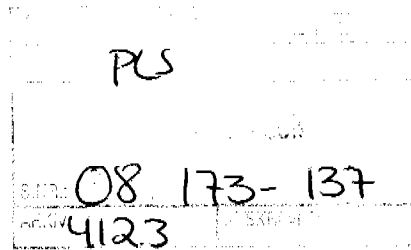




HAUKELIVEIENS VENNER

– for bedre, tryggere og raskere vei –
med stoltegrupper i 7 fylker



Brotalio 6, 5411 STORD
tlf 53 41 05 79
faks 53 40 06 09
mob 913 05 835
johannes.sorli@ic2i.net
Foretaksnr: 386 894 497
Bankkonto: 3520 55 76927

Oslo/Stord 28. april 2008

Høringsuttalelse til Forslag til Nasjonal transportplan 2010 - 2019

Haukeliveiens venner – hvem er vi

Haukeliveiens venner er en forening med det ideelle formål å fremme et veiprojekt som vil gi mye kortere, raskere og flatere veiforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet fra syd for Stavanger til Nord for Bergen, enn det en kan oppnå med andre traseer. Dette skal skje gjennom innkorting og standardheving av E134 (Drammen – Haugesund) samt anlegg av en 'arm mot Bergen'. Investeringsomfanget er moderat.

Foreningens medlemmer har bred erfaring fra transport og logistikk.

Prosjektet "Ekspressveien E134 over Haukeli med arm mot Bergen"

Vi har bearbeidet vår idé gjennom flere år. I 2005 fikk vi utarbeidet en forenklet Konsekvensanalyse, bygd på prinsippene Statens vegvesen benytter. Analysen ble delvis oppdatert i januar 2007. Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet har mottatt denne dokumentasjonen.

Analysen viser at Ekspressveiprojektet får uvanlig god samfunnsøkonomisk lønnsomhet, om lag 10 prosent internrente i faste priser. Det er neppe andre stamveiprojekter utenom pressområdene som gir lignende lønnsomhet. Vi har også vist at prosjektet kan bompengefinansieres inntil 70 prosent, med en trafikantbetaling lavere enn halve trafikantnyten.

Kjøreavstanden innkortes fra Oslo til Stavanger med 112 km, til Haugesund med 58 km, til Bergen med 81 km. Grenland – Bergen innkortes 94 km, Odda – Bergen 30 km.

Reduksjon i reisetid er for lette biler til/fra Oslo beregnet slik: Stavanger 1 t 35 min, Haugesund 1 t 8 min, Bergen 55 min. For Grenland – Bergen blir reduksjonen 1t 27 min, Odda – Bergen 44 min. Tunge biler får større reisetidsreduksjon, gjerne 20 minutter mer.

I tillegg til å sette ny standard for veiforbindelsen mellom landsdelene, gir prosjektet lokale og regionale reisetidsreduksjoner. Det styrker turistnæringen i øvre Telemark og Hordaland.

Veien blir ras- og vintersikker. Kortere, bedre og flatere vei reduserer drivstofforbruket, for tungtransporten med mellom en femdel og en tredel. I alt reduseres CO2-utslipp med ca 30.000 t.

Med sterkt reduserte kjøretider og høyere reisestandard vil forholdene være lagt til rette for sterkt økt markedsandel for ekspressbussruter mellom landsdelene. Dette er den mest klimavennlige av alle reisemåter.

Erik Hejrung
Gl. Ringriksv. 37
Haukeliveien 7
1357 Bekkestua
Tlf.: 22 73 48 90
67591801

Johannes Sørli
Brotalio 6
5411 Stord
Tlf.: 53 41 05 79 /+ 34 952528287

Kaare Hartmann
Torborg Nedreaasgt. 18
5006 Bergen
Tlf.: 55 31 02 92

Investeringsmessig består prosjektet av tre deler:

- ny vei Hjartdal-Grungedal i Telemark,
- nye og flate tunneler forbi Røldal (sammenfaller tilnærmet med Konseptvalgutgreiing gjennomført av SVV i 2007),
- en rekke forbedringer av vei mellom Odda og Bergen.

Om lag 110 km ny vei skal bygges. Investeringen var pr årsskiftet 2006/2007 anslått til ca 6 mrd kroner.

Med større investeringsbeløp til rådighet enn forutsatt her, kan ytterligere innkortinger oppnås, bl.a. forbi Notodden 9 km, med 20 minutter mindre kjøretid. Det komplette Ekspressveiprojektet kan i alt gi 20 – 25 km større innkortinger enn prosjektet omtalt her.

Prosjektet har vakt betydelig interesse, særlig hos næringslivets transportører. For ferskfisk vil redusert transittid utvide markedet geografisk på kontinentet

Om investering i nye veier i Nasjonal transportplan 2010 -2019

Minimale midler i planen til veibygging

Vi har forståelse for at Statens vegvesen i dagens situasjon innenfor planrammen oppprioriterer sterkt drift og vedlikehold av veinettet. Men beløpet som da blir igjen til investeringer i større veiprojekter er alt for lite til at Norge innen rimelig tid kan få et stamveinett av bra standard. Til 'store prosjekter' i stamveier innebærer planrammen en halvering– 47 prosent ned – av det allerede lave investeringsnivået i handlingsprogrammet for 2006-2009. Selv med utstrakt bruk av bompenger kan det årlig bare bli bygd om lag 60 km stamvei i året. Vi ber om at Staten i den endelige planen øker midlene til stamveiinvesteringer betydelig.

