

postmottak

Fra: Moe, Aud Helen [Aud.Helen.Moe@grimstad.kommune.no]
Sendt: 20. mai 2008 13:36
Til: postmottak
Emne: Nasjonal Transportplan 2010-2019 - Foreløpig høringsuttalelse fra Grimstad kommune
Vedlegg: Høring - Nasjonal Transportplan 2010-2019.doc

Iflg. avtale oversendes vedlagt kommunens foreløpige uttalelse til Nasjonal Transportplan 2010-2019:

<<Høring - Nasjonal Transportplan 2010-2019.doc>>

Vennlig hilsen
Aud Helen Moe
Servicekonsulent
Tlf.: 37250371

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S.BEH.: MB
21 MAI 2008	
S.NR.: 08/173-188	
ARKIVKODE: 412.3	AVSKREVET:



GRIMSTAD KOMMUNE

SAKSFREMSTILLING

Styre, utvalg, komite m.m.	Møtedato	Saknr.
Plan- og økonomiutvalget	15.05.2008	047/08
Kommunestyret	26.05.2008	057/08

Avgjøres av:	Sektor: Plan- og utviklingsavdelingen	Arkivsaknr:	Arkivkode:
	Saksbeh.: Knut Johansen	2005001516	K2-Q10

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019 - HØRINGSUTTALELSE

Sammendrag:

Transportetatene og Avinor har utarbeidet forslag til Nasjonal transportplan (NTP). Etenes forslag vil være et grunnlagsdokument for regjeringens arbeid med stortingsmelding om NTP 2010-2019. Planforslaget er nå på høring blant fylkeskommunene og de fire største byene med høringsfrist 30. april. Planforslaget er imidlertid så viktig for utviklingen i landsdelen, at Grimstad bør sende egen uttalelse. Rådmannens forslag samsvarer i stor grad med fylkestingets og Arendal kommunes høringsuttalelser.

Dokumentliste:

Saksmappen:

- Forslag til nasjonal transportplan 2010-2019. Les mer om nasjonal transportplan og det konkrete høringsforslaget på; www.ntp.dep.no.

Fakta:

Bakgrunn for saken

Transportetatene og Avinor har fått i oppdrag å utarbeide et forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019. Etenes 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 trettiårs-perspektiv, 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 imidlertid så viktig for utviklingen i landsdelen, at Grimstad (på linje med Arendal) bør sende egen uttalelse.

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 godstrafikken rettet mot våre naboland, slik at det ikke oppstår utilsiktede flaskehalsler.*
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 stamnettets 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. 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 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)

Vurdering:

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 Grimstad og Agder.

Generelle problemstillinger

Behov for bedre koordinering og styrket planprosess

Et sentralt prinsipp i planen er at alle transportformer skal ses i sammenheng. Med dette menes det at planen skal bidra til velfungerende transportnett med knutepunkter som sørger for effektiv overgang fra lenke til lenke og fra en transportform til en annen. En er usikker på om dette prinsippet ivaretas i sterk nok grad i dokumentet. Videre sees det som beklagelig at koordinering av konkrete utbygginger på tvers av etater i tid ikke er bedre ivaretatt. En bedre koordinering vil kunne gi større effektivitet og større innsparinger. Et eksempel på manglende koordinering er planene om utbygging av Kristiansand Lufthavn Kjevik. Avinor har blitt pålagt betydelige krav til å øke sikkerheten på Kjevik. Samtidig er det et regionalt ønske om å få til en ny atkomst for vegtrafikk til flyplassen. En har lagt ned en betydelig arbeid i regionen for å prøve å samordne disse tiltakene. Et annet eksempel er utbyggingen av Kristiansand havn og utbyggingen av E 39 som bør samordnes i tid for å kunne utnytte blant annet steinmasser. Det bør etableres systemer som fanger opp og bearbeider slike samordningsbehov bedre slik at offentlige ressurser samlet brukes mest mulig effektivt.

