



**AGDER**  
fylkeskommune

# Nasjonalt transportplan 2022-2033

## Status, deloppdrag, teknologirapport.

Setesdal interkommunale politiske råd, 18. desember 2019  
Ann Sherin Skollevoid og Vidar Ose

# Nasjonal transportplan 2022-2033

- Ny modell for prosess og organisering av arbeidet med NTP 2022-2033
- Deloppdrag til transportetatene, hvor svarene i sum utgjør etatenes faglige innspill til NTP.
- Politisk kontaktgruppe
- Tidligere involvering fra regionalt nivå, storbyområder og Sametinget
  1. Hovedutfordringene til regionene
  2. Innspill og prioritering
  3. Høring
- Første 6 år i NTP vil være konkrete prosjekt
- Siste 6 år vil være strategisk og helhetlig, vekt på transportkorridorer



# Møteplan

---

- **14. oktober:** Møte med godstransportører mfl.
- **8. november:** ATP-utvalget Kristiansandsregionen
- **18.november:** Region Kristiansand
- **20. november:** Hovedutvalget for samferdsel, areal og miljø
- **22. november:** møte i den politiske kontaktgruppa
- **29. november:** møte med Næringsforeningen i Kristiansandsregionen
- **3. desember:** Listerrådet
- **13. desember:** Jernbaneforum Sør/Jernbaneplattform Agder 16.12.2019
- **18. desember:** Setesdal interkommunale politiske råd
- **24. januar:** Østre Agder interkommunale politiske råd

# Overordna tidsplan NTP 2022-2033



## Transportetatene



## Politisk kontaktgruppe + fylke, byer og Sametinget



## Næringsliv og interesseorganisasjoner



## Samferdselsdepartementet



# Oppdrag i 2019

---

Mer infrastruktur for pengene	• Oppdrag til transportetatene fra januar, levert i oktober
Hovedutfordringer i regionene	• Invitasjon til fylkene/byområdene/Sametinget fra februar, levert i mai
Porteføljeutvidelse Nye Veier AS	• Oppdrag til Nye Veier AS, levert i oktober
Utviklingstrekk og framskrivinger	• Oppdrag til transportetatene fra mars, levert i september
Utfordringer i korridorer og byer	• Oppdrag til transportetatene fra mars, levert i september
Analyseverktøy	• Oppdrag til transportetatene fra mai, levert i september
Byområdene	• Oppdrag til transportetatene fra mai, levert i oktober
Samfunnssikkerhet	• Oppdrag til transportetatene fra mai, levert november
Miljø	• Oppdrag til transportetatene fra november, skal leveres januar
Trafikksikkerhet	• Oppdrag til transportetatene fra november, skal leveres februar
Prioritering	• Invitasjon til transportetatene fra november, skal leveres mars • Invitasjon til fylkene/byområdene/Sametinget fra november, skal leveres mai

# Hovedutfordringer for Agder

---

- Byområdene vil stå for det meste av både befolkningsvekst og verdiskaping.
  - Vi blir mer mobile
  - Vi blir flere eldre
  - Vi blir mer miljøbevisste og løser **økende andeler av** våre transportbehov på en **bærekraftig** måte.
- Et samordnet og helhetlig transporttilbud vil kunne forsterke ønsket utvikling og bremse uønsket utvikling.

