Fylkesmannen i Vest-Agder

Saksbehandler: Jørgen Sæbø
Tlf.: 38 17 67 36

Deres ref.: 2011/128628-00
Vår ref.: 2011/100

Vår dato: 07.11.2011
Arkivkode: 421.50

Statens vegvesen
Reg. dato: - 9 NOV 2011
Saksnr.: 2011128628-23
Arkivnr.: 322

Statens Vegvesen Reg sør
postboks 723
4808 Arendal

KVU for Kristiansandregionen - høringsuttalelse

Fylkesmannen i Vest-Agder støtter utredningens konklusjon om at Ytre ringveikonseptet bør velges.

Fylkesmannen legger vekt på at

- **det i første fase iverksettes tiltak for å begrense og styre trafikken (veiprising), som vil ha virkning også i senere faser**
- **det satses sterkt på kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk, og at denne satsinga kommer tidlig**
- **en ny ytre ringvei har klare positive virkninger for beredskap og samfunnssikkerhet, i tillegg til transportmessig effektivitet og robusthet**

Fylkesmannen mener videre at

- **det i utredningsprosessen burde vært større fokus på klimavirkninger og på tog som transportmiddel**
- **det må legges stor vekt på hensynet til dyrket mark og til vassdragsnatur i den videre planleggingen, spesielt i Kjevik-området og Eg-området**

Vi viser til oversendelse fra Statens Vegvesen Region sør av 22.08.2011.

Statens Vegvesen har lagt fram konseptvalgutredning (KVU) for samferdselspakke for Kristiansandsregionen. Konseptvalgutredningen omhandler strategier for mulige framtidige transportløsninger i regionen og analyserer både areal og transportspørsmål fram mot år 2040.

Fylkesmannen uttalte seg tidligere i KVU-prosessen ved brev av 10.01.2011. Det vi uttalte oss til da var et foreløpig samlet konsept og ikke to konsepter slik som i den endelige utredninga. Vi ser det likevel slik at disse synspunktene fremdeles gjelder og er relevante for den endelige KVU-en. Vi er tilfreds med at arbeidet på flere punkter har utviklet seg i samsvar med vårt innspill.

I oppdragsbrevet for denne KVU-en fra Samferdselsdepartementet av 22. april 2009 sies blant annet:

> "Samferdselsdepartementet legger i mandatet til grunn at det i KVU-en for Kristiansandsregionen skal gis en vurdering av både areal- og transportspørsmål,

MOTTATT
09 NOV 2011
Statens vegvesen
Region sør

inkludert langsiktig transportmiddelfordeling, restriktive tiltak overfor trafikken, fremtidige investeringsbehov, jordvernhensyn og forhold knyttet til klimagass-utslipp. Det er ønskelig å få vurdert hvordan ulike arealbruksscenarier virker inn på transportsystemet, herunder foreta en særskilt vurdering av kjøpesenterproblematikken. En KVU for fase 2 av samferdselspakken bør vurdere ulike konsepter, herunder restriktive tiltak som blant annet køprisingsordning / tidsdifferensiert bompengeordning."

Vi mener det i hovedsak er gjort et grundig arbeid med denne konseptvalgutredningen, og at den gir et godt grunnlag for å vurdere framtidige transportløsninger for Kristiansandsregionen.

De spørsmålene som er nevnt i oppdragsbrevet er stort sett grundig utredet og drøftet. Vi tok i vårt brev av 10.01.2011 til orde for at det burde settes et konkret mål for transportmiddelfordeling. Dette er ikke gjort, men forholdet mellom ulike transportformer i framtida er grundig drøftet.

MÅL

Samfunnsmål

Samfunnsmålet gjelder bare transport og har ikke noe om utvikling av regionen, noe som har vært med i forslag til mål tidligere i prosessen. Det er likevel klart at det vil bety mye for utviklinga i regionen om en når effektivitetsmålene eller ikke. Utredningen viser at uten tiltak vil transporten i området bli svært problematisk.

Målet består av to momenter ved at transporten skal være både effektiv og miljøvennlig. Effektivitet og miljøhensyn kan i en del tilfeller være motstridende hensyn. Vi har i tidligere brev tatt til orde for et mer konkret hovedmål. Vi ser at det nå er satt opp konkete effektmål som gjør at målene totalt sett er konkrete nok.

