KRISTIANSAND
HAVN KF

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak	200813838
Arkivnr,	E: L12
Saksbehandler	Stein E. Haartveit

Saksgang	Møtedato	Sak nr.
Havnestyret	18.10.11	43/11

KONSEPTVALGUTREDNINGEN KRISTIANSANDSREGIONEN - REGIONAL HØRING.

Forslag til vedtak:
En fremtidsrettet videreutvikling av trafikksystemet i og rundt Kristiansand er en nødvendig forutsetning for å skape nye muligheter for fortsatt vekst og bidra til en bærekraftig utvikling i hele regionen.

Det viktigste er å sørge for at dagens flaskehalser forsvinner, samtidig som Kristiansand-regionens rolle som nav i det regionale transportsystemet styrkes. I tillegg må det tilrettelegges for miljøvennlige løsninger, spesielt i lokaltrafikken i og rundt bysentrum.

Med utgangspunkt i KVU Kristiansand ønsker regionen at følgende prinsipper legges til grunn for den videre utviklingen av transportsystemet i og rundt Kristiansand.

1. Konsept ytre ringvei legges til grunn for videre planlegging av veitrafikksystemet i Kristiansandsregionen.
2. Utbyggingsprogrammet må gjennomføres langt raskere enn høringsforslaget viser. Lokale og regionale politiske myndigheter vil bidra aktivt til arbeidet med Nasjonal transportplan og planlegging etter plan- og bygningsloven for å sikre dette.
3. Prosjektene i utbyggingsprogrammet bør i hovedsak bygges i den rekkefølgen de er foreslått. For å sikre en robust og forutsigbar trafikkavvikling i den lange anleggsperioden, er det helt nødvendig å etablere omfattende prioriteringstiltak for kollektivtransporten på hele strekningen fra Tangvall til Lillesand.
4. Kristiansand Havn KF må få direkte tilknytning til hovedveinettet for å støtte opp om havnas betydning som nasjonalt transportknutepunkt.
5. Både Ytre ringvei og ny E39 mellom Breimyrveien og Volleberg er avgjørende viktige deler av den samlede trafikkløsningen. E39 Breimyrveien – Volleberg bygges så snart som mulig, om nødvendig etter Ytre ringvei.
6. Ny vei til Kristiansand lufthavn Kjevik over hamresanden kan forseres hvis utbyggingsinteressene bidrar vesentlig til totalfinansieringen.

7. Satsingen på gang- og sykkeltrafikk og kollektivtrafikk er ambisiøs og lovende.
8. Lokal brukerfinansiering organiseres i en utvidet bompengering med flat takst. Brukerbetaling og andre trafikkbegrensede tiltak vurderes hvert fjerde år i lys den lokale miljø- og transportsituasjonen og utbyggingsprogrammet i Nasjonal transportplan (NTP)

Avstemming:

Havnestyret stemte først over innstillingen til og med pkt 7.
Vedtak:
(enst)

Deretter stemte havnestyret over innstillingens pkt 8.
Vedtak:
Vedtatt med 6 mot 1 stemme (Bjarte Vestøl)

RETT UTSKRIFT: Rita S. Floer

DATO: 19. oktober 2011

KRISTIANSAND
HAVN KF

Dato: 04.10.2011
Saksnr.: 200813838-56
Arkivkode E: L12
Saksbehandler: Stein E. Haartveit

Saksgang	**Møtedato**
Havnestyret	18.10.2011

Konseptvalgutredningen Kristiansandsregionen - regional høring.

Sammendrag:

Havnedirektøren har deltatt i arbeidet med å utarbeide en felles uttalelse fra regionen hva gjelder denne sak. Det vises til saksutredningen.

Forslag til vedtak:

En fremtidsrettet videreutvikling av trafikksystemet i og rundt Kristiansand er en nødvendig forutsetning for å skape nye muligheter for fortsatt vekst og bidra til en bærekraftig utvikling i hele regionen.