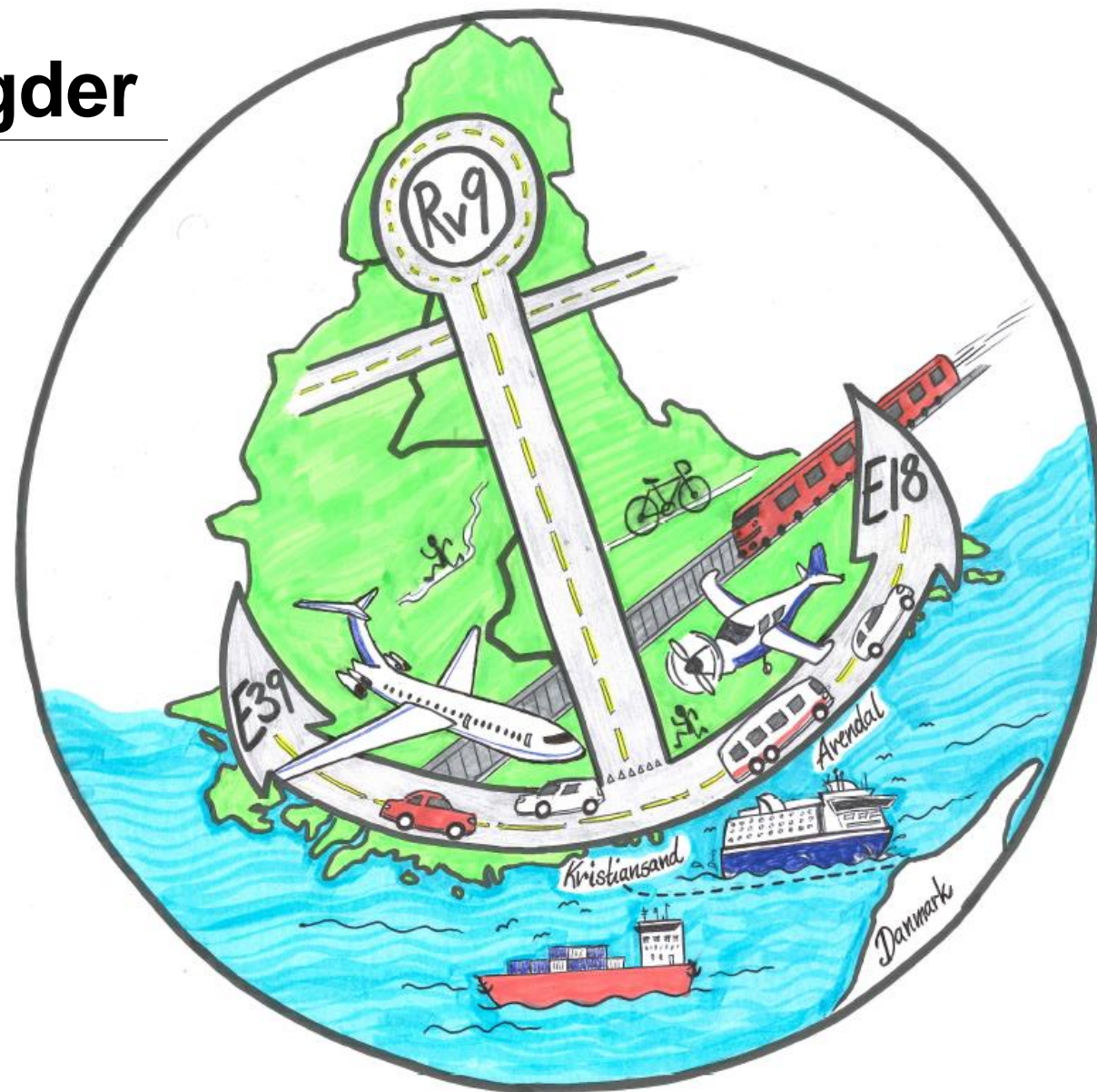
# Hovedutfordringer for Agder

---

- Regionen har stor andel fylkesvei per innbygger – utfordring i forhold til drift og vedlikehold og dagens inntektsfordelingssystem fra staten
- Driften av kollektivtrafikken i Kristiansandsregionen har økende avhengighet av dagens belønningsordning og en framtidig byvekstavtale
- Ulik bompengebelastning i ulike deler av Agder kan gi demografiske utfordringer over tid

# Samferdselsutfordringer i Agder

- Vi har hatt felles prioriteringer lenge
- Bygger prioriteringene opp under hovedmålene og bidrar de til å løse våre utfordringer?
- Løsningene og prioriteringene er sammensatte og må løses tverrfaglig og ofte på tvers av forvaltningsnivå.





# Hovedutfordringer for Agder

---

- Gjennomføre prioriterte prosjekt i dagens NTP
- Sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen
- Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, skredsikring, tunneloppdragering
- Satsing på jernbanen (eks. kryssningsspor)
- Ferdigforhandle byvekstavtale for Kristiansandsregionen
- Utrede grunnlag for at andre byområder kan få tilgang til statlige finansieringsordninger for å nå nasjonale mål om klima, miljø og byutvikling
- Utrede rammebetingelser for å få mer gods over på bane og sjø, og tilrettelegge for utvikling av eksisterende havner
- Konsekvensen av nytt inntektssystem for fylkeskommunene for å nå mål i NTP og ivareta veieieransvaret
- Videreføre og forsterke arbeid med Nullvisjonen
- Øke satsing og tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv.
- Utvikle felles finansieringsordninger for å gjennomføre prioriterte tiltak og prosjekt mer stor effekt uavhengig av veieieransvar
- Sikre midler til utbedring/bygging av viktige veier for næringslivets transporter
- Bygge ut nødvendig infrastruktur for å sikre overgang til nullutslippskjøretøy

# Mer infrastruktur for pengene – Statens vegvesen

---

## Drift og vedlikehold

- Fokus på vedlikehold av eksisterende veinett foran nye, store prosjekter
- Behov for opprusting av bruer, kaier, veioppbygging, grøfter og rør
- Investering i digital infrastruktur er viktig for å kunne utnytte veikapitalen bedre enn i dag.

