bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet og er helt avgjørende for en balansert utvikling i landsdelen og internt i Østre Agder. Parsell E 18/Vinterkjær og ny E18 Tvedestrand – Arendal er det viktigste infrastrukturprosjektet i Aust-Agder både mht. trafikksikkerhet og fremkommelighet. Vegprosjektene må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP 2010-2019 slik at:

- parsell E 18 /Vinterkjær kan sikres med anleggsstart i 2010, og
- nye E 18 Tvedestrand-Arendal kan sikres med forventning om anleggsstart i 2014.

Rådmannen vil samtidig poengtere det faktum at for E 18/Vinterkjær foreligger godkjent oppdatert reguleringsplan, samtidig som deler av grunnervervet er gjennomført. Prosjektet representerer ikke de store kostnader. Dog løser det viktige samferdselsmessige og trafikksikkerhetsmessige tiltak s.s fjerning av tunellflaskehalser ("Sørlandsporten"), tilrettelegger for tidsmessig kollektivknutepunkt, sikrer kryssløsninger etter dagens standardkrav, gang- og sykkeltiltak m.m.

Risør by er knyttet til E 18 via Rv. 416 – en avstand på 12 km. Avstanden byr på store utfordringer for så vel næringsutvikling som bosetting og følgelig er riksveiens standard av den største betydning for vekst i kommunen. Trafikksikkerheten langs riksveien er urovekkende og tiltak bør inngå i planforslaget. Risør kommune ønsker å se behovene i opprustning av Rv. 416 i sammenheng med tiltakene på E 18, alternativt innarbeidd i rammene for investeringer på riksveinettet. Utbedring av Rv. 416 (Risør-Vinterkjær) med tilrettelagt gang/sykkelvei må derfor inngå i planforslaget.

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 forseres 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.

Rådmannen 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. Risør kommune er positiv til å delta sammen med berørte kommuner Aust-Agder fylkeskommune 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 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.



Tvedestrand kommune

Saksframlegg

Arkivsak: 2006/1383-4

Arkiv: Q12

Saksbeh: Svein Olav Dale

Dato: 10.04.2008

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
	Teknikk, plan- og naturkomite	22.04.2008
	Kommunestyret	29.04.2008

Forslag til Nasjonal Transportplan 2010-19 - Høringsuttalelse.

Rådmannens forslag til vedtak

1. Kommunestyret i Tvedestrand mener at ny E18 Tvedestrand – Arendal er det viktigste infrastrukturprosjektet i Aust-Agder både for trafikksikkerhet og fremkommelighet. Vegprosjektet må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP 2010-2019 slik at videre planlegging kan sikres med forventning om anleggsstart i 2014.
2. Kommunestyret er positiv til at strekningen om nødvendig delfinansieres med bompenger, og fattet den 26.02.2008 bl.a. slikt vedtak vedr. finansiering og planlegging(sak 10/08):
 - a) *Tvedestrand kommunestyre stiller seg åpen for vesentlig lokal finansiering av E-18 mellom Arendal og Tvedestrand med utgangspunkt i innkreving av en eller annen form for avgift fra det tidspunkt den er ferdig bygd.*
 - b) *Kommunen legger til grunn for prinsippvedtaket om lokal finansieringsandel at bygging av E-18 Arendal – Tvedestrand starter opp, og ferdigstilles, i første tiltaksperiode i Nasjonal Transportplan 2010-19. I likhet med Arendal kommune finner kommunestyret det rimelig at innkrevingspunktet flyttes fra Grimstad/Lillesand til Arendal, slik at antall bomstasjoner på E-18 ikke økes som følge av utbyggingen.*
 - c) *Tvedestrand kommunestyre er forberedt til å sørge for at vedtak om fastlegging av trace for ny E-18 skjer uten unødig opphold når planarbeidet er ledet fram til løsninger som tilfredsstiller målsettingene om sikker og effektiv, veg samtidig som tilknytningene til Tvedestrand, Åmli / Vegårshei ivaretas på en god måte.*
3. Kommunestyret vil understreke at samfunnsanalysen for Sørvestbanen har vist at sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er et gunstig jernbaneprojekt både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Prosjektet må derfor 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. Gjerstad kommune båndlegger store arealer til prosjektet, og en utbygging av en stasjon på Brokelandsheia, hvor man i første omgang kobler på Sørlandsbanen, er svært viktig. 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.