Det viktigste er å sørge for at dagens flaskehalser forsvinner, samtidig som Kristiansand-regionens rolle som nav i det regionale transportsystemet styrkes. I tillegg må det tilrettelegges for miljøvennlige løsninger, spesielt i lokaltrafikken i og rundt bysentrum.

Med utgangspunkt i KVU Kristiansand ønsker regionen at følgende prinsipper legges til grunn for den videre utviklingen av transportsystemet i og rundt Kristiansand:

1. *Konsept Ytre ringvei* legges til grunn for videre planlegging av veitrafikksystemet i Kristiansandsregionen.
2. Utbyggingsprogrammet må gjennomføres langt raskere enn høringsforslaget viser. Lokale og regionale politiske myndigheter vil bidra aktivt til arbeidet med Nasjonal transportplan og planlegging etter plan- og bygningsloven for å sikre dette.
3. Prosjektene i utbyggingsprogrammet bør i hovedsak bygges i den rekkefølgen de er foreslått. For å sikre en robust og forutsigbar trafikkavvikling i den lange anleggsperioden, er det helt nødvendig å etablere omfattende prioriteringstiltak for kollektivtransporten på hele strekningen fra Tangvall til Lillesand.
4. Kristiansand Havn må få direkte tilknytning til hovedveinettet for å støtte opp om havnas betydningen som nasjonalt transportknutepunkt.

5. Både Ytre ringvei og ny E39 mellom Breimyrveien og Volleberg er avgjørende viktige deler av den samlede trafikkløsningen. E39 Breimyrveien – Volleberg bygges så snart som mulig, om nødvendig etter Ytre ringvei.
6. Ny vei til Kristiansand lufthavn Kjevik over Hamrevann kan forseres hvis utbyggingsinteressene bidrar vesentlig til totalfinansieringen.
7. Satsingen på gang- og sykkeltrafikk og kollektivtrafikk er ambisiøs og lovende.
8. Lokal brukerfinansiering organiseres i en utvidet bompengering med flat takst. Brukerbetaling og andre trafikkbegrensende tiltak vurderes hvert fjerde år i lys den lokale miljø- og trafikksituasjonen og utbyggingsprogrammet i Nasjonal transportplan (NTP).

Stein E. Haartveit
Havnedirektør

Innledning:

Kristiansand er knutepunkt i et sørnorsk system der transporttilbud på veg og jernbane, på sjøen og i lufta kompletterer og utfyller hverandre. Riksveiene E39, E18, 9 og 41 møtes i byområdet som er i sterk vekst. Veitransportsystemet er sårbart og bare små forstyrrelser skal til for å bryte forbindelsen mellom landsdelene. Bilbrannen på E18 ved Gartnerløkka i Kristiansand sentrum 19. september 2011 demonstrerte dette veldig klart. Dette, som i utgangspunktet var en mindre hendelse, førte til betydelige forsinkelser i mer enn seks timer, kilometerlange køer i tre retninger og en situasjon der utrykningskjøretøy ville hatt store problemer med å ta seg frem til akutte oppdrag. Hendelsen dokumenterer hvor sårbart trafikksystemet i og rundt Kristiansand har blitt de senere årene, som følge av en vekst i regionen som har vært vesentlig høyere enn landsgjennomsnittet. Det viser også at det haster med å gjøre veitransportsystemet i Kristiansand betydelig mer robust enn dagens situasjon.

De samarbeidende kommunene og fylkeskommunene i *Knutepunkt Sørlandet* er enige om å gi en felles uttalelse til *Konseptvalgutredning for samferdselspakke for Kristiansandsregionen.*

Bakgrunn for saken:

Konseptvalgutredningen for samferdselspakke for Kristiansandsregionen (KVU Kristiansand) er dokumentert gjennom en hovedrapport og en kortversjon av hovedrapporten. Hovedrapporten og annet materiale som hører til utredningen er tilgjengelig på Internett-adressen www.vegvesen.no/Vegprosjekter/SamPakkeKr2.

Samferdselsdepartementet har sendt KVU Kristiansand på høring med frist 1. november 2011. På vegne av de lokale offentlige interessentene har Vest-Agder fylkeskommune bedt om at fristen forlenges slik at den regionale høringsuttalelsen kan behandles av fylkestinget i Vest-Agder 13. og 14. desember 2011.

