



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 20/01074-1
Saksbehandler Vidar Ose

| Utvalg | Møtedato |
|---|------------|
| Hovedutvalg for samferdsel | 01.04.2020 |
| Fylkesutvalget | 14.04.2020 |
| Fylkestinget | 28.04.2020 |
| Ungdommens fylkesting | |
| Ungdommens fylkesutvalg | 26.03.2020 |
| Fylkeseldrerådet | 25.03.2020 |
| Råd for personer med funksjonsnedsettelse | 25.03.2020 |

Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033

Fylkesrådmannens forslag til vedtak

1. Agder har som mål å utvikle regionen til en miljømessig, sosial og bærekraftig region. Utviklingen av et samlet mobilitetstilbud som ivaretar alle transportformer vil være helt avgjørende for å kunne nå målene og at regionen kan forberede seg på å være en del av et lavutslippssamfunn. Agder har store forventninger til at Nasjonal transportplan fordeler ressurser til regionen som kan forsterke disse strategiene.
2. Agder har hatt felles strategier og mål over lang tid for prioriteringer innen infrastruktur. Strategiene har blitt symbolisert gjennom ankeret som illustrerer de viktigste utfordringene. Strategiene videreføres og spisses mot overordnede mål frem mot 2030.
3. Agder fylkeskommune mener fylkeskommunene må sikres finansielle ressurser som gjør det mulig både å sikre en god helhet i veisystemet, ta igjen etterslep på fylkesvei og sørge for at eksisterende veinett blir i stand til å møte en fremtid med større klimatiske variasjoner. Det må settes av sentrale midler til skredsikring, tunneloppgraderinger og sikring av kritisk infrastruktur.
4. Agder fylkeskommune mener at det må etableres sammenhengende trafiksikre transportkorridorer som sikrer god fremkommelighet hele året gjennom hele Agder, med effektive knutepunkter for person- og godstransport. Dette innebærer at:
 - a. Riksveiprosjekter som er vedtatt eller startet opp i gjeldende NTP-periode må fullføres.
 - b. Nye Veier må sikres finansiering til ferdig utbygd E18/E39 gjennom Agder, inkludert Ytre Ring rundt Kristiansand. Det legges til grunn av Nye Veier bygger og drifter nødvendig infrastruktur langs de veiene de bygger for å legge til rette for kollektivtransport, døgnhvileplasser, park& ride mv.
 - c. Fv. 415 Åmli–Fiansvingen og fv. 460 Vigeland–Remesvik må sikres statlige tilskudd for å kunne utbedres til robuste og fremkommelige regionale transportkorridorer for næringslivet.

- d. Fv. 42 langs Sirdalsvannet må skredsikres med hjelp av statlige tilskudd.
5. For å få mer over gods overført fra vei til bane eller sjø, mener Agder fylkeskommune at transportkorridor 3 må få samme tilbud på jernbane som på vei mellom Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger med forbindelse til utenlandskorridoren (U3) over Jylland. Dette innebærer at:
 - a. Sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen starter opp i løpet av perioden
 - b. Dobbeltspor etableres mellom Sørlandets godsterminal, Langemyr og Dalane i Kristiansand
 - c. For å få utredet jernbanens fremtidige rolle og funksjon i Agder må det i siste halvdel av perioden gjennomføres KVVU for strekningen Brokelandsheia–Kristiansand og Kristiansand–Egersund
 - d. For å få mest mulig transport til og fra nytt Biozin-anlegg i Åmli på jernbane, må industrisporet mellom Nelaug stasjon og Åmli oppgraderes
 - e. For å videreutvikle dagens jernbanetilbud må utbygging av dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord via Torp ferdigstilles i første halvdel av NTP perioden, og dobbeltsporet fra Sandnes til Egersund må planlegges tidlig i perioden med byggestart i siste del av perioden.
 6. Staten må inngå forpliktende byvekstavtale med kristiansandsregionen, hvor følgende tiltak er spesielt viktige;
 - a. Ny kollektiv- og gang-/sykkelvegbru mellom Universitet i Agder og Sørlandets sykehus, som grunnlag for en indre kollektivring.
 - b. Fullføre fire gjenstående etapper av sykkelekspressveien gjennom Kristiansand, inkludert fullføring av gang-/sykkelløsning på ny Varoddbu på E18, hvor gang-/sykkelvegløsningen ble redusert for å holde investeringsrammen i prosjektet.
 - c. Etablere sammenhengende kollektivfelt langs riksvei inn og ut av sentrum.
 7. For å nå nasjonale og regionale klimamål er det avgjørende at staten yter forutsigbart og betydelig økt tilskudd til drift av kollektivtrafikken.
 8. Det må gis mulighet for at staten kan inngå forpliktende avtaler om virkemidler for bærekraftig transport også i mellomstore byområder som arendal-grimstadregionen.
 9. Transportetatens anbefaling om en videreføring av standard på 7,5 meter på rv. 9 for strekningen Kristiansand-Hovden støttes. Rv. 9 vil bli en viktig forbindelse til E134, og for å få full effekt for transportkorridor 4c, må rv. 9 sees i sammenheng med E134. Strekningen Hovden–E134 må utbedres i siste planperioden.
- Kort resyme av transportenes innspill.
 - Fylkestinget i Vest-Agder sak 32/19
 - Fylkesutvalget i Aust-Agder sak 19/23

Sammendrag

Fylkeskommunene ble i november 2019 anmodet om å prioritere tiltak i Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2022–2033. Første seksårsperiode skal beskrive konkrete prosjekt, mens siste halvdel skal presentere løsninger med særlig vekt på transportkorridorene. Agder fylkeskommune har i NTP-prosessen lagt stor vekt på å

orientere og involvere aktuelle aktører i regionen. I februar 2020 ble det avholdt NTP-innspillskonferanse for kommuner, regionråd, næringslivet, aktuelle transportetater og andre interessenter. Relevante innspill fra konferansen er inkludert i saken.

Fylkesrådmannen har vektlagt prioriteringer som støtter opp om Regionplan 2030 og FNs bærekraftsmål. For å løse de viktigste utfordringer i regionen prioriteres tiltak som legger til rette for gange, sykkel og kollektivtransport. Videre prioriteres tiltak som sikrer framkommelighet og trafikksikkerhet for næringslivets transport, særlig spesielt utsatt eksportrettet industri. Tiltakene vil dessuten bidra til å overføre gods fra vei til bane og sjø, og styrke utenlandskorridor 3 (Kristiansand–Hirtshals).

Fylkesrådmannen vil understreke at utbygging av statlig infrastruktur, særlig på veg, må fullfinansieres, slik at ny infrastruktur ikke må kompletteres fra andre vegeiere for at samfunns- og effektmål oppnås. Effektive og hensiktsmessige kollektivløsninger langs riksveg må være etablert ved ferdigstilling.

Saksopplysninger

For å belyse de regionale hovedutfordringene på transportområdet opprettet Samferdselsdepartementet (SD) tidlig en kontaktgruppe på politisk nivå hvor KS, fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget deltok. Disse ble politisk behandlet i både Aust-Agder og Vest-Agder, jf vedlegg i saken.

Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 skal være strategisk og overordnet med betydelig vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet både i utvalget av og utforming av løsningene. Raske teknologiske fremskritt vil etter alt å dømme påvirke utviklingen i transportsektoren sterkt i kommende NTP-periode. Det vil derfor være viktig å unngå store investeringer i løsninger som er sårbare for teknologisk utvikling. Fleksibilitet i planleggingen som sørger for tilpasning til samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling, vil være sentralt. I en overordnet og langsiktig plan må de viktigste utfordringene håndteres først. Nasjonal transportplan bør få en innretning som gir tilstrekkelig handlingsrom i gjennomføringen av prosjektene, slik at utfordringene løses mest mulig effektivt.