## Utbygging

- Trinnvis utbygging av veinettet, delvis med utbygging til veinormalstandard og delvis med utbedringer.
- Kutte kostnader med 100 milliarder kroner på 120 prosjekter som i dag har en samlet anslått prislapp på rundt 600 milliarder kroner.

# Omtale av prosjekter i Agder

---

## Rv. 41 Timenes x E18 – Kristiansand lufthavn

- Veistandard endres til to-/trefeltsvei med midtrekkverk på sørlig parsell.
- Tunnel bygges som et løp (T10,5), med rømningstunnel (T5,5)
- Fartsgrense 80 km/t
- Reduksjon i kostnad fra 1 670 mill.kr. til 1 331 mill.kr.

## Rv. 9 Setesdal Bygland-Hovden

- Strekningen bygges ut delvis og mangler per 2020 kun 28 km gul midtlinje
- Anbefaler videreføring av standarden som er bygget, med bredde 7,5 meter

# Mer infrastruktur for pengene – Nye Veier

---

- Utviklingen i transportsektoren går raskt – må fokusere på hvilke problem vi skal løse, ikke hvilke prosjekt som skal bygges.
- Hvordan øke samfunnsnyttene:
  - Tidligere inn i planprosessen
  - Aksept for normalveien (endring i vegnormalene)
  - Helhetlig planlegging og utbygging i et langsiktig tidsperspektiv
- Strekninger aktuelle for omtale i neste NTP:
  - E18 Dørdal-Tvedestrand, E18 Arendal-Grimstad, E39 Ytre ring Vige-Kristiansand
- Utvidelse av Nye Veiers portefølje - foreslår 18 nye veistrekningslinjer til en kostnad 250-300 mrd.kr.

# Mer infrastruktur for pengene – Jernbanedirektoratet

---

- Jernbanedirektoratets fjerntogstrategi viser at tiltak som gir en kortere reisetid på strekningen Oslo-Kristiansand-Stavanger vil gi en god etterspørselsrespons. Potensialet for frekvensøkning er langt på vei realisert i dagens tilbud.
- Det er ikke lønnsomt å tilrettelegge for fremføring av lengre godstog enn i dag på Sørlandsbanen.
- Jernbanedirektoratet anbefaler at dagens tog lengder på Sørlandsbanen opprettholdes.
- For å gi økt kapasitet, fjerne flaskehalsen og øke robustheten i ruteplanen for godstog mellom Kristiansand og Stavanger foreslås det **to nye kryssingsspor** (vest for Kristiansand).

# Transportkorridorer og byområder

---

## Dagens utfordringer i korridor 3:

- Godstransporttilbudet til sjøs - god kapasitet, men lange framføringstider sammenlignet med landtransporten
- Jernbaneinfrastrukturen - lite restkapasitet og flaskehalsproblematikk inn mot storbyområdene, mangler effektiv forbindelse mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen.
- Veitransporten – pågående utbyggingsprosjekter vil bedre standarden innen kort tid
- Viktigste veiene for næringslivets transporter: E18, E39 og Fv. 460 E39-Trones (GE-Healthcare), Fv. 405 og Fv. 415 Fiansvingen-Rislandsfeta (Biozin)

# Byområdene/byvekstavgifter

---

- Videreutvikling av nullvekstmålet
  1. Nullvekstmål som før
  2. Nullvekstmål erstattes med byvekstmål og nullvekststrategi
  3. Nullutslippsmål
  4. Bymiljøsmål/mål avledet av overordnede mål i NTP og problembeskrivelse i byområdene
- Videreutvikling av indikatorene

## Tilføres

- Framkommelighet
- Lokale utslipp og støy
- Attraktivitet
- Trafikksikkerhet

## Fjernes

- Endring i trafikkarbeidet (kjt-km) med personbil i byområdet

# Byområdene/byvekstavtaler

---

- Foreslår enklere styringssystem i øvrige fem byområdene aktuelle for byvekstavtaler – styringsgruppe ledet av SVV
- Omformulering av mål om sykkelandel – 20 % sykkelandel kun i deler av byområdet, eller på særskilte reiseformål
- For å nå mål om utslippsfri varedistribusjon i bysentra er det behov for sterkere målrettet innsats fra kommunenes side.
  - Bymiljøtiltak for å nå mål: bylogistikkstrategi, bylogistikkterminaler, miljøsoner, ladestasjoner, offentlige innkjøp m.m.
- Mellomstore byområder trenger en tydelig bypolitikk og mål som gir retning for areal- og transportplanleggingen.