4. Kommunestyret vil også påpeke det faktum at det foreligger en oppdatert reguleringsplan for E 18/Vinterkjærområdet i Risør kommune - senest vedtatt i 2007. Også dette er et viktig delprosjekt for regionen til en relativt sett rimelig kostnad, og E18- Vinterkjær bør tas med i regjeringens forslag til NTP.
5. Kommunestyret støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men ser at de økonomiske planrammene er for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Rammene må økes i betydelig grad for å oppnå en reell måloppnåelse.
6. For å sikre en effektiv og forutsigbar utbygging av transportinfrastrukturen anbefaler kommunestyret at regjeringen i nært samarbeid med det regionale nivå tar initiativ til å etablere en ordning med prosjektfinansiering utenfor de ordinære rammene i statsbudsjettet.
7. Kommunestyret ser positivt på at transportplanen tar et krafttak for å redusere etterslepet på drift og vedlikehold, men mener det er gjort en grov feilvurdering når denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer både på veg og jernbane.
8. Kommunestyret slutter seg også til anbefalingen om å gi økt fokus til mindre, strategiske tiltak innenfor sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og miljø.
9. Kommunestyret har ingen sterke meninger til forslaget om en overføring av det regionale vegnettet til fylkeskommunene. En viktig premiss for en slik overføring må likevel være at det gis økonomiske rammer som gjør det mulig å ivareta ansvaret for vegnettet både når det gjelder vedlikehold, drift og fornyelse.

Saksprotokoll i Teknikk, plan- og naturkomite - 22.04.2008

Behandling

Erling Holm (H) kom med endringsforslag om å stryke punkt 3 og 4 i rådmannens forslag til vedtak.

Ved avstemmingen ble det slikt resultat:

Rådmannens forslag til vedtak ble tilrådd med 6 mot 1 stemme.

Holms endringsforslag fikk 1 stemme.

Innstilling

1. Kommunestyret i Tvedestrand mener at ny E18 Tvedestrand – Arendal er det viktigste infrastrukturprosjektet i Aust-Agder både for trafikksikkerhet og fremkommelighet. Vegprosjektet må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP 2010-2019 slik at videre planlegging kan sikres med forventning om anleggsstart i 2014.
2. Kommunestyret er positiv til at strekningen om nødvendig delfinansieres med bompenger, og fattet den 26.02.2008 bl.a. slikt vedtak vedr. finansiering og planlegging(sak 10/08):