Agder fylkeskommunes innspill prioriterer i rekkefølge de løsningene som er egnet til å løse utfordringene regionen tidligere har beskrevet, og omhandler følgende områder:

- Kollektivtransport, sykkel og gange
- Jernbane
- Næringslivets transport
- Klimatilpasning av fylkesveinettet
- Europa- og riksvei
- Lufthavn
- Havn
- Samfunnsikkerhet og digital infrastruktur.

Vurderinger

Kollektivtransport, sykkel og gange

For å nå nullvekstmålet i kristiansandsområdet, og klimamålene generelt i hele fylket, er det viktig å legge til rette for klimavennlige reiser kombinert med utnyttelse av nye teknologiske løsninger. Fylkeskommunens arealplanlegging tar hensyn til at infrastrukturen og mulighet for kollektivtransport er ulik i distrikter og byer. Lokalisering av boliger og tjenestetilbud må ta hensyn til at folk skal kunne gå eller bruke sykkel til daglige gjøremål. Kollektivtilbudet og gang- og sykkelveier skal universelt utformes, slik at det oppleves enkelt å benytte for alle. Det er avgjørende å tilrettelegge for sammenhengende

reisekjeder for persontransporten, slik at barrieren for at deler av en reise kan foregå med kollektivtransport, senkes.

Dersom det ikke blir inngått byvekstavtale med kristiansandsregionen i perioden, må det etableres sammenhengende kollektivfelt langs riksvei inn og ut av Kristiansand sentrum. Tilsvarende må de fire gjenstående etapper av sykkelekspressveien gjennom Kristiansand og gang-/sykkelvegløsning på ny Varoddbru på E 18 fullføres.

Store byområder

Kristiansandsregionen er blant de ni største byområdene, og søkte i 2017 om å inngå byvekstavtale med staten. Byområdet består av kommunene Kristiansand, Iveland, Vennesla, Lillesand og Birkenes og har om lag 143.000 innbyggere. For å opprettholde og øke andelen som går, sykler eller reiser kollektivt, må tilbudet stadig forbedres. For å gjøre metroaksene mer effektive, er det avgjørende viktig å tilrettelegge for en hinderfri framføring av kollektivtrafikken gjennom sentrum. Bygging av ny kollektiv-, gang- og sykkelbro over elven Otra, øst for sentrum, er avgjørende for å etablere en effektiv indre kollektivring som knytter sammen de store arbeidsplassene UiA, SSHF, Lund og Kvadraturen.

For å ta opp konkurransen med personbilen, er hinderfri fremføring av kollektivtrafikken langs metrolinjene inn og ut av byen viktig. De viktigste prosjektene vil være sammenhengende kollektivfelt E18 Bjørnsdalsletta–Vollevann og fullføring av kollektivfelt E39 fra Kolsdalen til Breimyr (nytt kryss ved ny E39 mot Mandal). Likeledes er det viktig å utbedre flaskehalsen og prioritere kollektivtrafikken inn mot sentrum langs rv. 9 fra nord.

Målet for den overordnede arealstrategien er å fortette i tilknytning til metrolinjene. Fullføring av sykkelekspressveien vil gi et moderne, sammenhengende sykkelveinett, der potensialet for økt sykling/gåing er størst. Der befolkningsgrunnlaget er mindre, må løsningene til gående og syklende fleksibelt tilpasses behovet.

I arbeidet med grunnlaget for byvekstavtale har kristiansandsregionen utviklet en metode for å rangere boligutbyggingsprosjektene innbyrdes, basert på hvor godt de når målsettingen om nullvekst i personbiltrafikken. Prioriteringen av prosjekter i utkastet til byvekstavtale for kristiansandsregionen videreføres i neste NTP-periode. De viktigste er:

- Ny kollektiv- og gang/sykkelvegbru over Otra mellom UiA og SSHF, for å etablere en indre kollektivring
- Fullføre fire gjenstående etapper av sykkelekspressveien gjennom Kristiansand, samt fullføre gang- og sykkelvegløsning på ny Varoddbru E18, hvor gang- og sykkelvegløsningen ble redusert for å holde investeringsrammen i byggeprosessen.

Mellomstore byområder

De mellomstore byområdene kan ikke oppnå byvekstavtale, og er heller ikke omfattet av nullvekstmålet. Overordnet mål for også disse byområdene bør være bærekraftige og attraktive byer med redusert personbiltrafikk. Agder fylkeskommune støtter transportetatens forslag om en tilpasset systematisk og metodisk gjennomgang av virkemidler for disse byområdene tilsvarende byutredningene i de store byområdene. De mellomstore byområdene har begrensede muligheter til å finansiere økt frekvens i kollektivtrafikken eller nødvendig infrastruktur til gåing/sykling. Agder fylkeskommune etterspør en offensiv holdning hvor staten tilbyr økonomiske virkemidler i forpliktende avtaler med byområdene/fylkeskommunene for å utvikle mer bærekraftig transport med redusert utslipp og personbiltrafikk.

Arendal-grimstadregionen (Arendal, Grimstad, Froland, Tvedestrand) er et mellomstort byområde i Agder med om lag 80.000 innbyggere med felles ATP-plan. Arendal-grimstadregionen deltar i det nasjonale nettverket for mellomstore byområder som

arbeider for å etablere avtaler med staten om mer bærekraftig transport i disse områdene. Dersom de mellomstore byområdene skal bidra i arbeidet med å redusere utslipp fra transport og biltrafikk må de ha mulighet til å inngå byvekstavtale eller avtale om belønningssmidler fra staten.

Mindre byer og tettsteder

I mindre byer og tettsteder er gåing og sykling de beste formene for bærekraftig mobilitet, siden kollektivtilbudet ikke er tilfredsstillende. Dessuten vil økt gåing og sykling bidra til bedre folkehelse og mer attraktive nærmiljø og levende sentra. I Agder har vi god erfaring med trepartsavtaler mellom kommune, fylkeskommunen og Statens vegvesen om sykkelbyer. Kommune og fylkeskommune forplikter seg til å prioritere satsing på gåing og sykling i planer og budsjett, og Statens Vegvesen bidrar med faglig kompetanse. Det er viktig å fortsette denne satsingen. Ordningen med direkte statlig tilskudd for infrastruktur til gang- og sykkelveg bør reetableres og styrkes.

Jernbane

NTP 2018–2029 har en omfattende satsing på jernbanen som et effektivt og miljøvennlig transportmiddel for personer og gods. Skal toget være et attraktivt persontransportmiddel, kreves et pålitelig tilbud, med god frekvens, kort reisetid, god komfort og høy sikkerhet.

Sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

Dagens jernbaneinfrastruktur på Transportkorridor 3 er i hovedsak bygget før krigen, hvor andre hensyn enn i dag ble lagt til grunn ved etablering av jernbane. Infrastrukturen gir begrensede muligheter for økning av kapasitet, men innføring av ny teknologi, blant annet ERTMS, vil gi noen økte muligheter. For at jernbanen skal innhente fortrinn som fly, og særlig buss og personbil har på strekningen mellom Oslo og Kristiansand, kreves det store investeringskostnader.

En sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen med om lag en times redusert reisetid, vil både gi grunnlag for positiv regional utvikling, økt konkurransedyktighet og nærmest et nytt togtilbud med lokal-, IC- og høyhastighetstog mellom Sørlandet og Grenland/Vestfold. Det er 30 stoppesteder på strekningen mellom Oslo og Stavanger, og ingen banestrekning i Norge representerer et større potensial for utvidet arbeidsmarked og regionutvikling, jf. høyhastighetsutredningen. Sammenkoblingen mellom Sørlandet og Grenland vil dessuten gi åpning for en meget robust korridor for godstransport på dagens Sørlandsbane.

