



## Statens vegvesen

### Notat

Til: Jan Fredrik Lund  
Fra: Regionalt kontaktutvalg i region sør  
Kopi: Kontaktutvalgets medlemmer

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Hans Seland - 38121531  
Vår dato: 21.12.2006  
Vår referanse: 2004/052590-134

### **Innspill fra region sør til transportetatenes og Avinor AS sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2010-2019**

Det vedlagte notatet er et felles innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 fra et regionalt kontaktutvalg med deltakelse fra fylkeskommunene/Regionrådet Buskerud Telemark Vestfold, transportetatene og Avinor as i region sør. Regionen består av fylkene Buskerud til Vest-Agder og følger grensene til Statens vegvesen Region sør.

De regionale kontaktutvalgene fikk sitt mandat i Samferdselsdepartementets og Fiskeri- og kystdepartementets retningslinjer for etatenes og Avinor as sitt arbeid med grunnlagsmateriale til Nasjonal transportplan 2010-2019 i to brev fra SD i 2006.

Arbeidet bygger blant annet på oppdaterte strategiske utredninger fra fylkeskommunene/BTV i juni 2006, transportetatenes handlingsprogram 2006-2009, stamnettutredningene fra oktober 2006 og departementenes retningslinjer for NTP 2010-2019.

Notatet er blitt til i en prosess i 2. halvår 2006 der følgende har deltatt:

Johan Karolius, Regionrådet BTV, samferdselskoordinator  
Anne-Gro Ahnstrøm, Vestfold fylkeskommune  
Torstein Fjeld, Telemark fylkeskommune  
Runar Stustad, Buskerud fylkeskommune  
Hjalmar Sunde, fylkesmannen i Aust-Agder på vegne av fylkesmennene i regionen  
Thomas Langeland, Reidar Meland m.fl., Avinor as  
Liv Oftedal og Erik Schüller, Jernbaneverket  
Oddvar Salomonsen, Kystverket  
Andreas Setsaa, Statens vegvesen, leder  
Tore Kaurin, Statens vegvesen  
Hans Seland, Statens vegvesen, sekretær



## Statens vegvesen

### Notat

Til: Tverretattlig prosjektgruppe for  
Nasjonal transportplan 2010-2019  
Fra: Regionalt kontaktutvalg i region sør  
Kopi: Kontaktutvalgets medlemmer

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Hans Seland - 38121531  
Vår dato: 21.12.2006  
Vår referanse: 2004/052590-134

U

## Innspill fra region sør til transportetatene og Avinor AS sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2010-2019

### Sammendrag

1. Kapittel 1 viser hvordan fylkeskommunene/regionrådet BTV og transportetatene/Avinor as i region sør fra Buskerud til Vest-Agder vil samarbeide for å vil møte de sentrale utfordringene i transportpolitikken i NTP 2010-2019. Seks strategier presenteres for å utvikle effektiv, sikker, miljøvennlig og tilgjengelig transport i regionen.
2. Kapittel 2 gir bakgrunnen for arbeidet med det regionale innspillet fra region sør til NTP 2010-2019. Deltakerne i det regionale kontaktutvalget presenteres.
3. Kapittel 3 definerer begrepet bærekraftig transport, forklarer transportkorridorene og oppsummerer departementenes foreløpige målstruktur for NTP 2010-2019. Målene for kommende NTP-periode sammenholdes med målene i Stortingsmelding nr. 24 (2003-2004) om NTP 2006-2015 og enkelte endringer drøftes.
4. Kapittel 4 oppsummerer de strategiske innspillene til arbeidet med Nasjonal Transportplan 2010-2019 fra Regionsamarbeidet i Buskerud Telemark Vestfold (BTV) og fra Aust-Agder fylkeskommune og Vest-Agder fylkeskommune. Oppsummeringen baserer seg på de politiske vedtakene som er gjort av fylkestingene og regionrådet. Vedtakene i de to fylkestingene og regionrådet er forskjellige i formen. For BTV er det derfor nødvendig å forholde seg til deler av saksutredningens kapittel Utfordringer, Mål og strategier fordi det vises til saksfremleggets mål i punkt 1 i rådets vedtak.
5. Kapittel 5 viser i fire utfordringsnotat hva etatene og Avinor as kan gjøre for å lukke gapet mellom departementenes mål, fylkeskommunenes forventninger til NTP 2010-2019, gjeldende NTP og etatenes muligheter og begrensninger.

## 1. Felles regionale strategier

De seks strategiene viser til sammen hvordan region sør vil møte de sentrale utfordringene i transportpolitikken i NTP 2010-2019.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region sør  
Serviceboks 723  
4808 Arendal

Telefon: 815 48 000  
Telefaks: 37 01 98 01  
firmapost-sor@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
H. Wergelandsgate 26-36  
KRISTIANSAND S

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

Strategiene er resultatet av vurderingene i kapittel 2 til 5, men kapitlet er flyttet frem for å markere at dette er hovedsaken i det regionale innspillet fra region sør

*Hovedmål F: Fremkommelighet og reduserte avstandskostnader*

### **Strategi 1 Godstransport**

I region sør vil fylkeskommunene/regionrådet BTV og transportetatene/Avinor as samarbeide om å utvikle effektiv, sikker, miljøvennlig og tilgjengelig godstransport i innenlandskorridorene 2, 3, 4 og 5 og i utenlandskorridoren.

Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger prioriteres høyest, men alle korridorene må få del i utviklingen.

Det vil si at:

- Intermodal godstransport prioriteres og godstransport overføres fra veg til sjø og bane ved å bidra til utvikling av knutepunkt i Drammen, Larvik, Grenland og Kristiansand.
- Jernbaneverket sikrer effektiv spor-tilknytning til havneterminalene i Drammen og Kristiansand. Havnespor i Larvik og Grenland opprettholdes. På Bergensbanen og Sørlandsbanen legges til rette for vekst i langdistanse godstransport ved å utvikle kryssingsspor og annen infrastruktur.
- Kystverket utvikler farledene til nasjonalhavnene i Grenland og Kristiansand og til de andre stamnetthavnene i Drammen, Larvik og Slagen/Tønsberg for å kunne møte trafikkveksten. Kystverket videreutvikler sikring/overvåking av farvannet utenfor Skagerrakkysten som er en svært viktig transportåre for gods og petroleumprodukter.
- Avinor as og Sandefjord lufthavn Torp as.
  - Avinor as vil tilrettelegge infrastrukturen for flytransport av gods med høy verdi nasjonalt og internasjonalt.
  - Sandefjord lufthavn as utvikler flyplassens infrastruktur for å imøtekomme fremtidige behov for et regionalt godstrafikknutepunkt.
- Statens vegvesen utvikler riksvegene for å håndtere hoveddelen av lokal og regional næringsstransport – og en betydelig andel av langtransporten. Høytrafikkerte stamveger og stamveger med mange ulykker og fremkommelighetsproblemer prioriteres høyest, men alle stamvegene må få del i utviklingsprogrammet.
  - Stamnetterminalene sikres effektiv riksvegtilknytning i Drammen, Larvik, Grenland og Kristiansand.
  - En fast undersjøisk riksvegforbindelse mellom Vestfold/E18 og Østfold/E6 utredes som 100 % bompengefinansiert prosjekt med sikte på bygging innen ferjekonsesjonen går ut i 2015.
- Fylkeskommunene bruker sitt regionale utviklingsmandat og samarbeider med kommunene for å sikre utvikling av godsknutepunkt gjennom planlegging etter PBL og partnerskapsavtaler mellom utbyggingsinteressene og myndighetene.

### **Strategi 2 Persontransport**

I region sør vil fylkeskommunene/regionrådet BTV og transportetatene/Avinor as samarbeide om å utvikle effektiv, sikker, miljøvennlig og tilgjengelig persontransport i og mellom regioner og i byområdene.