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

Behov for en betydelig heving av ressursbruken og bedre finansieringsordninger

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

Behov for en styrking av nyinvesteringer i transportsektoren

Det gir svært uheldige konsekvenser at satsingen på vedlikehold skal gå på bekostning av helt nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og vegsiden. En reduksjon i de økonomiske rammer til strekningsvise investeringer på 50-70% sett i forhold til dagens situasjon vil gi dramatiske konsekvenser i forhold til mulighetene for utvikling av et nødvendig og fremtidsrettet transportsystem som ikke minst vårt transportintensive næringsliv er avhengig av.

Nytt regionalt vegnett

Som en del av forvaltningsreformen skal det øvrige riksvegnettet overføres til regionene/ fylkeskommunene. I NTP er det skissert mulige løsninger på hvordan en slik overføring kan skje. De endelige beslutningene rundt dette må tas som en del av arbeidet med forvaltningsreformen. Det må være en viktig premiss 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 innspill

Prioritering av E18 og andre stamveger

Rådmannen konstaterer at viktige prosjekter for landsdelen som ny E18 Tvedestrand – Arendal og oppgradering av Rv 9 ikke er prioritert i planutkastet. Det understrekes at disse pro-

sjektene er avgjørende for utviklingen i landsdelen. E18 Tvedestrand –Arendal må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP slik at videre planlegging kan sikres med forventning om anleggsstart i 2014. Dette viktige prosjektet for bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet, var omtalt i forrige NTP, men er nå tatt helt ut. Dette er ikke akseptabelt for regionen.

For Rv 9 er det positivt at det legges opp til en fullføring av parsellen Tveit - Langeid, men det er ikke akseptabelt at det deretter legges opp til å avvikle ”Setesdalspakka”.

Generelt anbefaler rådmannen at Grimstad støtter de prioriteringer som framgår av uttalelsen fra Agderrådets stamvegaksjon vedr NTP 2010-2019. Konkret har aksjonen *bedre Stamvei på Sørlandet* nå fokus på 4 veiprojekt de kommende år (les mer på; www.agderradet.no):

- E39 Vigeland – Osestad (og i neste omgang til Herdalen)
- E39 Gartnerløkka – Søgne
- E18 Arendal – Tvedestrand
- Rv9 Setesdalen, spesielt Ose Nord – Langeid

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. Grimstad 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.

FORSLAG TIL VEDTAK:

Grimstad kommunestyre avgir følgende høringsuttalelse:

1. Grimstad kommune mener at E18 Tvedestrand – Arendal er det viktigste infrastrukturprosjektet i Aust-Agder. Prosjektet må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP slik at videre planlegging kan sikres med forventning om anleggsstart i 2014.
2. Grimstad kommune støtter for øvrig prioriteringene som framgår av uttalelsen fra Agderrådets stamvegaksjon til NTP 2010-2019.
3. Grimstad kommune støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men beklager at de økonomiske planrammene er alt for lave til å

kunne nå de oppsatte mål. Rammene må økes med minst 20 til 60% for å oppnå en reell måloppnåelse. Kommunestyret finner det uheldig at transportetatene i planforslaget ikke ble gitt anledning til å angi hvilke rammer som kreves for å nå målene og forventer at etatene i fremtiden får muligheter til å fremme reelle faglige anbefalinger.

4. 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.
5. Kommunestyret 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. Kommunestyret slutter seg også til anbefalingen om å gi økt fokus til mindre, strategiske tiltak innenfor sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og miljø.
6. Kommunestyret 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. Grimstad kommune stiller seg uforstående til at sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen ikke er omtalt i planforslaget. Samfunnsanalysen for Sørvestbanen har vist at sammenkoblingen er et meget gunstig jernbaneprosjekt både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Prosjektet må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP slik at videre planlegging av prosjektet kan sikres i samarbeid med Jernbaneverket, fylkeskommunene og de berørte kommunene. Opprusting til dobbeltspor på Vestfoldbanen og bygging av ny bane mellom Larvik og Porsgrunn er viktige forutsetninger for sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Disse anleggene må sikres gjennomføring i perioden 2010- 2013.
8. Grimstad kommune er positive til 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. Kommunestyret er positiv til å delta sammen med berørte kommuner i Agderbyen, fylkeskommunene 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.