En forutsetning for effekt av og å takle passasjervekst ved sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, er dobbeltspor på strekningen Oslo–Porsgrunn. Allerede nå betjener Vestfoldbanen et økende marked, som ytterligere vil øke med 300.000 mulige brukere når dobbeltsporet blir ferdig fra Tønsberg til Skien. I tillegg er betjeningen av Torp flyplass viktig, og blir enda viktigere når Sørlandsbanen kobles sammen med Grenlandsbanen. Dette vil gi investeringene på Vestfoldbanen økt fremtidig samfunnsøkonomisk nytte.

Overføre gods fra vei til bane og sjø

Det er viktig å legge til rette for og overføre mer gods fra vei til bane og sjø. Det vil kreve tilstrekkelig kryssingsspor som kan øke kapasiteten og dermed bedre regulariteten. Likeledes må tilfredsstillende kraftforsyning tidlig på plass for å sikre energi tilstrekkelig trekraft til lengre godstog.

Sørlandets godsterminal, Langemyr, er et viktig nasjonalt godsknutepunkt som må videreutvikles for å kunne håndtere ønsket vekst i godstrafikken på bane. Bane Nor kan kostnadseffektivt utvide kapasiteten vesentlig ved etablering av dobbeltspor fra Langemyr til Dalane, og prosjektet bør prioriteres.

For å legge grunnlaget for den ønskede omstruktureringen av godsmarkedet gjennom økt konkurransekraft for multimodale transporter, er det behov for å styrke havnenes evne til å investere i nødvendig infrastruktur.

Næringslivets transporter

Transportsystemet i korridor 3 skal møte behov på lange transportreiser på tre hovedstrekninger; Oslo–Kristiansand, Kristiansand–Stavanger og Oslo–Stavanger. Samtidig er korridoren viktig for å dekke behovene for effektiv transport i og rundt byområdene Nord-Jæren, Kristiansand, Grenland, vestfoldbyene og buskerudbyen. Deler av korridoren har ekstra høy trafikk sommerstid. Korridoren har også betydelig sjøtransport mellom Europa og Østlandet, Agder og Rogaland, ikke minst stor ferjetrafikk og godstrafikk mot utlandet.

Både personmarkedet og næringslivet er avhengig av et transportsystem som er trafiksikkert, tilgjengelig og forutsigbart hele året. Transportetatene har identifisert riksvegstrækningene E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand–Stavanger til å være av størst betydning for næringslivets transporter i Agder.

Framkommeligheten langs E18 og E39 er sårbar for spesielle hendelser.

Trafikkavviklingen om vinteren er svært utsatt med lange perioder med variabelt og glatt vinterføre rundt null grader, og fordi Sør- og Sørvestlandet er utsatt for store snøfall på kort tid. De store utbyggingsprosjektene vil bedre fremkommeligheten og trafiksikkerheten når de blir ferdigstilt.

Nye Veier AS har utbyggingsansvaret for gjenstående strekninger mellom E18/E39 Vestfold og Rogaland. For to av strekningene (E18 Arendal–Grimstad og E39 Ytre ring Vige–Kristiansand vest) er det ikke startet prosess med å inngå veiutbyggingsavtale. E18 mellom Arendal og Grimstad har i dag møtefri veg med kapasitetsutfordringer ved kryss ved Arendal og Grimstad. E39 mellom Kristiansand og Stavanger har dårlig standard, og strekningen er ulykkesbelastet. Veinettet er sårbart og selv små hendelser skaper køer som rammer transportsystemet i lang tid. Riksveisystemet gjennom Kristiansand er verken robust for gjennomgående næringstransport, lokaltrafikk eller kollektivtrafikk, og uten raske tiltak er det ventet at situasjonen blir stadig forverret. E18/E39 Ytre Ringvei vil være en effektiv strekning for gjennomgangstrafikken, og særlig viktig for å sikre samfunnsikkerhet og beredskap ved redundans i vegnettet i Kristiansand.

Framtidig godstransport fra Mandal havn, ferjeterminalen i Kristiansand og forbindelsen til Sørlandets godsterminal på Langemyr vil være avhengig av en trafiksikker rv. 9 med god fremkommelighet hele året. Det er også viktig å knytte rv. 9 fra Stølen til Langemyr godsterminal.

Fv. 460 og fv. 415 er av regionen definert som en av de viktigste fylkesveiene for næringslivets transporter i Agder. Fv. 460 vest i Agder er viktig for transport av farmasøytiske produkter og råvarer for GE Healthcare, en hjørnesteinsbedrift i Lindenes kommune med 350 ansatte. Strekningen mellom E39 og bedriften er smal og svingete med vanskelig topografi, og har ikke egnet omkjøringsvei for tungtransport. Bedriftens målsetting om å doble produksjonsvolumet innen 2030 vil gi betydelig økning i tungbiltrafikken. Lasten som fraktes er farlig gods, og utslipp ved eventuell trafikkulykke kan føre til alvorlige konsekvenser. Uegnede havne- og farledsforhold gjør transport med skip uaktuelt. Behovet for bedret framkommelighet og trafiksikkerhet kvalifiserer strekningen for statlig tilskudd til fylkesveier med stor betydning for næringslivet.

Fv. 415 Fiane–Simonstad øst i Agder er av stor betydning for skogbruk og industriproduksjon. En allerede stor andel tungtransport på strekningen vil bli mangedoblet som følge av planlagt utbygging av nasjonalt bioznanlegg på Simonstad i Åmli kommune. Fv. 415 har krevende delstrekninger med vanskelig topografi som gjør trafiksikkerhet og

fremkommelighet for tyngre kjøretøy krevende på vinterstid, og behovet for bedret framkommelighet og trafikksikkerhet kvalifiserer strekningen for statlig tilskudd til fylkesveier med stor betydning for næringslivet. Utbedring av fv. 415 må også sees i sammenheng med utbedring av fylkesveiforbindelsen til havna på Eydehavn.

Klimatilpasning av fylkesvegnettet

Fylkenes utfordring med drift og vedlikehold av vegnettet må få større plass i kommende NTP, derfor er det nødvendig at statens overføringer til fylkeskommunene blir styrket. For å møte klimautfordringene må robustheten på fylkesvegnettet økes gjennom betydelig innsats på drift, vedlikehold og fornying, samt infrastrukturens omgivelser.

Transportsystemet skal være sikkert og framkommelig hele året, og fylkesveienes standard er avgjørende for bosetting og næringsliv i distriktene og for å binde sammen og utvikle regionene. Klimaendringene med økt omfang av skred og flom, gir utfordringer knyttet til vedlikehold av grøfter, kummer og rør, sikring mot skred og tiltak for å ta igjen forfall langs veinettet. Regjeringen uttalte i NTP 2018–2029 at de fortsatt ville bidra til opprustning og fornying av fylkesveiene som et viktig bidrag til en god helhet i veisystemet og stoppe forfallet av infrastrukturen. Agder har en stor andel fylkesvei per innbygger, og stort etterslep på vedlikehold av fylkesveinettet. For Agder er det estimert et behov på 608,8 mill. kroner ekskl. mva. per år for å stoppe etterslepet på fylkesveiene. Netto ramme for drift og vedlikehold av fylkesveimidler er i 2020 på 448 mill. kroner. Denne differansen medfører at etterslepet vil øke.

Det er nødvendig med statlig tilskudd til skredsikring og tunneloppgradering på fylkesveiene. Det er nylig gjennomført skredsikringstiltak med isnett på fv. 42 langs Sirdalsvannet prioritert i Skredsikringsrapporten basert på geologiske vurderinger utført av Statens vegvesen. Det vil bli foretatt nye geologiske vurderinger av et større område langs Sirdalsvannet, og dersom de geologiske vurderingene viser at det bør bygges tunnel vil fylkeskommunen samarbeide med Sirdal kommune for å få nye statlige midler til en slik tunnel.