Det vil si at:

- Kollektivtransport i og mellom byene og overføring av persontransport fra bil og fly til tog prioriteres ved å bidra til utvikling av terminaler og annen infrastruktur for kollektivtrafikken. Ekspressbussene fra region sør sikres effektiv atkomst og gode terminalforhold i Oslo.
- Jernbaneverket utvikler intercity-trianglet på Østlandet med vekt på Vestfoldbanen til Grenland. På Bergensbanen og Sørlandsbanen legges til rette for økt langdistanse persontransport med redusert reisetid.
  - Ny jernbanestrekning Larvik – Porsgrunn og Grenlandsbanen Porsgrunn – Skorstøl utvikles for å forbinder de folkerike områdene Drammen / Vestfoldbyene med Grenland og Agderbyen. BTV-rådet har forutsatt at konsekvensene av en slik sammenkopling utredes av hensyn til eksisterende Sørlandsbane.
  - Ny Ringeriksbane bygges for å styrke Hønefoss sin posisjon i flersenterstrukturen på Østlandet og forkorte Bergensbanen.
- Kystverket utvikler farledene til ferjehavnene i Sandefjord, Larvik, Grenland og Kristiansand for å kunne møte trafikkveksten.
- Avinor as og Sandefjord lufthavn Torp as:
  - Avinor as vil foreta nødvendige kapasitetsforbedringer i infrastrukturen på bakken og i flykontrollsystemene for å sikre at regionen har et effektivt flyreisetilbud.
  - Sandefjord lufthavn as utvikler flyplassens infrastruktur for å imøtekomme fremtidige behov for et regionalt persontrafikkknutepunkt.
- Statens vegvesen sikrer et effektivt riksvegtilbud i og mellom regioner og i byområdene.
  - I de større byene utvikles vegnettet med sikte på å oppnå balanse mellom byenes tåleevne og trafikkenes behov. Det innebærer blant annet at trafikkveksten på innfartsvegene må dempes gjennom utbygging av kollektivtrafikken og tiltak som begrenser bilbruken.
  - Riksvegene utvikles for å håndtere hoveddelen av lokal og regional kollektivtransport – og et voksende ekspressbussmarked.
  - Sykkeltrafikk utvikles videre som egen transportform for å redusere veksten i biltrafikken og styrke folkehelsen. Hovednett for sykling i byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere prioriteres sammen med trygg skoleveg i hele regionen. Demonstrasjonsprosjektet *sykkelbyer* videreføres. Et nett av nasjonale- og regionale sykkelruter for fritidssykling tilrettelegges.
  - Arbeids-, bolig-, og serviceregioner (ABS) knyttes tettere sammen for å redusere avstandskostnadene.
  - Turistdestinasjonene i innlandet knyttes til markedene med trygge veger uten flaskehalser.
- Fylkeskommunene tar hovedansvaret for planlegging, bestilling og finansiering av lokal og regional kollektivtransport.

### *Hovedmål S: Transportsikkerhet*

#### **Strategi 3**

I region sør vil fylkeskommunene/regionrådet BTV og transportetatene/Avinor as samarbeide om å utvikle sikker transport blant annet ved å legge til rette for å overføre trafikk fra bil til buss og tog.

Det vil si at:

- Anbefalinger fra Statens havarikommisjon for transport og eventuelle ulykkesanalysegrupper i etatene brukes aktivt i risikobasert sikkerhetsstyring for å redusere antall drepte og varig skadde i trafikken.
- Statens vegvesen sikrer riksvegene gjennom tverrfaglig innsats og samarbeid over institusjonsgrensene slik at antall drepte og varig skadde reduseres vesentlig i tiårsperioden. Målet konkretiseres etter Stortingets behandling våren 2009.
- Jernbaneverket sikrer at det etablerte sikkerhetsnivået for jernbanetransport i Norge skal opprettholdes. Alle endringer skal sikre en utvikling i positiv retning.
- Kystverket setter fokus på sikker transport. Slepebåtbereidskapen i Skagerak planlegges forbedret. Farleder med mye risikotrafikk tas inn som del av stamnettet. Det gjelder blant annet ledene inn til større petroleumsanlegg. Farleden Kalvenløpet til Grenland havn utdypes og Kristiansand havn / Kongsgård/Vige får bedre oppmerking.
- Avinor as og Sandefjord lufthavn Torp as:
  - Avinor as legger opp til at det høye sikkerhetsnivået i luftfarten skal opprettholdes under økt trafikkvekst gjennom et sikkerhetsbasert ledelses- og styringssystem.
  - Sandefjord lufthavn as har sikkerhet som førsteprioritet og bruker aktivt risikobasert sikkerhetsstyring.
- Fylkeskommunene vil gjennom sitt mandat etter Vegtrafikklovens 40a tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.

### *Hovedmål M: Miljø*

#### **Strategi 4**

I region sør vil fylkeskommunene/regionrådet BTV og transportetatene/Avinor as samarbeide om å utvikle effektiv transport i et bærekraftig samfunn.

Klimaendringene fører til at vi får mer nedbør, høyere temperatur, mindre frost og mer uvær. Utredningen om høyhastighetsbane i Norge åpner nye perspektiver for miljøvennlig persontransport.

Det vil si at:

- Nasjonale mål og internasjonale forpliktelser innen miljøområdet følges opp. Kollektivtransporten styrkes ved å legge til rette for å overføre trafikk fra bil til buss og tog og legge til rette for trygg gange og sykkeltransport. Nye krav til infrastruktur og beredskap utvikles og tas i bruk for å møte klimaendringene.
- Jernbaneverket vil styrke jernbanens miljøfortrinn ved å fokusere på riktig ressursbruk, redusert miljøpåvirkning og ved å definere målbare miljøkrav til egen og leverandørers og togselskapers virksomhet.
- Kystverket vil inkludere farleder med mye risikotrafikk som del av stamnettet. Det gjelder blant annet leden inn til petroleumsanlegget Slagen/Tønsberg. Ved å legge til

rette for godstrafikk på sjøen vil belastninger på nærmiljøet, knyttet til støy, støv og utslipp bli redusert og transporten blir mer energieffektiv.

- Avinor as og Sandefjord lufthavn Torp as:
  - Avinor as vil legge til rette for at myndighetenes krav til lokalt miljø rundt flyplassene tilfredsstilles.
  - Sandefjord lufthavn as er ISO 1401 sertifisert og vil overholde alle myndighetspålagte krav.
- Statens vegvesen vil oppfylle nasjonale krav knyttet til luftforurensning, støy og viktige natur- og kulturområder langs riksvegene. Miljøforbedringer i mindre tettsteder gjennomføres.
- Fylkeskommunene vil oppfylle kravene til godt miljø langs fylkesvegene. Fylkeskommunene vil tilrettelegge for god areal og transportplanlegging.

### *Hovedmål T: Tilgjengelighet*

#### **Strategi 5**

I region sør vil fylkeskommunene/regionrådet BTV og transportetatene/Avinor as samarbeide om følge opp bestemmelsene i plan og bygningsloven (PBL) for å sikre tilgjengelighet i alle ledd i reisekjeden for personer med nedsatt funksjonsevne.

Det vil si at:

- Kollektivtransport utvikles i samsvar med prinsippene for universell utforming og tilgjengelighet for alle.
- Jernbaneverket vil gi høy prioritet til forbedret tilgjengelighet inn til stasjonen og på stasjonsområdet. Tilgjengelighet inn til stasjonen omfatter området utenfor stasjonen fra atkomstveier for bil, buss, gang og sykkel til parkering for de ulike transportmidlene. Alle stasjoner med trafikk av en viss størrelse bør i 2040 ha trinnfrie atkomster.
- Havne-/terminaleier har ansvar for å utvikle/tilrettelegge fergeterminaler i tråd med plan- og bygningslovens retningslinjer om tilgjengelighet. Fergeeier har ansvar for universell utforming og tilgjengelighet for ferger og passasjerskip, etter EUs direktiv om tilgjengelighet.
- Avinor as og Sandefjord lufthavn Torp:
  - Avinor as vil følge opp *kvalitetsplanen for hele flyreisen*, det vil si fra den reisende ankommer flyplassen til hun forlater destinasjonsflyplassen. Dette krever samarbeid med flyselskapene og andre aktører knyttet til transporten.
  - Sandefjord lufthavn as diskriminerer ikke mellom personer med nedsatt funksjonsevne og funksjonsfriske og utvikler sin infrastruktur i henhold til dette.
- Statens vegvesen vil samarbeide med fylkeskommunene og kommunene for å oppgradere bussterminaler og –holdeplasser i hovednettet for busstrafikk i de fem største byene i regionen i samsvar med prinsippene om universell utforming.
- Fylkeskommunene tar ansvar for å tilrettelegge fylkesvegene og kollektivtransporten i regionen i samsvar med prinsippene om universell utforming.

## *Andre strategiske tema*

### **Strategi 6**

I region sør vil fylkeskommunene/regionrådet BTV og transportetatene/Avinor as samarbeide om å utvikle finansieringsordninger for å sikre effektiv utbygging og drift av infrastruktur og drift av kollektivtransport.