PLAN- OG ØKONOMIUTVALGETS BEHANDLING:

Terje Stalleland (FrP) foreslo:

1. Grimstad kommune mener forslaget til Nasjonal Transportplan for perioden 2010 til 2019 signaliserer en helt utilstrekkelig satsing på nødvendige samferdselsløsninger over hele landet.
2. NTP må langt klarere betone statens ansvar for finansieringen av infrastrukturen i samferdselssektoren.
3. Grimstad kommune avviser press fra regjeringen om å bruke bompenger for å få utført byggingen av statlige veier. Grimstad kommune avviser også bruk av bompenger til investering og drift av kollektivtrafikk.
4. Grimstad kommune mener ny E-18 Tvedestrand – Arendal er det viktigste infrastrukturprosjektet med hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet, og må omtales i forslaget til NTP 2010 – 2019, slik at planleggingen kan sikres med forventet anleggsstart i 2014.
5. Grimstad kommune vil understreke at hoveddelen av kollektivtransporten går med buss, og at sikre og miljøvennlige veier er en forutsetning for en velfungerende kollektivtrafikk.

Leif Atle Beisland (H) foreslo:

Pkt. 3 endres til;minst 60%.

Pkt. 4-8 droppes.

VOTERING:

Rådmannens innstilling ble vedtatt med 6 mot 1 stemme som stemte for Terje Stallelands forslag.

Leif Atle Beislands forslag ble forkastet med 5 mot 2 stemmer.

PØ-047/08 VEDTAK:

Grimstad kommunestyre avgir følgende høringsuttalelse:

1. Grimstad kommune mener at E18 Tvedestrand – Arendal er det viktigste infrastrukturprosjektet i Aust-Agder. Prosjektet må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP slik at videre planlegging kan sikres med forventning om anleggsstart i 2014.
2. Grimstad kommune støtter for øvrig prioriteringene som framgår av uttalelsen fra Agderrådets stamvegaksjon til NTP 2010-2019.
3. Grimstad kommune støtter de overordnede mål og hensyn som ligger til grunn for forslaget til NTP 2010-19, men beklager at de økonomiske planrammene er alt for lave til å kunne nå de oppsatte mål. Rammene må økes med minst 20 til 60% for å oppnå en reell måloppnåelse. Kommunestyret finner det uheldig at transportetatene i planforslaget ikke ble gitt anledning til å angi hvilke rammer som kreves for å nå målene og forventer at etatene i fremtiden får muligheter til å fremme reelle faglige anbefalinger.
4. 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.
5. Kommunestyret 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. Kommunestyret slutter seg også til anbefalingen om å gi økt fokus til mindre, strategiske tiltak innenfor sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming og miljø.
6. Kommunestyret 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. Grimstad kommune stiller seg uforstående til at sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen ikke er omtalt i planforslaget. Samfunnsanalysen for Sørvestbanen har vist at sammenkoblingen er et meget gunstig jernbaneprosjekt både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Prosjektet må gis en omtale i regjeringens forslag til NTP slik at videre planlegging av prosjektet kan sikres i samarbeid med Jernbaneverket, fylkeskommunene og de berørte kommunene. Opprusting til dobbeltspor på Vestfoldbanen og bygging av ny bane mellom Larvik og Porsgrunn er viktige forutsetninger for sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Disse anleggene må sikres gjennomføring i perioden 2010- 2013.
8. Grimstad kommune er positive til 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. Kommunestyret er positiv til å delta sammen med berørte kommuner i Agderbyen, fylkeskommunene 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.