Fra forordet til hovedrapporten til *Konseptvalgutredning for samferdselspakke for Kristiansandsregionen* har vi hentet denne definisjonen:

> "Kvalitetssikring i tidlig fase" ("KS1") skal gjennomføres for statlige investeringer over 500 mill. kroner. KS1 innebærer at tiltakshaver(e) utarbeider en konseptvalgutredning (KVU), som gjennomgås og kvalitetssikres av godkjente eksterne konsulenter. Formålet er bedre styring av store prosjekter på et tidlig stadium. Utredningsarbeidet skal gjennomføres i tidlig planfase, som grunnlag for et overordnet prinsippvedtak i Regjeringen om videre planlegging og valg av konsept. Prioritering mellom ulike prosjekter skal som tidligere skje gjennom NTP (Nasjonal transportplan) og oppfølgingen i årlige budsjetter.

Dette er et utdrag av oppdragsbrevet for *Konseptvalgutredningen for samferdselspakke for Kristiansandsregionen*. Brevet fra Samferdselsdepartementet er datert 22. april 2009:

> "Samferdselsdepartementet legger i mandatet til grunn at det i KVUen for Kristiansandsregionen skal gis en vurdering av både areal- og transportspørsmål, 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. Utbedring av Vågsbygdveien er unntatt KS1, og bør ligge inne i 0-alernativet. Det foreligger lokalt vedtak om innføring av rushtidsavgift eller tiltak med tilsvarende effekt, og dersom KS1 skulle konkludere

med at dette bør innføres, bør det legges opp til at ordningen tas inn som en del av fase 1 av samferdselspakken. Dette vil sikre at ordningen kan starte opp så raskt som mulig."

I mandatet understreker Samferdselsdepartementet at utredningen må sikre god indre sammenheng mellom behov, mål, krav og alternativs-analysen. Konseptvalgutredningen er utarbeidet av en arbeidsgruppe fra Statens vegvesen under ledelse av Gunnar Ridderstrøm. Samarbeidsgruppa for KVU har bestått av politikere og administrasjon fra de berørte kommunene og de to fylkeskommunene, transportetatene (Jernbaneverket, Kystverket, AVINOR as og Statens vegvesen), Kristiansand havn KF, representanter for næringslivet (NHO, Sørlandsparken, Kvadraturforeningen og Kristiansand kommunale næringsselskap (KNAS)) og Naturvernforbundet. Kristiansand ungdomsutvalg har vært en aktiv bidragsyter i prosessen.

Konseptvalgutredningen berører en lang rekke planer, både statlige, fylkeskommunale, kommunale og private. Blant de viktigste er *Regionplan Agder 2020* og *Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050.*

I planen *Agder 2020* er transport behandlet i *Kapittel 4. Kommunikasjon: De viktige veivalgene.* I innledningen heter det blant annet:

> "Et tilpasset og velfungerende transportnett og en godt utbygd elektronisk kommunikasjonsstruktur, er en viktig forutsetning for ønsket utvikling i regionen. Det er ikke mulig å videreutvikle et konkurransedyktig næringsliv og sikre bosetting på hele Agder uten et effektivt samferdselsnett. Transport- og kommunikasjons-infrastrukturen må utvikles slik at den blir tilgjengelig, effektiv, forutsigbar, sikker og miljøvennlig."
>
> Blant hovedtiltakene er:
>
> - Videreutvikle Kristiansand havn som nasjonal knutepunktshavn som binder sammen transport på sjø, jernbane og veg.
> - Styrke Kristiansand lufthavn, Kjevik, som regionens hovedflyplass.