Det vil si at:

- Samordning av statens, fylkeskommunenes og kommunenes ansvar og virkemiddelbruk innen vegtransportsektoren sikres ved at intensjonene i forsøksordningene Regionrådet Buskerud Telemark Vestfold (BTV) og Areal- og transportforsøket (ATP) i Kristiansandsregionen videreføres.
- Statens bevilgninger til universell utforming og tilgjengelighet for alle i kollektivtransporten bør ikke øremerkes, men innarbeides i de ordinære offentlige budsjettene.
- Planlegging, finansiering og bygging av knutepunkt og terminaler eller andre infrastrukturtiltak der to eller flere av fylkeskommunene og transportetatene/Avinor as er interessenter bør gjennomføres som formaliserte partnerskap.
- Store infrastrukturprosjekter må fullfinansieres av Stortinget eller lånefinansieres ved byggestart. Det vil si at investeringsbeløpet stilles samlet til disposisjon for byggherren slik at utbyggingen kan gjennomføres mest mulig kostnadseffektivt (prosjektfinansiering).
- Bompenger er en viktig del av totalfinansieringen av investeringer på veger med høy trafikk i region sør. Prinsippet aksepteres av fylkeskommunene/regionrådet BTV. Kravet om lokale initiativ og enighet bør praktiseres på en slik måte at hensynet til en helhetlig og sammenhengende utbygging ivaretas. Det anbefales at det tas nasjonale initiativ for å sikre blandet totalfinansiering med statlige midler og brukerfinansiering når det er behov for det.
- På det lavtrafikkerte riksvegvegnettet er hovedregelen at staten finansierer investeringene. Det bidrar til å begrense avstandskostnadene for trafikantene.
- Fylkeskommunene understreker behovet for økte økonomiske rammer til drift og vedlikehold og til investeringer.

## 2. Bakgrunn

Dette notatet er et felles innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 fra et regionalt kontaktutvalg med deltakelse fra fylkeskommunene/Regionrådet Buskerud Telemark Vestfold, transportetatene og Avinor as i region sør som består av fylkene Buskerud til og med Vest-Agder.

Arbeidet bygger blant annet på oppdaterte strategiske utredninger fra fylkeskommunene/BTV i juni 2006, transportetatenes handlingsprogram 2006-2009, stamnettutredningene fra oktober 2006 og departementenes retningslinjer for NTP 2010-2019.

De regionale kontaktutvalgene fikk sitt mandat i Samferdselsdepartementets og Fiskeri- og kystdepartementets retningslinjer for etatenes og Avinor as sitt arbeid med grunnlagsmateriale til Nasjonal transportplan 2010-2019 i brev fra SD 31.01.2006. Fra avsnitt 4.2 i retningslinjene siteres i utdrag:

- *Transportetatene regionalt må etablere et nært samarbeid med fylkeskommuner, større bykommuner, samt kommuner som eier viktige havner. Det er hensiktsmessig at det etableres faste kontaktutvalg mellom etatene og de regionale og lokale myndighetene. Det er naturlig at fylkesmennene deltar.. (...)*
- *Formålet med det regionale samarbeidet er å få til gode helhetsløsninger på ulike transport- og transportskapte utfordringer. Gjennom samarbeidet på regionalt nivå skal etatene gjøre seg kjent med regionale vurderinger som er viktige for planarbeidet. Videre vil det være en arena for å drøfte problemstillinger der etatene / Avinor AS ser det som viktig for planarbeidet å få innsikt i regionale synspunkter og sikre bred forankring for planlagte vedtak.*
- *Statens vegvesen skal samordne arbeidet og ta initiativ overfor regionale og lokale myndigheter for å få etablert kontaktutvalgene, og ivareta administrativ ledelse og sekretariatsfunksjonen for disse. (...)*

I et notat datert 30. januar 2006 fra transportetatenes sentrale prosjektledelse til styringsgruppen med forslag til prosjektprogram siteres det fra retningslinjenes mandat for det regionale arbeidet og det står videre:

- Prosjektgruppen har ikke drøftet inngående om og eventuelt hvordan transportetatene sentralt skal gi føringer for dette arbeidet. Det er aktuelt å komme tilbake til styringsgruppen dersom transportetatene sentralt vil sette spesielle krav til arbeidet
- Arbeidet bør ferdigstilles i løpet av 2006. (I tidsplanen er produktet kalt et ”regionalt innspill” og tidsfristen er 01.01.2007.)

Det ble ikke gitt mer utfyllende retningslinjer fra den sentrale prosjektledelsen for form og innhold i dette regionale innspillet. Notatet er derfor blitt til i en prosess i 2. halvår 2006 der følgende har deltatt:

Johan Karolius, Regionrådet BTV, samferdselskoordinator  
 Anne-Gro Ahnstrøm, Vestfold fylkeskommune  
 Torstein Fjeld, Telemark fylkeskommune  
 Runar Stustad, Buskerud fylkeskommune  
 Ola Olsbu, Aust-Agder fylkeskommune

Leif Storsve, Vest-Agder fylkeskommune  
Hjalmar Sunde, fylkesmannen i Aust-Agder på vegne av fylkesmennene i regionen  
Thomas Langeland, Reidar Meland m.fl., Avinor as  
Liv Oftedal og Erik Schüller, Jernbaneverket  
Oddvar Salomonsen, Kystverket  
Andreas Setsaa, Statens vegvesen, leder  
Tore Kaurin, Statens vegvesen  
Hans Seland, Statens vegvesen, sekretær

### 3. Mål for regionale innspill

*Bærekraftig transport* innebærer at både nålevende og fremtidige generasjoner får sikret sin velferd. Da blir det viktig at CO<sub>2</sub> - utslippene reduseres for å forhindre drivhuseffekten og spare fossilt brennstoff. Infrastrukturen og trafikken må ikke skade naturområder og kulturlandskap og sur nedbør må reduseres.<sup>1</sup>

Det foregår en omfattende godstransport og annen yrkestransport gjennom regionen, ut av og til regionen og internt i regionen. I stortingsmeldingen om NTP 2006-2015 legger Regjeringen opp til et sterkere fokus på de åtte transportkorridorenes funksjon og betydning. Det er nødvendig for å kunne gjøre vurderinger på tvers av transportsektorene.

Korridorene 2, 3, 4 og 5 passerer gjennom region sør:

- Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor er sammen med korridor 1 Norges viktigste transportkorridor mot utlandet. Om lag 90 % av den landbaserte transporten av gods og personer til utlandet går via disse korridorene. I region sør (Buskerud til Vest-Agder) inngår riksveg 35 nord for Hokksund i korridoren. Kongsvingerbanen ligger i korridor 2, men utenfor region sør.
- Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger går gjennom en tett befolket kyststripe og er viktig blant annet for tilknytning til flere ferjeforbindelser til utlandet, for regional pendling og for turisttrafikken. I region sør inngår E18, E39 og riksveg 23 i korridoren. Drammensbanen, Spikkestadbanen, Vestfoldbanen, Bratsbergbanen, Sørlandsbanen ligger i korridor 3 og passerer gjennom region sør. For luftfarten er Kristiansand lufthavn Kjevik et viktig knutepunkt i korridoren. Sjøfarten fra Oslo til Sørlandet inngår i korridoren.
- Korridor 4 fra Stavanger til Trondheim forbinder flere viktige byer langs vestkysten, der næringsvirksomheten er mer eksportrettet enn ellers i landet. I region sør inngår Riksveg 9 Kristiansand – Haukeligrend i korridoren. For de andre transportformene er ikke korridoren relevant for region sør.
- Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund er i praksis et helt nettverk for transport mellom Østlandet og Vestlandet. I region sør inngår E16, riksveg 7/52 og E134 i korridoren. En del av Bergensbanen Hønefoss – Bergen, inklusive Randsfjordbanen Hokksund – Hønefoss og Roa – Hønefosslinjen ligger i region sør. For de andre transportformene er ikke korridoren direkte relevant for region sør. Oslo lufthavn Gardermoen i region øst er likevel viktig for befolkningen i østlige deler av region sør.

Ifølge departementenes retningslinjer for arbeidet med NTP 2010-2019 er hensikten med det regionale arbeidet *å få til gode helhetsløsninger på ulike transport- og transportskapte utfordringer.*

Utfordringene må vurderes i forhold til det nye systemet for mål- og resultatoppfølging som skal bli en del av NTP. I departementenes supplerende retningslinjer om målstruktur i november 2006 finner vi: Se også <http://www.ntp.dep.no> .