Europa- og riksveg

God mobilitet er en forutsetning for et moderne samfunn. Effektiv og forutsigbar transport er viktig for et velfungerende samfunn hvor verdier kan skapes. Dette gjenspeiles i et av hovedmålene for transportpolitikken, som er bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet. Det er viktig at man legger til rette for å utvikle effektive transportkorridorer som binder landet sammen. For Agder er det viktig med en fortsatt prioritering av «veiankeret», nemlig E18, E39, rv. 9, rv. 41 og "navet" Kristiansand.

Rv. 9 Kristiansand–Hovden.

Statens vegvesen anbefaler en videreføring av standarden som er bygget (tidligere H2), med veibredde 7,5 meter. Standarden vil gi en besparelse på 30–35 prosent i forhold til full veinormalstandard, og Agder fylkeskommune støtter anbefalingen, som også har bred lokal tilslutning. Siste del av rv.9 (Hovden–Haukeligrend) har dårlig standard med svinger og bratte bakker. For å få full effekt for korridorene 4c og 5a, bør strekningen rv. 9 Hovden–E134 Haukeligrend utbedres i senest den siste del av planperioden.

Agder fylkeskommune anbefaler at rv. 9 får status som Nasjonal turistvei. Det vil gi store muligheter for utvikling og samskaping mellom aktører innen næringsliv, natur og immateriell kulturarv, som er særegent for Setesdalen.

Rv. 41–krysset E18/Timeneskrysset–Kjevik.

Agder fylkeskommune gir tilslutning til at standarden på rv. 41 mellom Timenes og Kjevik reduseres til to-/trefeltsvei med midtrekkverk på sørlig parsell, slik Statens vegvesen

anbefaler. Redusert veistandard begrenser også omfanget av kostnadsdrivende konstruksjoner (bruer og tunnelportaler), planlagte ombygginger av kryss og gang- og sykkeløsninger. Fylkeskommunen vil gi tilslutning til vegvesenets arbeid med ytterligere optimalisering av prosjektet, og er klar til dialog med vegvesenet om bygging etter vedtatt reguleringsplan fra februar 2013 kan løse de trafiksikkerhetsmessige forhold og gode løsninger for gående og syklende fra Timeneskrysset forbi Hamre. Fylkeskommunen mener også det bør vurderes om parsellen fra Hamre til Kjevik kan utgå, dersom dagens veg fra rv. 41 til flyplassen utbedres med gang-/sykkelveg.

Rv. 41

Handlingsprogrammet for riksveier 2018–2023 for Statens vegvesen prioriterer utbedring av to strekninger, nemlig «Treungen–Vrådal» og «Herefoss–Hynnekleiv», som viderefører utbedringene på rv. 41 i perioden 2014–2017. Tiltakene omfatter forsterking, breddeutvidelse, utbedring av flaskehals og kurver, nytt toppdekke, utbedring av drenering og sideterreng. Agder fylkeskommune forutsetter at disse to prosjektene blir realisert, og anbefaler samme strategi på de resterende strekningene for å få en trafiksikker vei med god framkommelighet til E134 ved Brunkeberg.

Lufthavner

Kristiansand lufthavn Kjevik er landsdelens hovedflyplass. Videreutvikling av lufthavnen ved å legge til rette for bedre flytilbud og bedre infrastruktur på og rundt flyplassen er høyt prioritert av næringslivet og lokale og regionale myndigheter.

Det arbeides for å utvikle Arendal lufthavn Gullknapp som internasjonalt senter for nye og framtidsrettede løsninger innen transport og infrastruktur, med fokus på testing og godkjenning av droner, el-fly og utdanning og sertifisering av piloter.

Havner

Kristiansand havn er et intermodalt knutepunkt og den viktigste havna for regionen. For å legge til rette for økt sjøtransport forventes et nært samarbeid med de øvrige havnene i regionen. Forventning om økt trafikk i havna og utvikling i retning av stadig større skip krever betydelige utbygginger og investeringer for tilrettelegging i havna. Det er nødvendig med statlig medfinansiering, og for å utnytte havnas intermodalitet kreves jernbanetilknypning helt frem til kaifronten.

I forbindelse med industrivekst i Åmli kommune, hvor det planlegges utskiping av ferdigvare fra bioznanlegget, anbefales at Eydehavn får status som stamnetthavn.

Samfunnssikkerhet og digital infrastruktur

Samferdselssektoren står overfor et komplisert og sammensatt risiko-, trussel- og sårbarhetsbilde. Dagens sikkerhetsutfordringer er i stor grad knyttet til klimaendringer, storulykker og terror. I tillegg blir IKT-sikkerhet stadig viktigere for å sikre et trygt og pålitelig transportsystem. Hensynet til samfunnssikkerhet må integreres i det ordinære arbeidet med å utvikle transportsektoren.

Riksveisystemet gjennom Kristiansand er hverken robust for gjennomgående næringstransport, lokaltrafikk eller kollektivtrafikk, og uten raske tiltak er det ventet at situasjonen blir stadig forverret. En rask utbygging av E18/E39 Ytre ringvei vil være særlig viktig for å sikre redundans og gi økt samfunnssikkerhet og beredskap i Kristiansand.

For å ta hele Agder i bruk, styrke næringsliv og lokalmiljøer og redusere sårbarhet og transportbehov, er god bredbåndsdekning til hele fylket avgjørende. Fylkeskommunen har mange års god erfaring med samarbeid med kommuner og aktører, og vil fortsette

samarbeid om tiltakene, som i stor grad er avhengig av de årlige statlige tilskudd via NKOM.

Transport-, energi- og ekomsektoren må sees i sammenheng for å høste felles gevinst av investeringer i digitaliserte løsninger for transportsektoren. Utbygging av statlig, fylkeskommunal og kommunal infrastruktur må samordnes og legge til rette for enkel senere installasjon av ITS/digital infrastruktur. Dette vil kreve en felles strategi og retningslinjer både for grunnleggende infrastruktur i bakken og for forvaltning av infrastrukturen.

Økonomiske konsekvenser

Agder fylkeskommune sine innspill til Nasjonal transportplan 2022–2033 er et strategisk dokument, og vedtakene vil ikke få direkte konsekvenser for fylkeskommunens budsjett.

Vurdering av klimakonsekvenser

Agder fylkeskommune har prioritert tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport som bygger opp under målet om å gjøre Agder til et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår. For å møte en fremtid med større klimatiske variasjoner vil det være nødvendig å øke robustheten i transportinfrastrukturen gjennom betydelig innsats på drift, vedlikehold og fornying, samt infrastrukturens omgivelser.

Vurdering av konsekvenser for folkehelse

Ved å prioritere bedre kollektivtilbud og gang- og sykkelanlegg, legger Agder fylkeskommune til rette for at flere er fysisk aktive på sine hverdagsreiser. Det vil bidra til en bedre folkehelse.

Vurdering av konsekvenser for likestilling

Agder fylkeskommune vil prioritere å bygge pålitelig og bærekraftig infrastruktur som støtter opp om større bo- og arbeidsområder, økonomisk utvikling og livskvalitet, med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle. Tilretteleggingstiltak for økt mobilitet kan bidra til å senke terskelen for deltakelse i arbeidsliv og fritidsaktiviteter, og dermed bidra til et likestilt samfunn.

Konklusjon

Agder fylkeskommune har informert kommunene, transportetater og næring om arbeidet med Nasjonal transportplan. Deltakerne på NTP-samling i Agder ble bedt om å prioritere prosjekt opp mot FNs bærekraftsmål, og det var stor enighet omkring hva Agder burde prioritere som innspill til NTP 2022–2033. Det er gjort grundige vurderinger rundt foreslåtte prioriteringer og tiltakene er ført opp i prioritert rekkefølge.