- d) *Tvedestrand kommunestyre stiller seg åpen for vesentlig lokal finansiering av E-18 mellom Arendal og Tvedestrand med utgangspunkt i innkreving av en eller annen form for avgift fra det tidspunkt den er ferdig bygd.*
 - e) *Kommunen legger til grunn for prinsippvedtaket om lokal finansieringsandel at bygging av E-18 Arendal – Tvedestrand starter opp, og ferdigstilles, i første tiltaksperiode i Nasjonal Transportplan 2010-19. I likhet med Arendal kommune finner kommunestyret det rimelig at innkrevingspunktet flyttes fra Grimstad/Lillesand til Arendal, slik at antall bomstasjoner på E-18 ikke økes som følge av utbyggingen.*
 - f) *Tvedestrand kommunestyre er forberedt til å sørge for at vedtak om fastlegging av trace for ny E –18 skjer uten unødig opphold når planarbeidet er ledet fram til løsninger som tilfredsstillende målsettingene om sikker og effektiv, veg samtidig som tilknytningene til Tvedestrand, Åmli / Vegårshei ivaretas på en god måte.*
3. Kommunestyret vil understreke at samfunnsanalysen for Sørvestbanen har vist at sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er et gunstig jernbaneprojekt både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Prosjektet må derfor 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. Gjerstad kommune båndlegger store arealer til prosjektet, og en utbygging av en stasjon på Brokelandsheia, hvor man i første omgang kobler på Sørlandsbanen, er svært viktig. 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.
 4. Kommunestyret vil også påpeke det faktum at det foreligger en oppdatert reguleringsplan for E 18/Vinterkjærområdet i Risør kommune - senest vedtatt i 2007. Også dette er et viktig delprosjekt for regionen til en relativt sett rimelig kostnad, og E18- Vinterkjær bør tas med i regjeringens forslag til NTP.
 5. Kommunestyret støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men ser at de økonomiske planrammene er for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Rammene må økes i betydelig grad for å oppnå en reell måloppnåelse.
 6. For å sikre en effektiv og forutsigbar utbygging av transportinfrastrukturen anbefaler kommunestyret at regjeringen i nært samarbeid med det regionale nivå tar initiativ til å etablere en ordning med prosjektfinansiering utenfor de ordinære rammene i statsbudsjettet.
 7. Kommunestyret ser positivt på at transportplanen tar et krafttak for å redusere etterslepet på drift og vedlikehold, men mener det er gjort en grov feilvurdering når denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer både på veg og jernbane.
 8. Kommunestyret slutter seg også til anbefalingen om å gi økt fokus til mindre, strategiske tiltak innenfor sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og miljø.

9. Kommunestyret har ingen sterke meninger til forslaget om en overføring av det regionale vegnettet til fylkeskommunene. En viktig premiss for en slik overføring må likevel være at det gis økonomiske rammer som gjør det mulig å ivareta ansvaret for vegnettet både når det gjelder vedlikehold, drift og fornyelse.

Saksprotokoll i Kommunestyret - 29.04.2008

Behandling

Erling Holm (H) fremsatte sitt forslag fra komiteen: Punkt 3 og 4 tas ut av innstillingen

Punktvis votering:

Pkt. 1	Enstemmig vedtatt
Pkt. 2	Vedtatt mot 1 stemme
Pkt. 3	Vedtatt mot 3 stemmer
Pkt. 4	Vedtatt mot 4 stemmer
Pkt. 5-9	Enstemmig vedtatt

Vedtak

1. Kommunestyret i Tvedestrand mener at ny E18 Tvedestrand – Arendal er det viktigste infrastrukturprosjektet i Aust-Agder både for trafikksikkerhet og fremkommelighet. Vegprosjektet må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP 2010-2019 slik at videre planlegging kan sikres med forventning om anleggsstart i 2014.
2. Kommunestyret er positiv til at strekningen om nødvendig delfinansieres med bompenger, og fattet den 26.02.2008 bl.a. slikt vedtak vedr. finansiering og planlegging(sak 10/08):
 - g) *Tvedestrand kommunestyre stiller seg åpen for vesentlig lokal finansiering av E-18 mellom Arendal og Tvedestrand med utgangspunkt i innkreving av en eller annen form for avgift fra det tidspunkt den er ferdig bygd.*
 - h) *Kommunen legger til grunn for prinsippvedtaket om lokal finansieringsandel at bygging av E-18 Arendal – Tvedestrand starter opp, og ferdigstilles, i første tiltaksperiode i Nasjonal Transportplan 2010-19. I likhet med Arendal kommune finner kommunestyret det rimelig at innkrevingspunktet flyttes fra Grimstad/Lillesand til Arendal, slik at antall bomstasjoner på E-18 ikke økes som følge av utbyggingen.*
 - i) *Tvedestrand kommunestyre er forberedt til å sørge for at vedtak om fastlegging av trace for ny E –18 skjer uten unødig opphold når planarbeidet er ledet fram til løsninger som tilfredsstillende målsettingene om sikker og effektiv, veg samtidig som tilknytningene til Tvedestrand, Åmli / Vegårshei ivaretas på en god måte.*
3. Kommunestyret vil understreke at samfunnsanalysen for Sørvestbanen har vist at sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er et gunstig jernbaneprosjekt både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Prosjektet må derfor gis en omtale i regjeringens forslag til NTP slik at videre planlegging av prosjektet kan sikres i samarbeid med Jernbaneløst, fylkeskommunene og de berørte kommunene. Gjerstad kommune båndlegger store arealer til prosjektet, og en utbygging av en

stasjon på Brokelandsheia, hvor man i første omgang kobler på Sørlandsbanen, er svært viktig. 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.