**Overordnet mål 2010-2019:**

***Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling***

<sup>1</sup> Transportøkonomisk Institutt Oslo / OPTIMA 1996

#### *Hovedmål F 2010-2019: Fremkommelighet og reduserte avstandskostnader*

- *Bedre fremkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret*

##### *Etappemål:*

*F1: Fremkommeligheten i transportsystemet, i form av pålitelighet, skal økes i perioden*

*F2: Reisetider i og mellom regioner skal reduseres i perioden*

*F3: Rushtidsforsinkelser for næringsliv og kollektivtransport i de fire største byområdene skal reduseres i perioden (Merknad: ingen "storbyer" i region sør)*

*F4: Fremkommeligheten for gående og syklende skal økes i perioden*

#### *Hovedmål S 2010-2019 Transportsikkerhet*

- *Transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren*

##### *Etappemål:*

*S1: Antall personer som blir drept eller varig skadde i vegtrafikken skal reduseres med x pst. innen 2020*

#### *Hovedmål M 2010-201: Miljø*

- *Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet*

##### *Etappemål:*

*M1: Utarbeides på bakgrunn av St.meld. om sektorvise klimahandlingsplaner*

*M2: Redusere NO<sub>x</sub>-utslippene i sektoren*

*M3: Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy*

*M4: Unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner*

*M5: Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrka jord*

*M6: Unngå utslipp av petroleumsprodukter eller andre miljøfarlige produkter som følge av ulykker til sjøs*

#### *Hovedmål T 2010-2019 Tilgjengelighet*

- *Transportsystemet skal være tilgjengelig for alle og transporttilbudet skal gjøre det mulig å leve et aktivt liv*

##### *Etappemål:*

*T1: Tilgjengeligheten til kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne skal bedres i perioden*

#### **Hovedmål i NTP 2006-2015 som referanse**

I Stortingsmelding nr. 24 (2003-2004) om NTP 2006-2015 la Regjeringen og Stortinget følgende hovedmål til grunn for transportpolitikken:

1. *Færre drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken, og fortsatt høy sikkerhet i andre transportformer.*
2. *Mer miljøvennlig bytransport – med redusert bilavhengighet og økt kollektivtrafikk.*
3. *Bedre fremkommelighet i og mellom regioner, for å fremme utvikling av levedyktige distrikter, vekstkraftige bo- og arbeidsmarked og dekke næringslivets transportbehov.*
4. *Et mer effektivt transportsystem, hvor blant annet økt bruk av konkurranse benyttes for å få et best mulig transporttilbud for de samlede ressursene til transportformål.*

## 5. *Tilgjengelighet for alle*

### Drøfting

Hovedmål 1 og 5 i Stm. 24 er ikke vesentlig endret i retningslinjene for NTP 2010-2019. Det er likevel viktig at departementene nå går inn for å kvantifisere trafikksikkerhetsmålet for vegtrafikken.

Hovedmål 2 har fått fokus flyttet fra byene til hele transportsystemet mens det legges økt vekt på nasjonale mål og internasjonale forpliktelser.

Hovedmål 3 er reformulert uten at betydningen er grunnleggende endret. Det fokuseres i det nye målet på reduserte avstandskostnader og på å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.

Hovedmål 4 i Stm. 24 er tatt ut av ny målstruktur, men hensynet til effektiv transport er tatt inn i det overordnede målet. Det fokuseres ikke lenger spesielt på bruk av konkurranse som virkemiddel i transportpolitikken.

## 4. Fylkeskommunenes strategiske utredninger

Dette kapitlet oppsummerer de strategiske innspillene til arbeidet med Nasjonal Transportplan 2010-2019 fra Regionsamarbeidet i Buskerud Telemark Vestfold (BTV) og fra Aust-Agder fylkeskommune og Vest-Agder fylkeskommune. Oppsummeringen baserer seg på de politiske vedtakene som er gjort av fylkestingene og regionrådet. Vedtakene i de to fylkestingene og regionrådet er forskjellige i formen. For BTV er det derfor nødvendig å forholde seg til deler av saksutredningens kapittel *Utfordringer, Mål og strategier* fordi det vises til *saksfremleggets mål* i punkt 1 i rådets vedtak.

Sammendraget er ordnet etter departementenes målstruktur, men mange forslag faller inn under flere hovedmål som for eksempel både fremkommelighet, trafikksikkerhet og miljø. Forslaget er likevel som hovedregel bare nevnt ett sted i teksten.

### **Hovedmål F Fremkommelighet og reduserte avstandskostnader**

Ideen om samvirke mellom transportformene og en utnytting av de særlige fortrinn de ulike transportformene har, står sterkt i alle uttalelsene. Både fylkestingene i Agder-fylkene og Regionsamarbeidet Buskerud Telemark Vestfold (BTV) gir høg prioritet til transportkorridoren fra grensen til Oslo til grensen til Rogaland. BTV-rådet gir eksplisitt sin tilslutning til saksfremleggets mål for utvikling av samferdselsinfrastrukturen i de tre fylkene. Fylkestinget i Vest-Agder har også tatt opp de prognoser som ligger til grunn for beregning av trafikkutviklingen på E18/ E39 og ber om at mer "reelle" prognoser skal legges til grunn når det gjelder befolknings- og trafikkutviklingen. Omtalen av transportformene er ordnet i alfabetisk rekkefølge etter de ansvarlige statlige organisasjonene Avinor as, Kystverket, Jernbaneverket og Statens vegvesen.

#### Luftfart

- Aust-Agder og Vest-Agder fylkesting trekker begge frem betydningen av Kristiansand lufthavn Kjevik.
- Vest-Agder mener at departementet i stor grad fritar Avinor for å synliggjøre mål og strategier i forbindelse med Nasjonal Transportplan, men er positive til Avinors planer for utbygging av Kjevik og vil videreføre samarbeidet med Avinor og andre for å sikre Kjeviks plass i kategorien for store flyplasser. Fylkestinget mener det er nødvendig å sikre ressurser til en samordnet utbygging av rullebane og ny atkomstveg før 2009.
- Aust-Agder peker på at planene for utbedring av terminal, rullebane og atkomstveg må sikres gjennom Nasjonal Transportplan. Forbindelsen fra E18 til Kjevik må være en del av stamvegnettet.
- Fylkestinget i Aust-Agder mener at flytilbudet på Kjevik har vært uforutsigbart på grunn av mange konflikter og kanselleringer og at en i den grad det er mulig bør ses på tiltak som kan rette opp dette gjennom Nasjonal Transportplan.
- BTV fremhever den betydningen Sandefjord lufthavn Torp har for regionen. Se også under miljømålet.

#### Jernbane

- Både Regionsamarbeidet BTV og fylkeskommunene i Aust-Agder og Vest-Agder argumenterer sterkt for overføring av godtransport fra veg til sjø og baner. Vest-Agder mener at det bør utvikles en helhetlig politikk for intermodal transport.

- Regionsamarbeidet BTV krever at jernbanesatsingen på Drammensbanen og Vestfoldbanen må forseres. Vestfoldbanens trasé ligger strategisk plassert med direkte stasjonstilknytning i 7 byer i BTV-regionen. Banen har store muligheter for å utvikles til et konkurransedyktig alternativ til bilbasert transport mellom disse byene og til byene i naboregionene.
- Aust-Agder og Vest-Agder står sammen om et krav om en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen i planperioden mens BTV avventer en utredning før en tar stilling i saken.

#### Sjø og kyst

- BTV påpeker at volumer og verdi av veg- og sjøverts transport er mest omfattende. Dette betyr utbedring av farleder, stamveg og jernbanetilknytning til havnene i Drammen, Larvik og Grenland.
- Aust-Agder nevner havnene i Kristiansand og Eydehavn (Arendal) som særlig viktig.
- Vest-Agder mener internasjonale transportkorridorer må tas med større alvor og at internasjonal transportkorridor nr. 1 må omdefineres slik at den i større grad gjenspeiler de faktiske transportstrømmene.

#### Veg

- BTV krever forsert utbygging av 4-felts motorveg på E18 gjennom fra grensen til Akershus til grensen mot Aust-Agder.
- Fylkestinget i Aust-Agder ønsker 4-felts motorveg gjennom hele fylket og mener at strekningen Tvedestrand – Arendal må prioriteres i planperioden 2010- 2019. Fylkestinget i Vest-Agder prioriteres 4-feltsmotorveg fra Kristiansand til Mandal og 2-felts motorvegstandard derfra til Rogaland grense.
- BTV krever betydelig satsing på E16 fra Sandvika mot vest, mer miljøvennlig og effektiv trafikkavvikling på E134 og økt satsing på riksvegene 7/52, 35, 36 og 23.
- Fylkestinget i Aust-Agder ønsker også at riksveg 9 gjennom Setesdal skal bli bygd ut som en god stamveg
- BTV ønsker å sikre god kommunikasjon mellom reiselivsdestinasjonene og markedene og arbeide for nasjonale turistveger i regionen
- BTV krever at utviklingen av en tunnelforbindelse mellom Vestfold og Østfold vurderes.

Transportsystemene er viktige for utviklingen av robuste regioner som kan stabilisere bosettingsmønsteret i Norge. Dette er særlig viktig i de byregionene som omfatter et større antall kommuner og der det har utviklet seg felles markeder for arbeid, bolig og service (ABS), kultur etc. Funksjonsdyktigheten i slike regioner avhenger av gode transportløsninger. I slike tett befolkede områder har også kollektivtrafikken sin styrke og det vil være behov for å legge til rette for gang og sykling.