Kristiansand, 15. mars 2020

Tine Sundtoft
fylkesrådmann

Ola Olsbu
direktør

Saksprotokoll

Nasjonal transportplan (NTP) 2022 - 2033

Arkivsak-dok. 20/01074
Saksbehandler Vidar Ose

| Behandlet av | Møtedato | Saknr |
|---|------------|-------|
| 1 Fylkeseldrerådet | 25.03.2020 | 8/20 |
| 2 Råd for personer med funksjonsnedsettelse | 25.03.2020 | 11/20 |
| 3 Hovedutvalg for samferdsel | 01.04.2020 | 12/20 |
| 4 Fylkesutvalget | 14.04.2020 | 57/20 |
| 5 Fylkestinget | 28.04.2020 | 18/20 |
| 6 Ungdommens fylkesting | | |
| 7 Ungdommens fylkesutvalg | 26.03.2020 | 14/20 |

Fylkesutvalgets innstilling

Fylkeskommunes hovedprioriteringer til Nasjonal Transportplan for perioden 2021-2033

- **Vei** Velfungerende tilførselsveier til ny E18/E39 gjennom fylket. Gul stripe på RV9 til Hovden
- **Jernbane** Grenlandsbanen - sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.
- **Havner** Arendal Havn, Eydehavn etableres som ny stamnetthavn i Agder
 1. Agder har som mål å utvikle regionen til en miljømessig, sosial og bærekraftig region. Utviklingen av et samlet mobilitetstilbud som ivaretar alle transportformer vil være helt avgjørende for å kunne nå målene og at regionen kan forberede seg på å være en del av et lavutslippssamfunn. Agder har store forventninger til at Nasjonal transportplan fordeler ressurser til regionen som kan forsterke disse strategiene.
 2. Agder har hatt felles strategier og mål over lang tid for prioriteringer innen infrastruktur. Strategiene har blitt symbolisert gjennom ankeret som illustrerer de viktigste utfordringene. Strategiene videreføres og spisses mot overordnede mål frem mot 2030.
 3. For å få mer over gods overført fra vei til bane eller sjø, mener Agder fylkeskommune at transportkorridor 3 må få samme tilbud på jernbane som på vei mellom Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger med forbindelse til utenlandskorridoren (U3) over Jylland. Dette innebærer at:

- a. Detaljplanlegging av Grenlandsbanen prioriteres i første del av planperioden, med ferdigstilling senest innen utgangen av planperioden.
For å videreutvikle dagens jernbanetilbud må utbygging av dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord via Torp ferdigstilles i første halvdel av NTP perioden, og dobbeltsporet fra Sandnes til Egersund må planlegges tidlig i perioden med byggestart i siste del av perioden.
 - b. Dobbeltspor etableres mellom Sørlandets godsterminal, Langemyr og Dalane i Kristiansand
 - c. For å få utredet jernbanens fremtidige rolle og funksjon i Agder må det i siste halvdel av perioden gjennomføres KVVU for strekningen Brokelandsheia –Kristiansand og Kristiansand–Egersund.
 - d. For å få mest mulig transport til og fra nytt Biozin-anlegg i Åmli på jernbane, må industrisporet mellom Nelaug stasjon og Åmli oppgraderes.
 - e. Mer gods må overføres fra vei til bane. For å fjerne flaskehals og økt robusthet i ruteplanen for gods mellom Kristiansand og Stavanger må det etableres to kryssingsspor på denne strekningen.
 - f. Eydehavn havn får status som stamnetthavn
4. Agder fylkeskommune mener fylkeskommunene må sikres finansielle ressurser som gjør det mulig både å sikre en god helhet i veisystemet, ta igjen etterslep på fylkesvei og sørge for at eksisterende veinett blir i stand til å møte en fremtid med større klimatiske variasjoner. Det må settes av sentrale midler til skredsikring, tunneloppgraderinger og sikring av kritisk infrastruktur. Agder fylkeskommune forutsetter at Nye Veier AS sitt arbeid med utbygginger i deres portefølje fortsetter.
 5. Agder fylkeskommune mener at det må etableres sammenhengende trafikk sikre transportkorridorer som sikrer god fremkommelighet hele året gjennom hele Agder, med effektive knutepunkter for person- og godstransport. Dette innebærer at:
 - a. Riksveiprosjekter som er vedtatt eller startet opp i gjeldende NTP-periode må fullføres.
 - b. Nye Veier må sikres finansiering til ferdig utbygd E18/E39 gjennom Agder, inkludert Ytre Ring rundt Kristiansand. Det legges til grunn av Nye Veier bygger og drifter nødvendig infrastruktur langs de veiene de bygger for å legge til rette for kollektivtransport, døgnhvileplasser, park& ride mv.

- c. Fv. 415 Åmli–Fiansvingen og fv. 460 Vigeland–Remesvik må sikres statlige tilskudd for å kunne utbedres til robuste og fremkommelige regionale transportkorridorer for næringslivet.
 - d. Fv. 42 langs Sirdalsvannet må skredsikres med hjelp av statlige tilskudd.
 - e. Bygge/fullføre ny vei fra Heftingdalen/E-18 til Eydehavn havn.
 - f. RV.9 Kristiansand – Hovden må sikres full finansiering i forhold til ferdigstillelse av prosjektet «gul stripe til Hovden»
 - g. Rv. 41–krysset E18/Timeneskrysset – Kjevik anbefales utbedret i dagens trase for å bedre trafikksikkerheten, og sikre bedre fremkommelighet for sykkel- og gange.
6. Staten må inngå forpliktende byvekstavtale med kristiansandsregionen, hvor følgende tiltak er spesielt viktige;
- a. Ny kollektiv- og gang-/sykkelvegbru mellom Universitet i Agder og Sørlandets sykehus, som grunnlag for en indre kollektivring.
 - b. Fullføre fire gjenstående etapper av sykkelekspressveien gjennom Kristiansand, inkludert fullføring av gang-/sykkelløsning på ny Varoddbu på E18, hvor gang-/sykkelvegsløsningen ble redusert for å holde investeringsrammen i prosjektet.
- Etablere sammenhengende kollektivfelt langs riksvei inn og ut av sentrum.
7. For å nå nasjonale og regionale klimamål er det avgjørende at staten yter forutsigbart og betydelig økt tilskudd til drift av kollektivtrafikken.
8. Det må gis mulighet for at staten kan inngå forpliktende avtaler om virkemidler for bærekraftig transport også i mellomstore byområder som arendal-grimstadregionen.
9. Transportetatens anbefaling om en videreføring av standard på 7,5 meter på rv. 9 for strekningen Kristiansand-Hovden støttes. Rv. 9 vil bli en viktig forbindelse til E134, og for å få full effekt for transportkorridor 4c, må rv. 9 sees i sammenheng med E134. Strekningen Hovden–E134 må utbedres i siste planperioden.
10. Gullknapp utvikles som et senter for droneflyvning bla for «blålys» etatene og el-fly opplæring.
Finansiering av bemannet tårntjeneste må sikres.
- 11 Agder fylkeskommune støtter seg til Handlingsprogrammet for riksveier 2018–2023 for Statens vegvesen prioriterer utbedring av to strekninger på rv. 41, «Treungen–Vrådal» og «Herefoss–Hynnekleiv», men mener strekningen må inkludere «Søre Herefoss–Herefoss».

Følgende formulering innarbeides i teksten:

Tog og togtilbud skal være universelt tilrettelagt i Norge. Dette må inn som et krav i nasjonale føringer for jernbane - både for tilrettelagt stasjoner og vogntog. Alle vogner som frakter passasjerer skal kunne ta imot rullestolbrukere. Ordningen der passasjerer som bruker rullestol selv må ringe til de ulike selskapene for å sikre plass på toget må endres og integreres som en del av billettbestillingssystemet. Systemet må snakke på tvers av operatører og selskap.