Effektmål

Effektmålene er som nevnt konkrete nok. Det er skilt på effektivitetsmål og miljømål og disse kan være noe i strid med hverandre. Det vil dermed være vanskelig å nå alle målsettingene. I tillegg kan det være at de to miljømålene som er satt opp heller ikke er i samsvar med hverandre. Det er selvsagt mulig at utvikling av teknologien gjør det mulig å oppnå målet om utslippsreduksjon av klimagassutslipp på 25 % (effektmål 7) selv om trafikken øker en del. Slik utviklingen har vært de siste årene har reduksjonen pr kjøretøy ikke vært stor nok til å oppveie økningen i trafikken.

Vi mener derfor at effektmål 6; "*Prosentvis vekst i biltrafikken i Kristiansandsregionen skal være mindre enn prosentvis vekst i befolkningen fra 2010 til 2040 målt i trafikkarbeid*", ikke er ambisiøst nok til at en vil nå målsettinga i effektmål 7 om klimagassutslipp. Etter utredningen vil effektmål 6 innebære at trafikkarbeidet kan øke med opptil 35 %. Vi mener det bør settes mål om lavere vekst eller helst ingen vekst i trafikken for å oppnå målsettinga som er satt for klimagassutslipp. Det er også en del andre mål i andre føringer og planer, blant annet i klimaplan for Knutepunkt Sørlandet. Dersom en skal oppfylle disse bør en del av reduksjonen i klimagassutslipp komme på et tidligere tidspunkt, og dette kunne vært med i målsettinga.

Krav
Krav er satt opp for en del tema/områder. Vi ser at målet om ulykkesreduksjon er svakere enn målet i nasjonal transportplan. Når det også eksisterer en 0-visjon for veitrafikken ville det være naturlig med et krav om noe større reduksjon i ulykkene.

VURDERING AV KONSEPTENE

Utvikling av konsepter
Det var tidligere i planprosessen satt opp en del forholdsvis "rendyrkede" konsepter. De er i endelig utredning kalt tiltak og kan vel omtales som tiltakspakker. Disse tiltakene er utgangspunkt for en del av delutredningene. Det er så satt sammen to konsepter der det er tatt tiltak fra de ulike "rendyrkede" konseptene eller tiltakspakkene.

Som det går fram av utredningen vil det for å oppnå best måloppnåelse av samfunnsmålet være viktig å begrense trafikkveksten, og samtidig tilby effektiv transport for de som trenger det. Ingen av de foreslåtte tiltakene oppnår dette alene. Begrenset utbygging av veg, kombinert med satsing på gange, sykkel og kollektivtrafikk, vil etter de beregninger som er gjort, ikke redusere trafikkveksten vesentlig. Bygging av nytt vegnett vil øke framkommeligheten, men ikke føre til redusert trafikkvekst. Det er et tydelig resultat i arbeidet at for å begrense trafikkveksten må det innføres restriktive tiltak for bilistene.

Vi mener derfor det er fornuftig og nødvendig å sette sammen konsepter med ulike tiltak for å oppnå en best mulig måloppnåelse på målene, og i størst mulig grad imøtekomme de krav som er satt.

Samferdselspakken
Någjeldende samferdselspakke er ikke med som aktuelt konsept etter utredningen. Den er imidlertid med under vurdering og utredning av reindyrkede konsept. Her kommer den dårlig ut på flere aktuelle mål og krav. Vi er enige i at de utbyggingstiltak som er forutsatt der ikke ser ut til å løse transportutfordringene på en god nok måte. Det må blant annet bli en sterkere satsing på kollektivtrafikk enn det som går fram av denne. Mange kryss i tunnel viser seg også å være ugunstig. Det må derfor være riktig å ikke gå videre med denne.

Inndeling i faser
De to konseptene som nå er lagt fram er delt inn i faser og tiltakene i de tre første fasene er nokså like, men tidsrom for gjennomføring av investeringer er litt ulikt. Konsept Redusert biltrafikk stopper etter fase 3. Regulering av trafikkmengde på ulike veier vil da skje ved veiprising. I konsept Ytre ringvei kommer det så flere faser med veiutbygging etter fase 3.

Vi mener det er fornuftig å dele konseptene opp i faser. Slik det er gjort vil de første fasene være såpass like at det er mulighet for å endre på opplegget utfra samfunnsutvikling og behov når en har gjennomført disse. Rekkefølgen på tiltakene er i stor grad i samsvar med det vi gikk inn for i brev av 10.01.2011.