- BTV ønsker økt satsing på gange, sykling og kollektivtrafikk i byområdene og mener at det må innebære at rammeoverføringene til fylkeskommunene/regionene betydelig og at den statlige belønningsordningen må utvides. For å lette overgangene mellom de ulike transportformene, må det satses mer på godt utbygde kollektiv-knutepunkt.
- Vest-Agder fremhever i sin uttalelse Kristiansandspakken ("*Samferdselspakke for Kristiansandsregionen*"), som omfatter et samarbeid mellom 4 kommuner i Vest-Agder og 2 i Aust-Agder. Det er behov for å styrke kollektivtransportens konkurransekraft i Kristiansand.

- Fylkestinget i Aust-Agder tar opp behovet for en bedre samferdselsløsning for Arendalsregionen både når det gjelder standard og kapasitet.

### **Hovedmål S Transportsikkerhet**

- BTV krever at trafikksikkerhet prioriteres både langs stamveger og øvrige riksveger, samt i forbindelse med utvikling av transport i by.
- Vest-Agder peker på behovet for en mer ambisiøs strategi for trafikksikkerhetsarbeidet.

### **Hovedmål M Miljø**

- Alle fylkeskommunene/BTV går sterkt inn for å overføre godstransport fra veg til bane og sjø. I tillegg går de inn for overføring av persontransport fra fly og bil til tog og til sterkere satsing på kollektivtrafikk, sykling og gange i byområdene.
- Fra Aust-Agder pekes på at uhell i skipstrafikken i Skagerrak kan være en trussel for miljøet i regionen og at det må legges strategier for kontrollen med og beredskapen for skipstrafikken i Skagerrak.
- BTV mener at lufthavner som ikke er statlig eiet bør inngå i den nasjonale transportleggingen i større grad. I lys av behovet for kapasitetsutvidelse på Oslo lufthavn Gardermoen bør det vurderes om ikke lufthavnene på Østlandet i fellesskap kan gi god kapasitetsdekning.

### **Hovedmål T Tilgjengelighet**

- Vest-Agder gir en positiv reaksjon på at departementet i sine retningslinjer fremhever målet om ” tilgjengelighet for alle” og forventer at dette reflekteres i transportplanen.

### **Finansiering**

- Vest-Agder mener at Norge bør avklare sin offisielle holdning til deltakelse i EUs sjømotorvegnettverk og at staten bør bidra med nasjonal finansiering til havner, bane og vegstrekninger som inngår i EUs sjømotorvegnettverk. De peker også på at det er ønskelig at Norge deltar i fase II i EUs Marco Polo-program fra 2007.
- Vest-Agder krever også at hele Sørlandsbanen må omfattes av statens kjøp av persontrafikktenester med tog. BTV ber også om økte bevilgninger til kjøp av jernbanetjenester.
- Regionrådet BTV og fylkeskommunene i Agder krever at de økonomiske planrammene økes betydelig.
- Regionsamarbeidet BTV aksepterer brukerbetaling for store vegprosjekter på stamvegnettet når det er nødvendig. Andel brukerbetaling vurderes i forhold til trafikkmengde/ inntekspotensial.
- Fylkestinget i Vest-Agder stiller seg negativt til et system der bompenger skal finansiere drift av kollektivtrafikk.
- BTV krever statlig prosjektfinansiering av hele det samlede opprustningsbehovet for hele Vestfoldbanen. Det samme kommer til uttrykk i uttalelsen fra Vest-Agder

fylkesting. Fylkestinget mener at dette særlig må ses i sammenheng med prosjekter der samhandling mellom etatene gir store gevinster.

- Vest-Agder etterlyser rammer for drift og vedlikehold som er tilstrekkelig for å opprettholde infrastrukturkapitalen og bryte den eksisterende trend.

### **Andre tema**

Alle de tre organene fremhever sterkt behovet for å opprettholde verdi og kvalitet av de investeringer som er gjort i transportsektoren.

- BTV vil oppgradere vegkapitalen slik at etterslepet på ”øvrige riksveger” kan tas i løpet av planperioden.
- BTV vil prioritere drift og vedlikehold av veger og jernbanenett som er viktig for næringslivets transport, og for bosetning som en forutsetning for det lokale næringslivet i distriktene.
- Aust-Agder mener det må utarbeides en utbedringsstrategi for øvrige riksveger som kan opprettholde standard og samtidig få utbedret de viktigste strekningene.

## 5. Regionale utfordringer

I dette kapitlet drøftes hva som kan gjøres for å lukke gapet mellom departementenes mål og fylkeskommunenes forventninger til NTP 2010-2019 på en side og gjeldende handlingsprogram og etatens muligheter og begrensninger på den andre siden. Målene er dokumentert i brev fra Samferdselsdepartementet 21. november 2006 og oppsummert i begynnelsen av dette notatet.

### Avinor as

Det ble ikke funnet hensiktsmessig at Avinor utarbeidet handlingsprogram for NTP-perioden 2006 – 2015. Sentrale utfordringer er omtalt i Avinors sektorplan 2007-2040, samt i § 10-planen som er et grunnlag for Samferdselsdepartementets Eiermelding.

Det forventes fortsatt vekst i flytrafikken. I sektorplanen er det lagt til grunn en samlet årlig vekst på 2,8 % (innland og utland). Veksten i flytrafikken har tradisjonelt vært vurdert som en faktor av den økonomiske utvikling i samfunnet målt i BNP.

For Avinor representerer veksten i flytrafikken en betydelig satsing på kapasitetsmessige tiltak på flyplassene, både knyttet til infrastruktur på flyplassen og i luftrommet. En strategisk føring er at Avinor skal utvikle infrastrukturen ut fra etterspørselen etter flyreiser. Dette må ses i sammenheng med luftfartens betydning for samfunn, regional utvikling og næringsliv. Soria Moria – erklæringen gir føringer for lufthavnstrukturen og sier at dagens lufthavnstruktur skal opprettholdes så sant det ikke er uttrykt ønske lokalt om å legge ned en flyplass.

Avinor driver et totalsystem av flyplasser og flysikringstjenester uten økonomiske bidrag fra staten. De flyplasser som genererer overskudd finansierer driften av de øvrige. Bedriften har en målsetting å opprettholde selvfinansieringsevnen og å kunne håndtere det langsiktige investeringsbehovet innenfor egen økonomi. Utfordringen her er å tilrettelegge for at de lufthavnene som opplever økt etterspørsel, kan møte denne. Oslo lufthavn, Gardermoen utgjør en økonomisk motor i dette systemet.

Det tverretatlige samarbeidet med de øvrige transportetatene er for Avinor først og fremst knyttet til tilførselssystem og tilførselstrafikk til flyplassene, i første rekke for persontrafikken. Dette berører også utfordringer knyttet til effektive terminaler, trafikknutepunkt og intermodalitet mellom transportformene.

Korridortilnærmingen er ikke optimal for Avinor, da flytrafikken til dels går på tvers av de fastlagte korridorer, enten det er punkt til punkt trafikk eller nettverkstrafikk. Med de begrensninger vil Avinor knytte strategier og tiltak til de fastlagte transportkorridorer. I region sør er Kristiansand lufthavn, Kjevik (korridor 3) et viktig trafikknutepunkt.

### **Hovedmål F Fremkommelighet og reduserte avstandskostnader**

For Avinor er punktlighet og regularitet i flytrafikken et prioritert område. Kravet er en punktlighet i flytrafikken på henholdsvis 85/90 % vinter/ sommer. Utviklingen i punktligheten har vært for nedadgående og utfordringen vil være å bringe denne opp på nivå med målsettingen.

Det forventes betydelig trafikkøkning på Kristiansand lufthavn. Med nåværende trafikkøkning vil antall terminalpassasjerer nå ca. 1 mill. ved inngangen av NTP – perioden. Infrastrukturtiltak på lufthavna vil måtte prioriteres og det må arbeides videre med tilrettelegging av tilførselssystemet ved lufthavnen. Dette impliserer også infrastrukturen på veg.

### **Hovedmål S Transportsikkerhet**

Sikkerhet skal alltid ha høyeste prioritet, og det arbeides aktivt for å videreutvikle sikkerhetskulturen i Avinors virksomhet. Det legges vekt på å prioritere ressurser slik at gevinsten for flysikkerheten blir størst mulig. Følgende målsettinger er fastlagt:

- Luftfartsulykker der Avinor har vært en medvirkende part skal ikke skje.
- Alvorlige lufttrafikkhendelser der Avinor har vært medvirkende part skal ikke øke i antall selv om trafikkvolumet øker.