Saksordfører: Andreas Arff

Fylkestinget har behandlet saken i møte 28.04.2020 sak 18/20

Møtebehandling

Representanten Christian Eikeland (FrP) fremmet følgende:

Nytt forslag i innledningen:

Fylkeskommunes hovedprioriteringer til Nasjonal Transportplan for perioden 2021-2033

- *Vei Velfungerende tilførselsveier til ny E18/E39 gjennom fylket. Fv. 415 Åmli–Fiansvingen og fv. 460*

Vigeland–Remesvik må sikres statlige tilskudd for å kunne utbedres til robuste og fremkommelige

regionale transportkorridorer for næringslivet. Sikre fremdrift på RV 9 med «Gul stripe til Hovden»

- *Jernbane Grenlandsbanen - sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.*

- *Havner Arendal Havn, Eydehavn etableres som ny stamnetthavn i Agder*

Tillegg i pkt 5.

Prosjektet Gartnerløkka – Kolsdalen nedskaleres og settes på vent inntil ny E18/E39 Ytre Ringvei er etablert.

Tillegg i pkt 5.

(forslaget er nytt i behandlingen, og ikke blitt fremmet tidligere i utvalgene)

Listerpakkens vedtatte prosjekter som ikke er påbegynt eller avsluttet må gjennomføres for å sikre

robuste og fremkommelige regionale transportkorridorer for næringslivet.

Alternativt forslag til innstillingen i pkt. 6: Endres til følgende: *Staten må inngå forpliktende belønningsavtaler med kristiansandsregionen, hvor etablering av sammenhengende kollektivfelt langs riksvei inn og ut av sentrum er viktigst.*

Alternativt forslag til innstillingen punkt 8:
Punktet utgår

Nytt pkt 12

Agder fylkeskommune mener regionen ikke tåler flere bompengeprojekter. Nye veier AS har nylig ferdigstilt traseen mellom Tvedestrand og Arendal, og fra 2022 skal traseen mellom Kristiansand vest og Mandal øst åpnes, og det foreligger nå planer for en effektiv ferdigstilling frem til Flekkefjord og videre til Ålgård. På Nye Veier AS sine strekninger blir bompengebelastningen for høy, og det er viktig at satsene reduseres dersom staten ikke fullfinansierer prosjektene. Fylkestinget vil samtidig påpeke viktigheten av at lokale sideveier forblir bomfrie. Fylkestinget mener at smertegrensen for bompengebelastningen i fylket er i overkant av hva som håndterlig for regionens næringsliv og innbyggere. Vi presiserer derfor følgende:

- Agder fylkeskommune vil ikke stille garanti for ytterlige bompengeprojekter langs dagens europaveier eller på riksveier. Nye byvekstavtaler eller lignende skrinlegges til fordel for nye belønningsavtaler.*

Representanten Kai Steffen Østensen (Ap) fremmet tilleggsforslag - nytt punkt 12 og tilleggsforslag:

- 1. Farsund lufthavn, med en av Norges lengste rullebaner, er en integrert del av Lista fly- og næringspark med et tilgjengelig areal på 2200 mål. Innenfor kategorien klima og miljø arbeides det konkret med flyrelaterte og bedriftsrelaterte etableringer som vil ha en betydelig sysselsettingseffekt for Listerregionen.*

Agder fylkeskommune ber om at det prioriteres mer midler til opprusting og oppgradering av fylkesveier.

Representanten Jacob Handegard (V) fremmet følgende:

Endringsforslag punkt 3a:

Eksisterende punkt: «Detaljplanlegging av Grenlandsbanen prioriteres i første del av planperioden, med ferdigstilling senest innen utgangen av planperioden.» endres til «Detaljplanlegging av Grenlandsbanen prioriteres i første del av planperioden, med ferdigstilling tidlig i planperioden.»

Endringsforslag punkt 3c:

Eksisterende punkt endres til: «For å få utredet jernbanens fremtidige rolle og funksjon i Agder må det tidlig i perioden gjennomføres KVVU for strekningen Brokelandsheia-Kristiansand og Kristiansand-Egersund.»

Strykningsforslag punkt 5a:

Hele punktet strykes

Strykningsforslag punkt 5b:

«inkludert Ytre Ring rundt Kristiansand.» strykes. Nytt punkt b blir: «Nye Veier må sikres finansiering til ferdig utbygd E18/E39 gjennom Agder. Det legges til grunn at Nye Veier bygger og drifter nødvendig infrastruktur langs de veiene de bygger for å legge til rette for kollektivtransport, døgnhvileplasser, park& ride mv.»

Endringsforslag punkt 6:

Eksisterende punkt endres fra "Staten må inngå forpliktende byvekstavgift med kristiansandsregionen, hvor følgende tiltak er spesielt viktige;" til "Staten må inngå forpliktende byvekstavgift med kristiansandsregionen, nullvekstmålet skal være en premiss for avtalen, følgende tiltak er spesielt viktige;"

Endringsforslag punkt 6b:

Eksisterende tekst «Etablere sammenhengende kollektivfelt langs riksvei inn og ut av sentrum.» endres til «Etablere sammenhengende og hinderfritt kollektivfelt langs og i tilknytning til riksvei inn, ut og gjennom sentrum.»

—

Representanten Oda Pettersen (MDG) fremmet følgende:

Forslag 1: helhetlig endringsforslag til innstillingen

Agder har som mål å utvikle regionen til en miljømessig, sosial og bærekraftig region. Agder har vedtatt å kutte utslippene våre med 45% innen 2030. Det forutsetter investeringer i klimavennlig transport i årene som kommer; togtilbudet må bedres, kollektivtransporten må prioriteres, og gangstiene og sykkelveinettene må forbedres. Samtidig innebærer utslippsmålet at vi setter investeringer i europaveiene og flyplassen vår på vent. Utviklingen av et samlet mobilitetstilbud som ivaretar alle transportformer vil være helt avgjørende for å kunne nå målene og at regionen kan forberede seg på å være en del av et lavutslippsamfunn. Agder har store forventninger til at Nasjonal transportplan fordeler ressurser til regionen som kan forsterke disse strategiene.

Agder har prioritert følgende nummererte investeringstiltak som innspill til Nasjonal transportplan i perioden 2022-2033:

- 1) Investeringer i Tognettet, det innebærer blant annet at:*
 - En sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldsbanen starter opp i løpet av perioden.*
 - Det etableres dobbeltspor mellom Sørlandets godsterminal, Langemyr og Dalane i Kristiansand.*
 - Det gjennomføres KVVU for strekningen Brokelandsheia-Kristiansand og Kristiansand-Egersund.*