Trafikantbetaling/innkrevingssystem
Innkrevingssystemet med veiprising ligger som første tiltak i begge konseptene. Dette er noe kostbart. I forhold til totalkostnadene ved konseptene er det likevel ikke noen stor andel. Dersom en ved denne investeringa kan regulere/begrense trafikken slik at en for eksempel slipper kostbare veiutbygginger så kan dette være en svært god investering.

Det har i andre høringsuttalelser og i media vært argumentert med at dette blir urettferdig. Vi mener at dette blir mer rettferdig enn nåværende bomring ved at de som kjører mye innenfor området betaler mer enn de som kjører lite. Hvis samfunnet skal kunne begrense behovet for transport, må det på lengre sikt bli slik at befolkningen tilpasser seg de nye rammebetingelsene gjennom å velge bosted i forhold til arbeidssted og skole/barnehage på annen måte, slik at det blir færre og kortere daglige turer innenfor området med privatbil. Vi mener at systemet med få bomstasjoner er mer urettferdig ved at det da er avgjørende for kostnadene om en bor like utenfor eller like innenfor bompunktet.

Det er klart at veiprising kan bli en ekstra økonomisk belastning for enkelte, spesielt i en overgangsfase. Men dersom slike tiltak for å redusere trafikken skal virke, må noen merke kostnadene såpass at de etter hvert innretter seg mot et mindre transportbehov for å unngå eller minske disse kostnadene.

Vi mener også at dette er et fleksibelt system som kan brukes til å begrense og regulere trafikk utfra det som er mest formålstjenlig i ulike områder og ulike tidsrom. Et slikt system vi også utjevne konkurransevilkårene i byområdet. Ulik avgift til ulike tider på døgnet kan imøtekomme kravet i dagens belønningsavtale med staten om "rushtidsavgift eller restriktive tiltak med tilsvarende effekt".

Konsept Redusert biltrafikk
Konsept Redusert biltrafikk vil ha en svak måloppnåelse i forhold til effektivitetsmålene. Det vil nok være best i forhold til miljømålene, men etter beregningene som er gjort blir ikke måloppnåelsen særlig forskjellig fra Ytre ringveikonseptet. I forhold til de krav som er satt er det konkludert med at dette konseptet oppfyller kravet om at transportsystemet skal bygge opp under prinsippene om samordnet areal og transportplanlegging og skal styrke kvadraturen som handelssentrum, mens Ytre ringveikonseptet ikke gjør det.

Det konkluderes med at det må være en mye høyere trafikantbetaling enn det som er lagt til grunn i konseptet dersom en skal få en vesentlig reduksjon i trafikken og tilsvarende utslippsreduksjon. Med den samfunnsutviklinga og den politiske virkeligheten som er nå tror vi det vil være problematisk å innføre så høye satser at en vil løse trafikkproblemene og nå målsettingene. Dersom ikke samfunnsutviklinga tar en heilt annen retning vil en sannsynligvis få problemer med gjennomføre konseptet fullt ut og trafikkavviklingen vil da bli problematisk.

Konsept Ytre ringvei
Ytre ringvei konseptet har best måloppnåelse. Dette konseptet kommer til dels betydelig bedre ut på effektivitetsmålene. På trafikksikkerhet (uforutsette hendelser) og miljømål er det små forskjeller. Det er i konseptet lagt inn samme opplegg for veiprising som i Konsept Redusert biltrafikk, og en vil dermed ha samme muligheter for å begrense trafikken med trafikantbetaling som i konsept Redusert biltrafikk. En vil da også kunne skille noe mellom ringveien og andre veier.

I forhold til de krav som er satt vil en i dette konseptet oppnå kravet om økt robusthet i vegnettet mens en ikke vil oppnå de andre kravene. Vi mener robusthet er et viktig moment ved valg av konsept. Spesielt har en ny mulighet for ekstra adkomst til sykehuset fra nord stor beredskapsmessig betydning. Vi noterer at dette synes å bli ivaretatt i begge konseptene.

I analysene av de reindyrkede konseptene kommer Ytre ringvei best ut når det gjelder trafikksikkerhet. Selv om det i de to samla konseptene er liten forskjell i det som er satt opp som uforutsette hendelser, tror vi det er lettere å få effekt av trafikksikkerhetstiltak ved Ytre ringveikonseptet enn ved Konsept Redusert biltrafikk.

Prissatte konsekvenser
Etter samfunnsøkonomisk analyse kommer Ytre ringveikonseptet samlet sett best ut når det gjelder prissatte konsekvenser.