# Samfunnssikkerhet – E39 Ytre Ring Kristiansand

---

- Nye Veier har vurdert ulike alternativer:
  - Alternativ 0: Eksisterende veisystem
  - Alternativ 0+: Eksisterende veisystem med utbygging av Gartnerløkka
  - Alternativ 1: Ny ringvei med kryss i rv. 9 (Breimyr)
  - Alternativ 1+: Ny ringvei uten avkjøring/kryss ved Breimyr
- Alternativ 1 og 1+ er vurdert til å ha størst positiv effekt på samfunnssikkerheten. Disse vil korte ned avstanden mellom tettstedene og byene på Agder, og gi bedre stabilitet på hovedveinettet i regionen.
- Gartnerløkkaprojektet er ikke alene en fullgod løsning i forhold til samfunnssikkerhet.
- Alternativ 1 og 1+ vil gi Kristiansandsregionen en mer robust og redundant veiforbindelse. Har også positiv verdi for regionens tilgang til sykehuset, og vil bidra positivt til utvikling av godsterminalen på Langemyr/Dalane og havnen på Vige og i Mandal.

# Teknologi og fremtidens transportinfrastruktur

- Fire teknologitrender som påvirker fremtidens transportinfrastruktur;



ELEKTRIFISERING



AUTOMATISERING/  
AUTONOMI

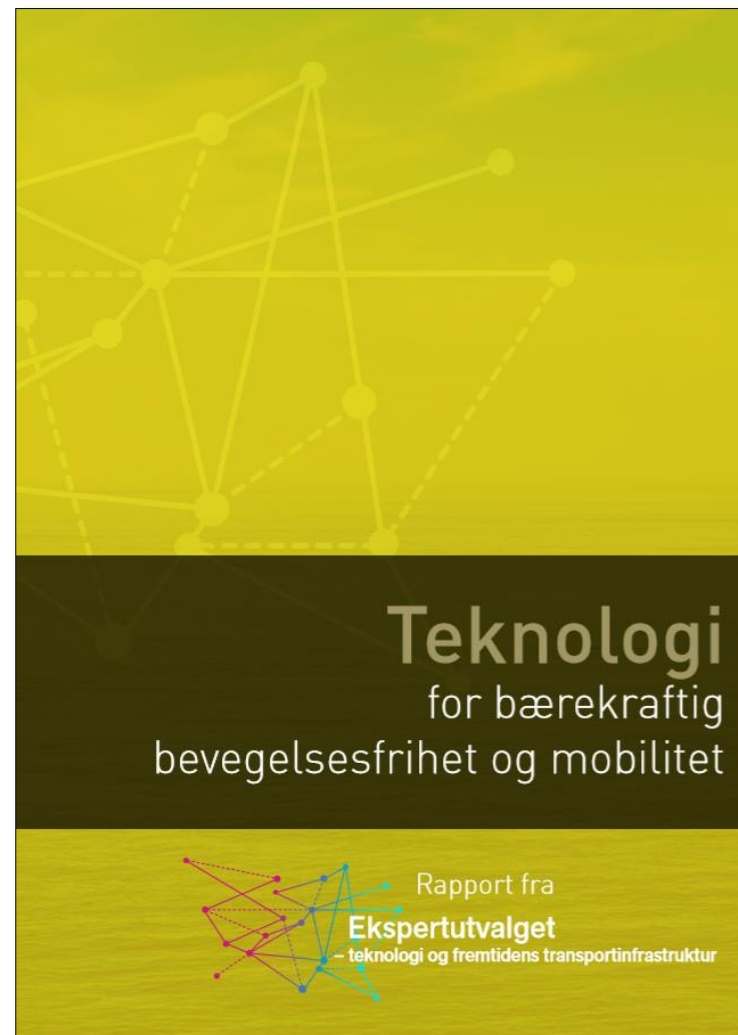


SAMHANDLENDE  
INTELLIGENTE  
TRANSPORTSYSTEMER



DELINGSMOBILITET

- Elektrifisering av kjøretøy gjør det nødvendig at utbygging av elektrisitet blir en del av NTP
  - Autonome kjøretøy påvirker etterspørsel til transport, kapasitetsbehov, trafikksikkerhet og driftskostnader
  - ITS kan gi store gevinster innenfor trafikkstyring og regulering, eks. geofencing, miljøsoner
  - Delingsmobilitet – Mobility as a Service (MaaS), sparkesykler
- **Transportinfrastruktur er ikke lenger bare asfalt og skinner.** Det er også IKT og digitale løsninger.



# Virkemiddel for å nå mål om bærekraft



Samfunnseffekt



Overordnet mål



Virkemiddel

Takk for oppmerksomheten!

Ann Sherin Skollevoid [ansk55@vaf.no](mailto:ansk55@vaf.no)  
Vidar Ose [vos@vaf.no](mailto:vos@vaf.no)