- *Det gjennomføres en oppgradering av industrisporet mellom Nelaug stasjon og Åmli.*
 - *Utbyggingen av dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord via Torp ferdigstilles i første halvdel av NTP perioden, og at dobbeltsporet fra Sandnes til Egersund planlegges tidlig i perioden med byggestart i siste del av perioden.*
- 2) *At staten inngår forpliktende byvekstavtale med Kristiansandsregionen, hvor følgende tiltak prioriteres:*
- *Ny kollektiv- og gang-/sykkelveibru mellom Universitetet i Agder og Sørlandet sykehus, som grunnlag for en indre kollektivring.*
 - *Fullføring av fire gjenstående etapper på sykkелеkspresveien gjennom Kristiansand, inkludert fullføring av gang-/sykkelløsning på ny Varoddbru på E18.*
 - *Etablering av et sammenhengende kollektivfelt langs riksvei inn og ut av sentrum.*
- 3) *Forutsigbare og betydelige økte tilskudd til kollektivtrafikk og klimavennlig transport, det innebærer:*
- *At staten inngår avtaler om virkemidler for bærekraftig transport også i mellomstore byområder som Arendal-Grimstadregionen.*
 - *Betydelig økte tilskudd til kollektivtrafikken.*
 - *Reetablere og styrke ordningen med direkte statlig tilskudd for infrastruktur til gang- og sykkelveg.*
 - *Etablering av trafikksikkerhetsmessige forhold og gode ordninger for gående og syklende fra Timeneskrysset til Kjevik flyplass på rv. 41.*
- 4) *Støtte til trafikksikre transportkorridorer som sikrer trygg fremkommelighet gjennom hele Agder, det innebærer:*
- *Statlige tilskudd til skredsikring av Fv. 42 langs Sirdalsvannet*
 - *Etablering av standard 7,5 meter på rv. 9 for strekningen Kristiansand-Hovden*
 - *Øke statens overføringer til fylkeskommunen for å styrke utfordringene klimaendringene vil påføre robustheten på fylkesvegnettet koblet til drift, vedlikehold og fornying.*
 - *Utbedringer på rv. 41 som innebærer nytt toppdekk, utbedringer av drenering og sideterreng, og utbedring av kurver.*

Agder vil ikke anbefale Nasjonal transportplan å prioritere følgende tiltak:

- *Utvikling av Kjevik Lufthavn.*

- Videre utbygging av europaveiene 18 og 39.
- Utbygging av E18/E39 Ytre ringvei.
- Ny rv. 41 mellom Timenes og Kjevik flyplass.

Subsidiært foreslår vi følgende forslag til innstillingen, dersom nevnt forslag over faller:

Forslag 2: Tillegg til punkt (1): *Agder har vedtatt å kutte utslippene våre med 45% innen 2030. Det forutsetter investeringer i klimavennlig transport i årene som kommer; togtilbudet må bedres, kollektivtransporten må prioriteres, og gangstiene og sykkelveinettene må forbedres.*

Forslag 4: endring i prioritert rekkefølge der innstillingens punkt (6) blir punkt (4).

Forslag 5: stryke punkt (b) under innstillingens punkt (5).

I tillegg foreslås følgende subsidiære forslag til innstillingen dersom forslag 1 sendt ut igår faller:

Forslag 6: endring i innledende prioritert rekkefølge slik at punkt om jernbane ("Jernbane Grenlandsbanen - sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen") blir det øverste punktet.

Representanten Bjørn Ropstad (H) fremmet alternativt forslag på vegne av H, KrF og FrP:

Fv 42 er en hovedåre for indre Agder. Statlige midler er nødvendig for å få gjennomført betydelige utbedringer og da særlig fra Evje til Tonstad. Langs Sirdalsvannet må det skredsikres med hjelp av statlige tilskudd.

Representanten Vidar Kleppe (Dem.) fremmet tilleggsforslag:

Fylkestinget ber om at prosjektet Hidra Landfast prioriteres og tas med i Nasjonal transportplan 2022-2033.

Representanten Mirell Høyer-Berntsen (SV) fremmet forslag:

Stryke underpunkt a og b under punkt 5.

Representanten Knut H Thygesen (Rødt) fremmet følgende:

Agder har som mål å utvikle regionen til en miljømessig, sosial og bærekraftig region. Utviklingen av et samlet mobilitetstilbud som ivaretar alle transportformer vil være helt avgjørende for å kunne nå målene og at regionen kan forberede seg på å være en del av et lavutslippssamfunn. Agder har store forventninger til at Nasjonal transportplan fordeler ressurser til regionen som kan forsterke disse strategiene.

1) Fylkets mål om å få utslippene ned, må være styrende for hver enkelt investering og fordelingen mellom investeringene innen ulike transportformer, veg, bane, sjø. 2) Det skal være et mål å ikke øke det samla transportbehovet og styrke satsingen på kollektivtransporttilbudet.

2. Agder har hatt felles strategier og mål over lang tid for prioriteringer innen infrastruktur. Strategiene har blitt symbolisert gjennom ankeret som illustrerer de viktigste utfordringene. Strategiene videreføres og spisses mot overordnede mål frem mot 2030.

Side 80:

Pkt 5

Agder fylkeskommune mener at det må etableres sammenhengende trafikksikre transportkorridorer som sikrer god fremkommelighet hele året gjennom hele Agder, med effektive knutepunkter for person- og godstransport. Dette innebærer at:

(a. Riksveiprosjekter som er vedtatt eller startet opp i gjeldende NTP- periode må fullføres.)

Dette punktet a, endres til: Riksveiprosjekter som ikke fysisk er påbegynt evalueres for å vurdere om en to/trefeltsvei kan erstatte firefeltsvei der trafikk tettheten er lav (under 15000ÅDT), der firefelts er samfunnsøkonomisk ulønnsomme og der miljøbelastningen uforholdsmessig stor.

Tillegg til pkt 7 side 81

Det skal sikres at det er god og fleksibel tilbringertjeneste fra alle byer og tettsteder til togstasjonene for å øke tilgjengeligheten og gjøre tog til et mer foretrukket transportmiddel.

Representanten Einar Christensen (PDK) fremmet tilleggsforslag:

RV9 er en riksvei med årsdøgntrafikk ved Bygland på nesten 1800 hvorav 12% er tungekjøretøy. Trafikken er størst i helgene og om sommeren. Videre utbygging bør veien planlegges med midtdeler og to-/trefeltsvei. Veien betales i sin helhet av staten.

Votering

Forslaget fra FrP 1. avsnitt falt med 39 mot 10 stemmer (FrP, Dem., PDK, PP)

Alternativt forslag fra MDG falt 40 mot 9 stemmer (MDG, Rødt, SV, Handegard V, Ljosland og Dale Sp)

Forslaget fra KrF vedtatt med 36 mot 13 stemmer (Ap, Handegard V, Simonsen og Moy MDG)

Forslaget fra Rødt punkt 1 og 3 falt med 30 mot 19 stemmer (Rødt, MDG, V, SV, Ap, Ljosland Sp)

Forslaget fra Rødt punkt 2 falt med 46 mot 3 stemmer (Rødt, SV)

Forslaget fra V falt med 43 mot 6 stemmer (V, MDG, Rødt)

Forslaget fra PDK falt med 37 mot 12 stemmer (PDK, FrP, SV, PP, Dem.)

Forslaget fra Ap – tillegg drift fylkesveier vedtatt med 46 for mot 3 stemmer (PP, Moy MDG, Johnsen V)

Forslaget fra Ap – nytt punkt 12 falt med 32 mot 17 stemmer (Ap, Dem., Dale Sp, PDK, Handegard V, Rødt)

Forslaget fra SV falt med 41 mot 8 stemmer (SV, MDG, Vennesland Ap, Rødt, Handegard V)

Forslaget fra Dem. falt med 34 mot 15 stemmer (Dem., Williamsen, Arff og Andersen FrP, Sp, PDK, PP, SV)

Fylkesutvalgets innstilling med unntak av punkt 8 vedtatt med 39 mot 10 stemmer (MDG, Johnsen V, FrP, Rødt)

Fylkesutvalgets innstilling punkt 8 vedtatt med 38 mot 11 stemmer (FrP, PDK, PP, Dem., Simonsen MDG)

Subsidiære forslag MDG 2 og 6 falt med 39 mot 10 stemmer (MDG, SV, Rødt, V, Sagebakken og Eide Ap)

Subsidiære forslag MDG 3, 4 og 5 falt med 41 mot 7 stemmer (MDG, Handegard V, Rødt, SV)

Forslaget fra FrP punkt 5 Gartnerløkka falt med 38 mot 11 stemmer (FrP, Dem., PDK, PP, Rødt)

Forslaget fra FrP punkt 5 Listerpakke falt med 34 mot 15 stemmer (FrP, Dem., PDK, PP, V, Nystøl KrF, SV)

Forslaget fra FrP punkt 6 alternativ falt med 38 mot 11 stemmer (Dem. FrP, PDK, Blakstad Ap, PP)

Forslaget fra FrP nytt punkt 12 falt med 38 mot 11 stemmer (FrP, Dem., PDK, PP, Rødt)

Fylkesutvalgets innstilling og tilleggforslag fra KrF med flere og Ap vedtatt.