Innsatsen innen safety og security er betydelig. Særlige utfordringer er knyttet til skjerpede krav til adgangskontrollen ved lufthavnene og til de nye krav om sikkerhetsområder. På Kristiansand lufthavn er det nødvendig å utvide sikkerhetsområder i rullebanens lengderetning.

### **Hovedmål M Miljø**

De miljømessige utfordringer er knyttet både til lokalt miljø på og rundt lufthavnene og globalt miljø.

Lokalt miljø er blant annet støy, utslipp til grunn og vann, samt luftforurensning. Avinor legger til grunn at de forskrifter og grenseverdier som er satt skal nås gjennom aktuelle tiltak, herunder støyforebyggende tiltak og at lufthavnene skal ha nødvendige utslippstillatelser. For det globale miljøet representerer luftfarten en utfordring, blant annet knyttet til klimaeffektene av utslipp.

Globalt miljø er i første rekke en internasjonal utfordring, hvor en gjennom internasjonale avtaler fastsetter mål som skal følges opp nasjonalt og internasjonalt. Det arbeides for at en mer ambisiøs og omfattende avtale skal etterfølge Kyoto-avtalen og hvor skipsfart og luftfart skal omfattes og kvotesystemet skal innføres.

FNs klimapanel anslår at luftfartens andel av samlet bidrag til global oppvarming er 3,5 %. Det forventes at selv med tiltak for å redusere utslippene vil luftfartens andel øke på grunn av trafikkveksten.

### **Hovedmål T Tilgjengelighet**

Tilgjengelighet for alle medfører behov for tilpasninger til forskjellige transportgruppers behov. Det er utarbeidet en kvalitetsplan for hele flyreisen med fokus på passasjerer med funksjonsnedsettelse. I oppfølgingen av denne planen skal den enkelte lufthavn rapportere tilgjengelighet ved egen enhet, samt prioritere tiltak lokalt.

## **Jernbaneanverket**

Jernbaneanverket la i september 2005 frem et handlingsprogram som viser hvordan Nasjonal Transportplan skal gjennomføres i perioden 2006-2009. Ettersom Jernbaneanverket har en annen regioninndeling enn Statens vegvesen tas det i denne saken utgangspunkt i deler av det som i handlingsprogrammet blir definert som transportkorridor 3, Oslo - Grenland -

Kristiansand - Stavanger og korridor 5, Oslo - Bergen. Korridorene utgjør deler av region øst og region vest sine arbeids- og ansvarsområder.

I dette notatet vil vi drøfte hva som kan gjøres for å lukke gapet mellom departementenes mål og fylkeskommunenes forventninger til NTP 2010-2019 på den ene siden og Jernbaneverkets gjeldende handlingsprogram og vurderinger av etatens muligheter og begrensninger på den andre siden.

Som ledd i arbeidet med NTP 2010-2019 har alle transportetatene også laget utredninger om behov og muligheter for stamnettets utvikling i et trettiårsperspektiv, jf Jernbaneverkets utredning "Mer på skinner mot 2040".

Det legges vekt på tema som krever samordning og samarbeid mellom etatene, fylkeskommunene og kanskje også kommunene.

Dette notatet tar utgangspunkt i departementenes bearbejdede mål for perioden 2010- 2019.

### **Hovedmål F Fremkommelighet og reduserte avstandskostnader**

I de strategiske utredningene og politiske vedtakene fra juni 2006 fremhevet alle fylkeskommunene og BTV-rådet betydningen av at transportplanleggingen tar utgangspunkt i nasjonale og internasjonale korridorer. Havner og terminaler er kritiske elementer i transportkjedene.

Videre ble det fremhevet satsing på å overføre godstransport fra veg til sjø og bane og persontransport fra veg til bane. Det er nevnt en rekke konkrete prosjekter som stamveg- og jernbanetilknytning til havnene i Drammen, Larvik og Grenland, statlig prosjektfinansiering av hele Vestfoldbanen, med ny linje Larvik-Porsgrunn og dobbeltspor Holm –Tønsberg, sammenkopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Grenlandsbanen), og det blir påpekt at Sørlandsbanen inngår som et vesentlig element i transportkorridoren Oslo-Stavanger.

Jernbaneverket vurderer det slik at hovedmålet for fremkommelighet ikke er vesentlig endret fra det som fremkom i NTP 2006-2015. Utbyggingen av jernbanen har langsiktige trekk og hovedtrekkene fra strategiene nedfelt i handlingsprogrammet for perioden 2006-2009 bør derfor videreføres. I tillegg synliggjør stamnetteutredningen klare mål for utviklingen, basert på de samme prioriteringer. I utredningen er det lagt frem kjøretids- og frekvensmål og strategi og tiltak for å nå disse målene. Det er ingen uoverensstemmelse mht tiltak mellom de forventninger som fylkeskommunene fremlegger og det som JBV's handlingsprogram og stamnettsutredningen inneholder. Det avgjørende vil være oppfølgingen mht ressurstilgang og gjennomføringstidspunkt.

På initiativ fra Samferdselsdepartementet er det under utarbeidelse en høyhastighetsutredning der utgangspunktet er å utrede muligheten for at jernbanen også kan spille en annen rolle enn det som til nå er lagt til grunn i norsk politikk, slik at jernbanen også kan konkurrere med flytrafikk på fjernstrekningene. Denne utredningen er forutsatt å foreligge i april 2007.

### **Hovedmål S Transportsikkerhet**

I vedtakene i juni 2006 fremhevet en av fylkeskommunene behovet for en mer ambisiøs strategi for trafikksikkerhets- arbeidet i samsvar med nullvisjonen.

På grunn av det lavere risikonivået ved jernbanetransport, kan det generelt sett sies at en effektiv og kundetilpasset jernbane bidrar til reduksjon av ulykker knyttet til andre transportformer, og da spesielt biltransport.

Jernbanens bidrag til dette vil i første omgang være å utvikle togets konkurransekraft på de lengre lokale reiser rundt hovedstadsområdet, rundt de andre største byområdene og for regiontrafikk i det sentrale Østlandsområdet.

Jernbaneverkets sikkerhetsfilosofi er at jernbanetransport ikke skal føre til tap av menneskeliv eller alvorlig skade på mennesker, omgivelser eller materiell (0-visjonen). Overordnede mål for jernbanesikkerhet er formulert som: ”Det etablerte sikkerhetsnivå for jernbanetransport i Norge skal opprettholdes. Alle endringer skal sikre en utvikling i positiv retning.”

Etter Jernbaneverkets syn er den strategi som må legges til grunn for å nå de overordnede mål i samsvar med den mer ambisiøse strategi som blir etterlyst av fylkeskommunene.

### **Hovedmål M Miljø**

I vedtakene i juni 2006 fremhevet fylkeskommunene som et overordnet mål at en større del av godstrafikken overføres fra veg til bane og sjøtransport og at det bør utvikles en helhetlig politikk for intermodal transport. Regionrådet for BTV uttrykker det samme under sitt vedtak om å sikre gode kommunikasjoner for næringslivet.

For å ivareta dette målet må toget være konkurransedyktig på både fremføringstid, kostnader, punktlighet og service for utvalgte produkter og relasjoner. Dette krever en videreutvikling av kostnadsfortrinnene i togfremføringen og reduksjon av ulempene ved omlasting mellom tog og andre transportmidler.

For persontrafikken vil jernbanens bidrag til reduksjon av miljøproblemene øke med trafikkgrunnlaget, og er dermed størst i Oslo-området, rundt de andre større byområdene og i IC - triangelet. Det er i disse områdene Jernbaneverket har satset og fortsatt vil prioritere investeringene.

Jernbaneverket har som innspill til NTP utarbeidet en strategi for utvikling av godsterminalene. I denne regionen gjelder dette Drammen, Larvik, Grenland og Kristiansand.

For å ivareta sannsynlig etterspørselsvekst og bidra til avlastning av vegnettet, må kapasiteten i godstransporten på jernbane økes vesentlig. Jernbaneverket har som mål å utvikle jernbanens hovedstrekninger for godstransport frem mot 2040 til å kunne avvikle en tredobling av dagens godsvolum.

Jernbaneverkets prioriteringer synes å være i tråd med regionrådets og fylkeskommunenes uttalelser, både innenfor person- og godstrafikk.

### **Hovedmål T Tilgjengelighet**

Prinsippet om universell utforming – tilgjengelighet for alle, betyr at personer med nedsatt funksjonsevne, som bevegelseshemninger, syns- eller hørselshemninger, psykiske lidelser, aldersdemens, astma- og allergiplager osv., i størst mulig grad og på egen hånd, skal kunne nytte seg av det vanlige transportsystemet. Regjeringen har fulgt opp St.meld. nr. 24 (2003-2004) med programmet "BRA" for bedre tilgjengelighet for alle i transportsektoren og særlig i kollektivtransporten. Programmet skal ha hovedfokus på områdene bedre infrastruktur, rullende materiell, aktiv logistikkforbedring.