Om Riksvegløftet heter det blant annet:

> "Riksvegnettet består av E18, E39, Rv9 og Rv41. Det er et overordnet mål å få bygd ut disse veiene med en standard som sikrer god fremkommelighet, trafikksikkerhet og gode miljøforhold. For E18 og E39 er målet å få sammenhengende motorveistandard gjennom Agder. Arbeidet med å sørge for planavklaring og finansiering er viktige oppgaver fremover. Utbyggingsbehovene for Rv41 Kjevik – Telemark grense må avklares."
>
> Blant hovedtiltakene er:
>
> - Sikre at Statens vegvesen setter i gang planarbeid knyttet til prioriterte prosjekter.
> - Kommunene og offentlige etater må bidra til gode og effektive planprosesser.

I *Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050* heter det i punkt 5.3 om Veinett:

a. "Persontransporten internt i regionen skal primært løses ved effektivisering av eksisterende veinett, prioritering av kollektiv-trafikk, forbedring av kollektiv-tilbudet og gang- og sykkelveinett – og sekundært ved flere kjørefelt for bil og nye veiforbindelser.

b. Det overordnede hovedveinettet, dvs. E18, E39, Rv9, Rv41 (E18-Kjevik), Rv402 (Lillesand-Birkeland), Rv405 (Mosby-Vennesla) og Rv456 (Vågsbygdveien), skal videreutvikles og sikre gode tilknytninger til terminaler for havn, jernbane og flyplass.
c. En effektivisering av eksisterende veinett er ikke tilstrekkelig til at regionen skal få et godt nok veinett. Planen legger derfor opp til en utvidelse av E39 Kvadraturen-Tangvall til 4 felt snarest mulig og ellers økt sikkerhet og fremkommelighet på det øvrige veinett i regionen. På lengre sikt, i planperioden etter 2020, må det bygges ny E18/E39 utenom Kristiansand."

Om bompenger heter det blant annet i *Regional plan,* punkt 5.4:

> "Med dagens bevilgninger til transportsystemet er det ikke mulig å få til ønsket utvikling uten bruk av bompenger i tillegg til bevilgninger på dagens nivå over offentlige budsjetter fra stat, fylkeskommune og kommune. Den helhet som regionplanen legger opp til krever at utbygging av veisystemet, drift av en bedre kollektivtrafikk og tilrettelegging for økt gang- og sykkeltransport, må sees i sammenheng. "

Om styrking av Kristiansand havn heter det blant annet i *Regional plan*, punkt 8.5:

> Kristiansand havn er en av landets fire største eksport- og importhavner og har stor betydning både for regionen og hele landsdelen. For å sikre at havna opprettholder sin status som intermodal knutepunktshavn er det viktig at havna gis gode rammebetingelser for utvikling og vekst. (...) For havna er det avgjørende å sikre en god forbindelse til stamveinettet og sikre god tilkobling til jernbanen. Det er også viktig å sikre en god forbindelse til godsterminalen på Langemyr (ved riksveg 9). (...)

I *Strategisk næringsplan for kommunene i Knutepunkt Sørlandet 2008-2011* heter det i kapittel 6 om strategiske satsingsområder blant annet:

> Kommunene, sammen med andre, (vil) videreutvikle sentral infrastruktur for å møte regionens fremtidige behov, representert ved Kjevik flyplass, stamvei og fylkesveier, Sørlandsbanen og Kristiansand Havn. Som en del av det utvidede infrastrukturbegrepet vil også en videre satsing på IT og bredband stå sentralt.

Hovedrapporten for *Konseptvalgutredning for samferdselspakke for Kristiansandsregionen* definerer planområdet som kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Vennesla, Iveland, Lillesand og Birkenes i fylkene Vest-Agder og Aust-Agder. I rapporten har en oversett at Iveland hører til Aust-Agder, men det får ingen praktisk betydning her. Etter en grundig *situasjonsbeskrivelse*, oppsummeres *behovsanalysen* som prosjektgruppa har gjennomført sammen med lokale krefter i *verksted* og møter i *samarbeidsgruppa.*

Behovsanalysen er brukt til å sette følgende *samfunnsmål*:

- "Innen 2040 skal transportetterspørselen i Kristiansandsregionen håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte."

De to delene av samfunnsmålet vil kunne komme i konflikt med hverandre. Det gjelder særlig løsninger for biltrafikken og den videre arealutviklingen i regionen.