4. Kommunestyret vil også påpeke det faktum at det foreligger en oppdatert reguleringsplan for E 18/Vinterkjærområdet i Risør kommune - senest vedtatt i 2007. Også dette er et viktig delprosjekt for regionen til en relativt sett rimelig kostnad, og E18- Vinterkjær bør tas med i regjeringens forslag til NTP.
5. Kommunestyret støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men ser at de økonomiske planrammene er for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Rammene må økes i betydelig grad for å oppnå en reell måloppnåelse.
6. For å sikre en effektiv og forutsigbar utbygging av transportinfrastrukturen anbefaler kommunestyret at regjeringen i nært samarbeid med det regionale nivå tar initiativ til å etablere en ordning med prosjektfinansiering utenfor de ordinære rammene i statsbudsjettet.
7. Kommunestyret ser positivt på at transportplanen tar et krafttak for å redusere etterslepet på drift og vedlikehold, men mener det er gjort en grov feilvurdering når denne satsingen går på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer både på veg og jernbane.
8. Kommunestyret slutter seg også til anbefalingen om å gi økt fokus til mindre, strategiske tiltak innenfor sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og miljø.
9. Kommunestyret har ingen sterke meninger til forslaget om en overføring av det regionale vegnettet til fylkeskommunene. En viktig premiss for en slik overføring må likevel være at det gis økonomiske rammer som gjør det mulig å ivareta ansvaret for vegnettet både når det gjelder vedlikehold, drift og fornyelse.

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. Aust-Agder Fylkesting behandlet disse utredningene i sak 39/2006 (se nedenfor). Vedtaket i den saken 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. Planforslaget er så viktig for utviklingen i Tvedestrand og Agder for øvrig at Tvedestrand kommune bør sende en egen uttalelse, slik det også vil bli gjort fra kommunene Arendal, Grimstad, Risør og Gjerstad. Saksfremstilling og innstilling er samordnet og els utarbeidet i fellesskap med fylkeskommunen, samt Arendal, Risør og Gjerstad kommune både på politisk og administrativt nivå i forberedelsesfasen. Det syntes å være bred enighet om de viktigste strategiene i saken.

Problemstilling

Fremlegg uttalelse til Nasjonal Transportplan som tilkjenne gir kommunes synspunkt, og som viser at kommunene i regionen står samlet om de viktigste strategiene.

Faglige merknader/historikk

Tidligere innspill fra Aust-Agder Fylkeskommune

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 transportetatens 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 potensi-alet for Kristiansand havn som en avlastningshavn for Oslo, når det gjelder person- og gods-trafikken 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 person-trafikk. 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 mål-settingen 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 Skager-rak.*

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 veger, 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. kryssningsspor 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.

Fylke	Rammer for investeringer	Rammer for rassikring
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)

Rådmannens vurderinger

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

Generelle problemstillinger

Behov for en betydelig heving av ressursbruken og bedre finansieringsordninger

For å nå målene i transportpolitikken må de økonomiske rammene økes vesentlig. Det anbefales 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.

Konkrete forslag

Prioritering av E18

Rådmannen konstaterer at ny E18 Tvedestrand – Arendal ikke er prioritert i planutkastet. Dette viktige prosjektet for bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet, var omtalt i forrige NTP, men er nå ikke omtalt. Dette kan ikke verken Tvedestrand eller regionen for øvrig akseptere.