Fylkestingets vedtak

Fylkeskommunes hovedprioriteringer til Nasjonal Transportplan for perioden 2021-2033

- **Vei** Velfungerende tilførselsveier til ny E18/E39 gjennom fylket. Gul stripe på RV9 til Hovden
- **Jernbane** Grenlandsbanen - sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.
- **Havner** Arendal Havn, Eydehavn etableres som ny stamnetthavn i Agder
 1. Agder har som mål å utvikle regionen til en miljømessig, sosial og bærekraftig region. Utviklingen av et samlet mobilitetstilbud som ivaretar alle transportformer vil være helt avgjørende for å kunne nå målene og at regionen kan forberede seg på å være en del av et lavutslippssamfunn. Agder har store forventninger til at Nasjonal transportplan fordeler ressurser til regionen som kan forsterke disse strategiene.
 2. Agder har hatt felles strategier og mål over lang tid for prioriteringer innen infrastruktur. Strategiene har blitt symbolisert gjennom ankeret som illustrerer de viktigste utfordringene. Strategiene videreføres og spisses mot overordnede mål frem mot 2030.
 3. For å få mer over gods overført fra vei til bane eller sjø, mener Agder fylkeskommune at transportkorridor 3 må få samme tilbud på jernbane som på vei mellom Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger med forbindelse til utenlandskorridoren (U3) over Jylland. Dette innebærer at:
 - a. Detaljplanlegging av Grenlandsbanen prioriteres i første del av planperioden, med ferdigstillelse senest innen utgangen av planperioden.
For å videreutvikle dagens jernbanetilbud må utbygging av dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord via Torp ferdigstilles i første halvdel av NTP perioden, og dobbeltsporet fra Sandnes til Egersund må planlegges tidlig i perioden med byggestart i siste del av perioden.
 - b. Dobbeltspor etableres mellom Sørlandets godsterminal, Langemyr og Dalane i Kristiansand

- c. For å få utredet jernbanens fremtidige rolle og funksjon i Agder må det i siste halvdel av perioden gjennomføres KVVU for strekningen Brokelandsheia –Kristiansand og Kristiansand–Egersund.
 - d. For å få mest mulig transport til og fra nytt Biozin-anlegg i Åmli på jernbane, må industrisporet mellom Nelaug stasjon og Åmli oppgraderes.
 - e. Mer gods må overføres fra vei til bane. For å fjerne flaskehals og økt robusthet i ruteplanen for gods mellom Kristiansand og Stavanger må det etableres to kryssingsspor på denne strekningen.
 - f. Eydehavn havn får status som stamnetthavn
4. Agder fylkeskommune mener fylkeskommunene må sikres finansielle ressurser som gjør det mulig både å sikre en god helhet i veisystemet, ta igjen etterslep på fylkesvei og sørge for at eksisterende veinett blir i stand til å møte en fremtid med større klimatiske variasjoner. Det må settes av sentrale midler til skredsikring, tunneloppgraderinger og sikring av kritisk infrastruktur. Agder fylkeskommune forutsetter at Nye Veier AS sitt arbeid med utbygginger i deres portefølje fortsetter.
5. Agder fylkeskommune mener at det må etableres sammenhengende trafiksikre transportkorridorer som sikrer god fremkommelighet hele året gjennom hele Agder, med effektive knutepunkter for person- og godstransport. Dette innebærer at:
- a. Riksveiprosjekter som er vedtatt eller startet opp i gjeldende NTP-periode må fullføres.
 - b. Nye Veier må sikres finansiering til ferdig utbygd E18/E39 gjennom Agder, inkludert Ytre Ring rundt Kristiansand. Det legges til grunn av Nye Veier bygger og drifter nødvendig infrastruktur langs de veiene de bygger for å legge til rette for kollektivtransport, døgnhvileplasser, park& ride mv.
 - c. Fv. 415 Åmli–Fiansvingen og fv. 460 Vigeland–Remesvik må sikres statlige tilskudd for å kunne utbedres til robuste og fremkommelige regionale transportkorridorer for næringslivet.
 - d. Fv. 42 langs Sirdalsvannet må skredsikres med hjelp av statlige tilskudd.
 - e. Bygge/fullføre ny vei fra Heftingdalen/E-18 til Eydehavn havn.
 - f. RV.9 Kristiansand – Hovden må sikres full finansiering i forhold til ferdigstillelse av prosjektet «gul stripe til Hovden»
 - g. Rv. 41–krysset E18/Timeneskrysset – Kjevik anbefales utbedret i dagens trase for å bedre trafiksikkerheten, og sikre bedre fremkommelighet for sykkel- og gange.

6. Staten må inngå forpliktende byvekstavtale med kristiansandsregionen, hvor følgende tiltak er spesielt viktige;
 - a. Ny kollektiv- og gang-/sykkelvegbru mellom Universitet i Agder og Sørlandets sykehus, som grunnlag for en indre kollektivring.
 - b. Fullføre fire gjenstående etapper av sykkелеkspressveien gjennom Kristiansand, inkludert fullføring av gang-/sykkelløsning på ny Varoddbru på E18, hvor gang-/sykkelvegløsningen ble redusert for å holde investeringsrammen i prosjektet.Etablere sammenhengende kollektivfelt langs riksvei inn og ut av sentrum.
7. For å nå nasjonale og regionale klimamål er det avgjørende at staten yter forutsigbart og betydelig økt tilskudd til drift av kollektivtrafikken.
8. Det må gis mulighet for at staten kan inngå forpliktende avtaler om virkemidler for bærekraftig transport også i mellomstore byområder som arendal-grimstadregionen.
9. Transportetatens anbefaling om en videreføring av standard på 7,5 meter på rv. 9 for strekningen Kristiansand-Hovden støttes. Rv. 9 vil bli en viktig forbindelse til E134, og for å få full effekt for transportkorridor 4c, må rv. 9 sees i sammenheng med E134. Strekningen Hovden–E134 må utbedres i siste planperioden.
10. Gullknapp utvikles som et senter for droneflyvning bla for «blålys» etatene og el-fly opplæring.
Finansiering av bemannet tårntjeneste må sikres.
11. Agder fylkeskommune støtter seg til Handlingsprogrammet for riksveier 2018–2023 for Statens vegvesen prioriterer utbedring av to strekninger på rv. 41, «Treungen–Vrådal» og «Herefoss–Hynnekleiv», men mener strekningen må inkludere «Søre Herefoss–Herefoss».

Følgende formulering innarbeides i teksten:

Tog og togtilbud skal være universelt tilrettelagt i Norge. Dette må inn som et krav i nasjonale føringer for jernbane - både for tilrettelagt stasjoner og vogntog. Alle vogner som frakter passasjerer skal kunne ta imot rullestolbrukere. Ordningen der passasjerer som bruker rullestol selv må ringe til de ulike selskapene for å sikre plass på toget må endres og integreres som en del av billettbestillingssystemet. Systemet må snakke på tvers av operatører og selskap.

Fv 42 er en hovedåre for indre Agder. Statlige midler er nødvendig for å få gjennomført betydelige utbedringer og da særlig fra Evje til Tonstad. Langs Sirdalsvannet må det skredsikres med hjelp av statlige tilskudd.

Agder fylkeskommune ber om at det prioriteres mer midler til opprusting og oppgradering av fylkesveier.