I vedtakene i juni 2006 fremhevet fylkeskommunene at en ser positivt på at departementets retningslinjer for planarbeidet setter fokus på målet om å fremme tilgjengelighet for alle.

Jernbaneverket sine målsettinger ved NTP 2006-2015 for å gjøre kollektivtransporten tilgjengelig for flest mulig brukere vil bli fulgt opp i kommende periode. I inneværende periode har blant annet leveranse av fullstendig og oppdatert reiseinformasjon på stasjonene blitt viet spesiell oppmerksomhet.

Implementering av prinsippene for universell utforming må videreføres. Alle stasjoner med trafikk av en viss størrelse bør per 2040 ha trinnfrie adkomster.

Videre vil lett tilgjengelig og korrekt informasjon om toggangen både nå og i fremtiden være en viktig faktor for jernbanens konkurransekraft. Viktige tiltak de nærmeste årene vil være etablering av tjeneste for trafikkinformasjon om alle tog på SMS/WAP, trafikkinformasjon på Internet og tilrettelegging for reiseplanlegger for alle togselskaper.

## **Kystverket**

Kystverkets utfordringsnotat bygger i hovedsak på *Kystverkets Handlingsprogram 2006 – 2015*, samt til *stamnettutredningen 2006*, som høsten 2006 ligger ute til høring.

Kystverkets stamnett er under etablering, og dette nettet skal defineres og innarbeides i Kystverkets planverk. Dette arbeidet vil pågå i en periode fremover og denne stamnettutredningen blir derfor første generasjons utredning som må bearbeides videre og suppleres etter hvert som stamnettet til sjøs fastsettes mer permanent.

Arbeidet med utredningen har gitt rom for strategiske diskusjoner om utviklingen av stamnettet i kystdistriktet. Hovedmålet har vært å utarbeide en utviklingsstrategi for strekninger og korridorer. Man har også utpekt havnene Drammen, Slagen (i egenskap av viktig petrokjemisk havn), Larvik, Grenland og Kristiansand som *stamnetthavner*. Internt i Kystverket vil stamnettutredningen være sentral i videre langsiktig planlegging og i arbeidet med handlingsprogrammet.

## **Hovedmål F Fremkommelighet og reduserte avstandskostnader**

I de strategiske utredningene og politiske vedtakene fra juni 2006 fremhevet alle fylkeskommunene og BTV-rådet betydningen av at transportplanleggingen tar utgangspunkt i nasjonale og internasjonale korridorer. Havner og terminaler er kritiske elementer i transportkjedene.

BTV-rådet ser det som viktig med økt satsing for å overføre godstransport fra veg til bane og sjø, at havnene må fungere optimalt, hvilket betyr utbedring av farleder, stamveg- og jernbanetilknytning til havnene i Drammen, Larvik og Grenland.

Vest-Agder fylkeskommune viser til viktigheten av å samordne utbyggingen av E39 vest for Kristiansand med behovet for å bygge en ny containerterminal vest for eksisterende fergeterminal, med direkte tilknytning til E39 og Sørlandsbanen. Man vil også bidra aktivt til utbygging av Euroterminalen i Kristiansand.

Aust-Agder nevner havnene Kristiansand og Eydehavn (Arendal) som særlig viktige. Som hovedmål i forbindelse med *fremkommelighet* har Kystverket etablering/utbedring, (inkludert forbedret oppmerking) av stamleden langs kysten (langs Sørlandskysten i en avstand av 4 n.mil fra land), samt inn til knutepunktshavnene/stamnettshavnene Drammen, Larvik, Grenland og Kristiansand. Konkret vil det være størst fokus på utbedringen av farleden inn til Grenland (Kalvenløpet). I tillegg skal det foretas en bedre oppmerking av leden inn til det nye havneområdet i Kongsgård/Vige.

### **Hovedmål S Transportsikkerhet**

Kystverket vil ha fokus på sikker transport, spesielt med fokus på oljeprodukter/gass og andre risikoprodukter, som er økende. For de delene av stamnettet som benyttes av denne typen trafikk vil det være aktuelt med tiltak som rettes både mot seilingsforholdene og beredskapsmessige tiltak. Leder med mye risikotrafikk er derfor tatt inn som en del av stamnettet. Dette gjelder blant annet leden inn til Slagen. Kystverket planlegger også å videreutvikle slepebåtberedskapen langs kysten.

### **Hovedmål M Miljø**

Ved en overføring av godstrafikk fra veg til sjø og bane vil belastninger på nærmiljøet, knyttet til støy, støv og utslipp bli redusert. For å oppnå at en større del av godsstrømmene benytter sjøtransport må havneterminalene utvikles til å bli mer effektive, samtidig som det blir etablert linjer med god frekvens. Godstransport til sjøs er langt mer energieffektiv enn på veg. Det er imidlertid et faktum at skipstrafikk genererer vesentlige mengder NOx-utslipp, hvilket gjør det til en utfordring å utvikle skip/maskiner med mindre skadelige utslipp.

### **Hovedmål T: Tilgjengelighet**

Dette hovedmålet ligger utenfor Kystverkets ansvarsområde. Havneterminaler (passasjerterminaler) eies enten av kommunalt/interkommunalt havnevesen eller private. Eventuell tilrettelegging for bevegelseshemmede må skje i samsvar med retningslinjer knyttet til plan- og bygningsloven. Tilsvarende må Sjøfartsdirektoratets *Regler for passasjerskip og lasteskip* følges når det gjelder tilrettelegging om bord i passasjerskip og ferger.

## **Statens vegvesen**

Dette notatet drøfter hva som kan gjøres for å lukke gapet mellom departementenes mål og fylkeskommunenes forventninger til NTP 2010-2019 på en side og Vegvesenets gjeldende handlingsprogram og etatens muligheter og begrensninger på den andre siden.

### **Hovedmål F Fremkommelighet og reduserte avstandskostnader**

I de strategiske utredningene og politiske vedtakene fra juni 2006 fremhevet alle fylkeskommunene/BTV-rådet betydningen av at transportplanleggingen tar utgangspunkt i nasjonale og internasjonale korridorer. Havner og terminaler er kritiske elementer i transportkjedene.

Det bør satses på bærekraftig bytransport med økt satsing på gange, sykling og kollektivtransport.

En rekke konkrete stamvegprosjekter anbefales for utbygging, flaskehalsen i infrastrukturen må fjernes, vegkapitalen tas vare på og vegnettet må vedlikeholdes og driftes på forsvarlig vis.

Statens vegvesen vurderer det slik at hovedmålet for fremkommelighet ikke er vesentlig endret fra NTP 2006-2015 til kommende periode. Hovedtrekkene i strategien fra handlingsprogrammet 2006-2009 bør derfor videreføres. Det vil blant annet si at stamvegutbyggingen videreføres i høyt tempo og at det utvikles hovednett for sykling i byer med mer enn 5000 innbyggere. Dersom fylkeskommunenes/BTVs ambisjoner skal imøtekommes, krever det økte statlige rammer til stamvegene og økt lokal vilje til brukerfinansiering.

Målet om *reduerte avstandskostnader* er likevel nytt og kan få betydning for prioriteringene. Begrepet bør utdypes i NTP, men kan antagelig knyttes til direkte økonomiske utlegg til drivstofforbruk, ferjebilletter og bompenger og mer indirekte til de reisendes tidskostnader. De direkte utleggene styres gjennom vedtak av lokale og sentrale politiske myndigheter mens de reisendes tidskostnader påvirkes av de virkemidlene som Vegvesenet disponerer. Vegvesenet kan svare på fylkeskommunenes utfordring gjennom vegutbygging, trafiksikkerhetstiltak og utbedring av flaskehalser som knytter turistdestinasjonene i innlandet nærmere til markedene og forstørrer de funksjonelle regionene.