Investeringsmidlene bør brukes der de gir nytte

Enten midlene til større prosjekter blir så trange som i forslaget til NTP, eller noe rommeligere, er landet tjent med at begrensede investeringsmidler kanaliseres dit de vi gi størst samfunnsøkonomisk avkastning. Planforslaget følger ikke et slikt prinsipp, med sterkt negative konsekvenser.

Uten at dette er drøftet i planforslagets hovedtekst, viser vedlegg V2 "Lønnsomhetsstrategi" hvordan omprioritering av 30 mrd kroner av midlene til store investeringer innenfor Jernbaneverkets og Statens vegvesens områder kan gi samfunnet virkelig uttelling av investeringsmidlene. Mens netto nytte av dette beløpet er svært beskjedne 0,5 mrd kroner hvis de anvendes som i planforslaget, vil netto nytte øke til 24,5 mrd kroner dersom prosjektene ble prioritert etter hvor samfunnsøkonomisk lønnsomme de er.

Det er uforståelig at en ikke i en transportplan prioriterer tiltak som gir billigere og mer effektiv transport. En forklaring på planforslagets prioriteringer kunne være at etatene mener de bør spille opp til politisk gitte signaler. Det blir da vanskelig å skille mellom det som er og ikke er faglig begrunnet.

Vi vil fremheve at tallfestet samfunnsøkonomisk lønnsomhet *tar* vare på virkninger på trafikkssikkerhet, klima og miljø ellers av det enkelte prosjekt. Det er ikke grunnlag for å anta – heller ikke ut fra planforslagets materiale – at ikke-tallfestete virkninger vanligvis er fordelaktigere for prosjekter med dårlig tallfestet samfunnsøkonomisk lønnsomhet .

Billigere og mer effektiv transport reduserer samfunnets kostnader. I lønnsomme veiprojekter vil dette motvirke den umiddelbare pressvirkningen i økonomien av selve investeringen i det enkelte prosjekt. Som for lønnsomme investeringer i industri og annen næringsvirksomhet, er derfor heller ikke lønnsomme veiinvesteringer inflatoriske.

Ekspressveien E134s plass i Nasjonal transportplan

Vi konstaterer at innenfor planrammen skal det i løpet av 10 år så godt som ikke foretas større investeringer langs E134 eller forgreningene mot Bergen og Stavanger.

Det synes å fremgå at et viktig delprosjekt av Ekspressveien, nye og flate tunneler forbi Røldal, kan bli inkorporert i NTP dersom planleggingen av prosjektet kommer på plass i tide. Dette er et viktig prosjekt som bør gis prioritet. Men nyttevirkningen av dette prosjektet vil øke meget sterkt ved at også de øvrige elementene i Ekspressveien gjennomføres.¹

Ny vei Damåsen – Sagrenda vil være del av oppgradert E134. Den bør gjennomføres med høy prioritet.

Som forklart i vår dokumentasjon, vil Ekspressveien trenge en avgrening ned mot Seljord sentrum, for å gi veien god forbindelse mot Grenland. Denne avgreningen er nær identisk med Alternativ 5 i SVV Telemarks utredning av Gvammen – Århus-prosjektet, men er mye billigere enn det alternativet Statens vegvesen har valgt. De 720 mill kr som er oppført til Gvammen – Århus fra 2016 ved +20 prosent på planrammen, bør i stedet disponeres som del av Statens bidrag til Ekspressveien.




Innenfor en planlegging som tar sikte på å oppnå mye samferdsel for pengene, tyder i dag alt på at Ekspressveiprojektet bør få en plass høyt på prioriteringslisten. Avlastningen av andre øst-vest-veier vil redusere ressursbehovet til disse veiene.

Vi er overbevist om at Ekspressveien er blant prosjektene som bør gjennomføres i NTP-perioden. Det Haukeliveiens venner ber om i dag, er imidlertid at analysene vi alt har gjennomført tas videre i form av regulær planlegging innenfor SVVs system.

Med vennlig hilsen

Haukeliveiens venner


Erik Heirung
styreleder


Johannes Sørli
daglig leder

¹ Se drøfting av dette f.eks. side 20 i rapporten "Gjensyn med Ekspressveien E134 over Haukeli med arm mot Bergen", fra januar 2007



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 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.

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 tilkjenner kommunens 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 stamvegane, som E18/E39, må gis høyest prioritet. Noen av de lavtrafikkerte stamvegane spiller en avgjørende rolle i sine nærrområder. Følgelig er det viktig at utbedring av enkelte av disse lavtrafikkerte vegane prioriteres høyt.*
- 3. På enkelte vegstrekninger er det behov for raskere utbygginger enn det som er lagt til grunn i utredningen. Alternative finansieringsløsningar 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 vegar, 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*
 - *Björg 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