Sju effektmål eller krav konkretiserer samfunnsmålet. Det er dette brukerne av transportsystemet skal oppleve når samfunnsmålet er nådd. Det er også noen andre krav som kommer direkte fra behovsanalysen, men som er vurdert for seg fordi de ikke har direkte virkning for brukernes situasjon.

Etter å ha vurdert en rekke løsningsstrategier, virkemidler og tiltak, har prosjektgruppa utviklet tre konsepter som er beskrevet i kapittel 7 i hovedrapporten:

- *0-konseptet* beskriver situasjonen i 2040 uten andre nye tiltak enn de som alt er vedtatt.
- *Konsept Redusert biltrafikk* er en satsing på miljøvennlig transport i form av gang-sykkel- og kollektivtiltak, og innføring av restriktive (økonomiske) tiltak for å overføre mest mulig av den lokale biltrafikken til andre transportformer. For å sikre fremkommeligheten sentralt i byområdet foreslås en ny lavbru fra Gartnerløkka og vestover og ny Havnegate for å avlaste Vestre Strandgate. For å få størst mulig nytte av det eksisterende vegnettet foreslås det toplanskryss på E18/E39 ved Hånes, Rona, Kartheia, Breimyr og Brennåsen.
- *Konsept Ytre ringvei* inneholder de samme tiltakene som det andre konseptet, men i tillegg skal det bygges ny ringvei mellom Narvika på E18 og Breimyrkrysset på E39. Den vedtatte kommunedelplanen for E39 mellom Breimyrkrysset og Volleberg gjennomføres. Riksveg 9 legges om via Ledningsdalen mellom Grim og Kolsdalen på dagens E39. Ny vegforbindelse til Kjevik legges over Hamrevann.

De restriktive tiltakene er først og fremst trafikantbetaling i ulike varianter og parkeringsrestriksjoner. Se avsnitt 6.5 Restriktive tiltak i hovedrapporten. Trafikantbetaling er vurdert i følgende varianter:

1. Bompenger i ring med flat takst. Det er foreslått å utvide bomringen til også å omfatte Sørlandsparken. Gjennomsnittsbetalingen er 12 kr for personbiler. Det tilsvarer dagens nivå .
2. Bompenger – rushtidsavgift. Det er foreslått å utvide bomringen til også å omfatte Sørlandsparken. Taksten er 30 kr for personbiler i retning mot Kvadraturen og Sørlandsparken i rushtiden. I resten av døgnet er betalingen 12 kr som i variant 1.
3. Bompenger – innkreving i mange punkter. En variant med ca. 40 passeringspunkter er utredet. Taksten er 4 kr i begge retninger i alle snitt.
4. Bompenger – innkreving i mange punkter. Taksten er satt til 2 kr i begge retninger i alle snitt. Det tilsvarer nivået i variant 1.

I hovedrapportens avsnitt 6.7 er det presisert at trafikantbetaling for finansiering av infrastrukturtiltak og eventuell drift av kollektivtrafikken er aktuell i alle konsepter.

I hovedrapportens kapittel 8, 9, 10 og 11 er konseptene analysert og prosjektgruppa anbefaler at *Konsept Ytre ringvei* legges til grunn for videre planlegging:

- *0-konseptet* oppnår ikke noen av effektmålene og er gjennomgående dårligst.
- *Konsept Redusert biltrafikk* fører til noen forbedringer for næringstrafikkens adkomst til havn og godsterminal og for kollektiv, gang og sykkel. Trafikantbetaling på dagens nivå er ikke nok til å gi tilstrekkelig reduksjon i trafikkveksten.
- *Konsept Ytre ringvei* vil gi økt fremkommelighet for bilistene på hovedvegnettet og gir derfor best effektivitet. Konseptet gir måloppnåelse for næringstrafikken, kollektiv, gang og sykkel og for kortere reisetid. Også dette konseptet er avhengig av høyere trafikantbetaling enn dagens bompengesystem for å kunne redusere biltrafikken slik at noen av miljømålene oppnås, og slik at måloppnåelsen for effektivitet forbedres.