Rådmannen vil derfor anbefale kommunestyret å gjøre klare vedtak knyttet til dette. Det understrekes at dette vegprosjektet er avgjørende for en balansert utvikling i landsdelen og internt i Østre Agder. E18 Tvedestrand –Arendal må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP slik at videre planlegging kan sikres med forventning om anleggsstart i 2014.

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

Ny E-18 parsell ved Vinterkjær.

Risør kommune har arbeidet med planer om utbedring av E18/Vinterkjær i en 10 års periode, og det er i samarbeid med vegvesenet utarbeidet godkjent reguleringsplan for E18/Vinterkjærområdet - senest vedtatt i 2007. Risør har beregnet kostnadene til anslagsvis 50-60 mill., med andre ord ikke så stor sum i forhold til det totale utbyggingsbehovet i regionen. Også E18- Vinterkjær bør gis en omtale i regjeringens forslag til NTP.

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.

Rådmannen 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.

Tidligere vedtak

Vedtak i kommunestyret 26.02.2008

- a. Tvedestrand kommunestyre stiller seg åpen for vesentlig lokal finansiering av E-18 mellom Arendal og Tvedestrand med utgangspunkt i innkreving av en eller annen form for avgift fra det tidspunkt den er ferdig bygd.
- b. Kommunen legger til grunn for prinsippvedtaket om lokal finansieringsandel at bygging av E-18 Arendal – Tvedestrand starter opp, og ferdigstilles, i første tiltaksperiode i Nasjonal Transportplan 2010-19. I likhet med Arendal kommune finner kommunestyret det rimelig at innkrevingspunktet flyttes fra Grimstad/Lillesand til Arendal, slik at antall bomstasjoner på E-18 ikke økes som følge av utbyggingen.
- c. Kommunestyret vil be ordføreren ta fortsatt aktivt tak i E18 Arendal - Tvedestrand, og i denne sammenheng søke samarbeid med " Aksjon bedre stamveg på Sørlandet ", Telemark fylkeskommune, kommunene i " Østre Agder 2015 " og Grenlandskommunene for å få på plass den nødvendige statlige prioriteringen av E-18 Grimstad – Langangen. Herunder klarsignal fra samferdselsdepartementet til å starte planleggingen E-18 Arendal – Tvedestrand våren 2008.
- d. I tillegg til offentlige samarbeidspartnere bør alle med interesser i en trafikk sikker og effektiv E-18 inviteres inn i arbeidet, så som NHO, Trygg Trafikk, lokale velforeninger, m.v. Det forutsetter at ordføreren tar nødvendige initiativ.
- e. Det må arbeides for å få etablert en høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2010-19 som er felles for flere av de offentlige samarbeidspartene i fylket/regionen. I uttalelsen må det gis en klar og god argumentasjon som dokumenterer behovet for å få inn strekningen Tvedestrand – Arendal som et høyt prioritert tiltak.
- f. For å støtte ordføreren og rådmannen i sitt videre arbeid med E-18-prosjektet etableres en ad-hoc støttegruppe bestående av:
 - Dag Eide
 - Erling Holm
 - Bjørg Haaland Bjørnstad
- g. Tvedestrand kommunestyre er forberedt til å sørge for at vedtak om fastlegging av trace for ny E-18 skjer uten unødig opphold når planarbeidet er ledet fram til løsninger som tilfredsstillende målsettingene om sikker og effektiv, veg samtidig som tilknytningene til Tvedestrand, Åmli / Vegårshei ivaretas på en god måte.

Alternative løsninger og konsekvenser

Selv om hensynet til fremkommelighet og næringsutvikling er meget viktig i denne saken, er nok likevel ulykke- og dødstallene på E18 det som er mest skremmende, og tas det ikke tak i dette tragiske faktum på et mye tidligere tidspunkt enn hva sentrale politikere legger opp til i Nasjonal Transportplan, så er fremtidsbildet dystert. Næringslivet vil dessuten få sin konkurranseposisjon ytterligere forverret, og vår attraktivitet som bo- og arbeidsregion forringes.

Trykte vedlegg

Tvedestrand, 10.04.2008

Rådmannen