Vegvesenet la i 2006 frem dokumentet *Strategi for næringslivets transporter i Region sør*. Rapporten understreker at godstransporten ikke er en virksomhet som kan drives løsrevet fra produksjon, lagerhold og handel, men alle disse aktivitetene ledes i integrerte leveringskjeder. Leveringskjedene kan ha internasjonale og nasjonale ledd. Utenlandsforbindelsene fra region sør til EU-landene har stor betydning for transportutfordringene i vårt influensområde. Intermodal transport er forflytning av varer som enhetslast med minst to påfølgende transportformer (bil, båt, bane). Transport i ulike former kan være ledd i en kjede eller konkurrere med hverandre på samme transportstrekning. Havnene i region sør står for mer enn 2/3 av eksport/import med skip til sørøstlandet. Storparten av bulkklaster og containere distribueres til og fra havneområdet innenfor den økonomiske regionen havnen ligger. Ca. halvparten av tungtrafikken fra/til ferjene skal også til det fylket havnen ligger i. Vegvesenet kan svare på fylkeskommunenes utfordring ved å etablere og opprettholde riksvegforbindelse til stamnetthavnene og tilfredsstillende veg til et sett av regionale havner. For persontransporten ligger utfordringen i å utvikle og opprettholde gode vegforbindelser til lufthavnene, jernbanestasjonene, ferjehavnene og busstasjonene slik at de reisende kan gjøre sine valg ut fra transporttilbudet og egne preferanser.

### **Hovedmål S Trafiksikkerhet**

Vedtakene i juni 2006 fremhevet fylkeskommunene politiske krav om en mer ambisiøs strategi for trafiksikkerhetsarbeidet i samsvar med nullvisjonen.

Statens vegvesen vurderer det slik at hovedmålet for trafiksikkerhet ikke er vesentlig endret fra NTP 2006-2015 til kommende periode. Hovedtrekkene i strategien fra handlingsprogrammet 2006-2009 bør derfor videreføres. Vegvesenet har utredet hvor langt er mulig å redusere mengden drepte og varig skadde i perioden 2010-2019 med effektivisering av innsatsen og med nye teknologiske løsninger. Med dette som utgangspunkt antydes at et tallfestet mål for trafiksikkerhet kan ligge på et sted mellom 30 og 40 % reduksjon i antall drepte eller varig skadde innen 2020. En kan halvering av skademengden på 10 år kan bli krevende å oppnå, men ambisjonsnivået bør avklares gjennom NTP. Vegvesenet kan svare på fylkeskommunenes utfordring gjennom bred samordnet innsats på tvers av samfunnssektorene, streng økonomisk prioritering og valg av effektive virkemidler.

For å oppnå betydelig skadereduksjon har Statens vegvesen utviklet et system for sikkerhetsstyring. Kravene går på ledelse, kompetanse, regelverk og risikovurderinger. Enkelte sikkerhetskritiske oppgaver bør omtales i NTP som virkemidler for å bedre trafiksikkerheten. For eksempel:

- Føre tilsyn med føreropplæringen i trafikkskolene for å sørge for at den nye læreplanen for førerprøver praktiseres etter hensikten
- Føre tilsyn med kjøretøyparken gjennom kontroll på veg, opplæring og kontroll i transportbedrifter, godkjenning av kjøretøytyper osv

- Forbedre sikkerheten på eksisterende vegnett gjennom strakstiltak etter trafiksikkerhets-inspeksjoner, risikovurderinger og ulykkesanalyser
- Forbedre sikkerheten på eksisterende vegnett gjennom god forvaltning av skilting, avkjørsler, fartsgrenser og arbeidsvarsling
- Gjennomføre risikovurderinger i første planfase av alle byggeprosjekter, som følges opp i senere planfaser

### **Hovedmål M Miljø**

I vedtakene i juni 2006 fremhevet fylkeskommunene som et overordnet mål at en større del av godstrafikken overføres fra veg til bane og sjøtransport. En av fylkeskommunene ønsket å satse på nasjonale turistveger.

Statens vegvesen vurderer det slik at hovedmålet for miljø er endret fra NTP 2006-2015 til kommende periode ved at fokus er flyttet fra byene til hele transportsystemet mens det legges økt vekt på nasjonale mål og internasjonale forpliktelser.

Fylkeskommunenes mål om endret transportmiddelfordeling kan forstås som overordnede strategier for å nå mål om et mer miljøvennlig transportsystem og økt fremkommelighet. Nye nasjonale mål for miljøkvalitet og innarbeiding av internasjonale avtaler kan føre til at miljøspørsmål blir viktigere i kommende NTP. Vegvesenet kan svare på fylkeskommunenes utfordring ved å holde god oversikt over miljøtilstanden for å kunne sette inn effektive tiltak innenfor de områdene som prioriteres i NTP. Ny satsing i miljø- og særlig klimapolitikken kan skape betydelige faglige og politiske utfordringer på virkemiddelsiden.

### **Hovedmål T Tilgjengelighet**

Prinsippet om universell utforming – transport for alle – betyr at personer med nedsatt funksjonsevne, for eksempel reisende med rullestol, barnevogn eller rullator, i størst mulig grad skal kunne bruke det vanlige transportsystemet. Regjeringen har fulgt opp St.meld. nr. 24 (2003-2004) med programmet "BRA" for bedre tilgjengelighet for alle i transportsektoren og særlig i kollektivtransporten. Programmet skal ha hovedfokus på områdene bedre infrastruktur, rullende materiell, aktiv logistikkforbedring.

I vedtakene i juni 2006 fremhevet fylkeskommunene at en ser positivt på at departementets retningslinjer for planarbeidet setter fokus på målet om å fremme "tilgjengelighet for alle".

Statens vegvesen vurderer det slik at hovedmålet for tilgjengelighet ikke er vesentlig endret fra NTP 2006-2015 til kommende periode. Hovedtrekkene i strategien fra handlingsprogrammet 2006-2009 bør derfor videreføres. Den består i å ta for seg utvalgte bussruter i byene og tilrettelegge perronger og atkomstveger slik at de kan brukes av målgruppene. Tiltakene må følges opp med tilpasset bussmateriell. Vegvesenet kan svare på fylkeskommunenes utfordring ved å velge de beste utbedringsstrekningene og sette dem inn i en utvidet nettverkssammenheng. Tiltakene må driftes til høy standard. Finansieringen bør overføres fra øremerkede tilskudd til de ordinære budsjettene.

### **Brukerfinansiering med bompenger**

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) ble betingelsene for nye bompengeprosjekter innskjerpet. Med unntak for bypakker, skal etterskuddsinnkreving være hovedregelen. Bompengandelen skal som regel være minst 50 % av prosjektfinansieringen. De som betaler bompenger skal ha nytte av prosjektet og de som har nytte av tiltaket, skal også betale.

I junivedtakene bekreftet BTV og Vest-Agder fylkeskommune at en på visse vilkår akseptere brukerbetaling for store vegprosjekter på stamvegnettet. Fylkestinget i Aust-Agder ga i en uttalelse til stamnettutredningene i desember 2006 tilslutning til prinsippet. (Foreløpig tekst)

Høsten 2006 kreves det inn bompenger i region sør på E39 og rv. 43 i Listerregionen, i bomringen omkring Kristiansand, på rv. 9 i Setesdal, på E18 i Aust-Agder og Vestfold og i bomringen omkring Tønsberg. Like utenfor grensene til region sør kreves det inn bompenger på rv. 23 Oslofjordforbindelsen og i bomringen omkring Oslo.

Behandlingen av nye bompengesøknader er kommet langt for rv. 469 Hidra, fase 1 av samferdselspakke for Kristiansandsregionen, E18 i søndre Vestfold, rv. 306 Horten, rv. 7 Sokna-Ørgenvika.

Det arbeides med mulighetsstudier for E16 Sandvika – Hønefoss, E134 Kongsberg, E134 med flere gjennom Telemark, rv. 36 m.fl. mellom E18 og Seljord, rv. 35 Hokksund – Roa og rv. 460 m.fl. i Lindesnesregionen.

Statens vegvesen erkjenner at bompenger er en omstridt men mer og mer vanlig del av totalfinansieringen av veginvesteringer i Region sør. Vegvesenet vil følge opp lokale initiativ med faglig støtte innenfor rammen av etatens ressurser. Det er primært et politisk spørsmål om lokale vedtak om bompengefinansiering skal gi høy prioritet i NTP. Statens vegvesen Region sør mener likevel at dette er en altfor defensiv tilnærming til stamvegfinansieringen og anbefaler at det tas nasjonale initiativ for blandet totalfinansiering med statlige midler og brukerfinansiering.

## **Vedlegg – strategiske utredninger fra fylkeskommunene og Regionrådet BTV**

### Innhold

1. Regionrådet Buskerud Telemark Vestfold, regionrådsak 54/2006
2. Aust-Agder fylkeskommune, fylkestingssak 21/2006
3. Vest-Agder fylkeskommune, fylkestingssak 30/2006

Fylkestingenes og regionrådets behandling av sakene ble oversendt det tverretatlige NTP-sekretariatet i Vegdirektoratet sommeren 2006. Dokumentene er tilgjengelige på regionrådets og fylkeskommunenes Internett-sider og på NTP-prosjektets nettside <http://www.ntp.dep.no>  
Sakene følger dette regionale innspillet som uttrykt vedlegg.