Ikke prissatte virkninger
Det konkluderes at begge konseptene vil ha forholdsvis små virkninger for de ulike tema som er satt opp her da mange av tiltakene er langs eksisterende veitrasèer, og ny vei i stor grad er lagt i tunell. Vi er enige i at det ikke er så store interesser her at noen av konseptene ikke kan gjennomføres. Vil likevel påpeke at kryssing av Otra ved Eg og kryss mot andre veier her, vil være utfordrende i forhold til dyrka mark/grønnstruktur og de naturinteressene som skal ivaretas langs elva. Som det går fram er det også noe dyrka jord som berøres av ny vei til Kjevik. Landbruks-natur og friluftsinteresser og må tas hensyn til på vanlig måte i videre planlegging etter plan- og bygningsloven.

VALG AV KONSEPT

Da det ser ut til å være vanskelig å få redusert trafikken til et lavt nok nivå ved konsept Redusert biltrafikk, og det er mange positive virkninger med Ytre ringveikonseptet, vil vi støtte utredningens konklusjon om å anbefale konsept Ytre ringvei. Vi ser det som viktig at en gjør kollektivtiltak og gang/sykkeltiltak tidlig. Vi ser det som viktig at det i første fase ligger tiltak som kan brukes til begrensing og styring av trafikken. Vi legger også vekt på at dette konseptet gir klare fordeler for beredskap og samfunnssikkerhet.

AVSLUTTENDE KOMMENTARER

Et av de områdene fylkesmannen skal ha fokus på er klimavirkninger. Et bredt forlik i Stortinget har vedtatt at Norge skal være klimanøytralt i 2020. De klimaendringene som vi i følge FNs klimapanel står overfor er potensielt en eksistensiell trussel med mulighet for svært alvorlige globale konsekvenser. Vi mener at det på noe lengre sikt vil det kreves endringer i måten vi produserer og konsumerer varer og tjenester på, selv om gjennomføringen vil kunne skje gradvis og over lang tid. Kostnader og ulemper ved dette vil bare øke jo lenger vi utsetter tilpasningene. Vi mener det er sannsynlig at en effektiv klimapolitikk i framtida vil innebære betydelige endringer i energibruken i samfunnet, sannsynligvis gjennom en kombinasjon av sterkt økte relative priser og begrensninger i tilgangen. Utfordringen blir da å utvikle samfunnet slik at det blir mulig å tilpasse seg til en slik situasjon i framtida hvis og når det blir nødvendig, inkludert tiltak som ikke oppfattes som aktuelle i dag.

I lys av dette bør det generelt sett være sterkere fokus på klimavirkningen og på tiltak som kan minke biltrafikken. Vi mener det har vært litt for lite fokus på dette i denne KVU-prosessen.

Vi mener at en uansett ikke løser alle transportbehov med økt veibygging og at en derfor også må ha fokus på andre løsninger. Beregningsmodellene som brukes forutsetter stort sett samme

samfunnsforhold og preferanser for reising og transport som i dag. Vi tror at det etter hvert vil komme tiltak og virkemidler som gjør det mer aktuelt med mer miljøvennlige og kollektive transportformer, og at både privatpersoner og næringslivet vil innrette seg mer på slike i framtida.

På bakgrunn av dette mener vi det er riktig med en så sterk satsing på kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk som det legges opp til her. Vi tror også at det er riktig at disse tiltakene kommer tidlig. Vi vil også påpeke at satsing på tog vil være et godt tiltak for å legge til rette for mer klimavennlig transport i framtida. Vi mener det burde vært fokusert noe mer på dette i prosessen, selv om arealplanen for regionen ikke førte til forslag om utbygging langs togtraseene. Utredningen som da ble foretatt regnet med forholdsvis lav kollektivandel for lokaltoget, og vi mener at det bør kunne regnes med mulighet for noe høyere kollektivandel i framtida. Det er ikke så mye kollektivandelen skulle opp i utredninga før konklusjonen ville bli en annen.

Vi vil ellers vise til at avveiinger i forhold til nasjonale og viktig regionale interesser som Fylkesmannen skal ivareta, må skje i planprosesser knyttet til plan- og bygningsloven. Fylkesmannen forutsetter at "Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging" ("Nasjonalt forventningsbrev" fra juni 2011) blir førende for videre utredninger og planlegging i saken.

Med hilsen

Tom Egerhei
fung. fylkesmann

Dag Petter Sødal
landbruksdirektør

Kopi til:
Vest-Agder fylkeskommune Postboks 517 Lund 4605 Kristiansand S