Etablering av en bymotorveg som ligger nærmere sentrum enn Ytre ringvei er også vurdert i avsnitt 6.5 i hovedrapporten. Dette er en tunnel uten kryss i fjell. En slik plassering vil avlaste dagens E18/E39 forbi Kristiansand mer enn Ytre ringvei. Men denne varianten av ringveien vil bli brukt av både lokal trafikk og gjennomgangstrafikk. Da vil det bli vanskeligere å redusere den lokale biltrafikken, for eksempel ved å differensiere bompengesatsene mellom lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk. Derfor er ikke denne løsningen innarbeidet i et eget konsept.

Den samfunnsøkonomiske analysen i kapittel 9 viser at ingen av de sammensatte konseptene er lønnsomme med dagens priser og beregningsmetode. *Konsept Ytre ringvei* er likevel noe bedre enn *Konsept redusert biltrafikk*. For de virkningene som ikke er prissatte er det små forskjeller mellom konseptene.

I kapittel 11 anbefaler prosjektgruppa bak KVU Kristiansand at *Konsept Ytre ringvei* legges til grunn for videre planlegging. Konseptet bør likevel bearbeides videre.

Det anbefales å starte utbyggingen på dagens E39 fra Gartnerløkka til Hannevikdalen (Breimyrkrysset). Utbyggingen effektiviserer atkomsten til Kristiansand havn med nye kryss. Dette er den mest kritiske strekningen i infrastrukturen i dag og mot 2040. Resten av utbyggingen bør sikre kapasitet og fremkommelighet for kollektivtrafikken, gående og syklende, og på riksvegnettet. Ytre ringvei bør bygges før E39 Breimyrveien – Volleberg på grensen mellom Songdalen og Søgne, men begge prosjektene må fullføres.

Ny veg til Kjevik og i Søndre Vågsbygd anbefales som siste trinn i utbyggingsrekkefølgen.

Vurderinger

Kristiansand-regionen har opplevd en meget sterk vekst de siste ti-årene. Regionen har tiltrukket seg nye innbyggere, nyskapende næringsliv og har etter hvert også blitt et viktig sentrum for høyere utdanning.

Det er nødvendig å utvikle transportsystemet parallelt med at man opprettholder de ambisiøse miljømålene Kristiansand-regionen har satt seg. Miljømålene krever økte ressurser til kollektivtrafikken og fortsatt satsing på utbygging av gang- og sykkelveier.

Veksten i Kristiansand-regionen er viktig for hele landsdelen. Det har også vist seg i praksis at effektive samferdselstiltak, som for eksempel den nye E18 mellom Kristiansand og Grimstad, forsterker den gunstige utviklingen og bidrar til å spre vekst over et større område.

Kommunene Søgne, Songdalen, Vennesla, Iveland, Lillesand og Birkenes har en innpendling til Kristiansand som varierer fra 15 til 40 prosent av arbeidskraften i den enkelte kommune. Pendling og tilhørende høy næringsaktivitet er avgjørende for verdiskapningen i regionen, men dersom man ikke lykkes med å opprettholde et effektivt trafikksystem rundt Kristiansand, så vil veksten bli kvalt og den positive utviklingen som har preget regionen de siste ti-årene vil dermed stoppe opp.

Det er enighet om at både vegbygging, kollektivtiltak, bedre tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk, samt restriktive tiltak er nødvendige for å innfri samfunnsmålet som er definert i KVU Kristiansand om at transportetterspørselen i Kristiansand-regionen skal håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte innen 2040.

De viktigste restriktive tiltakene er ulike former for bompenger og styring av parkeringstilbudet gjennom pris og tilgjengelighet. I dag betales parkeringsavgift i Kvadraturen. Det har ført til en betydelig trafikkavvisning og Kvadraturen taper handel i konkurranse med Sørlandsparken, uten at dette har bidratt til å løse viktige problemer for trafikkavviklingen i og rundt Kristiansand. Tvert om kan det hevdes at disse restriktive tiltakene har skapt økt lokaltrafikk ettersom handel i Sørlandsparken i all hovedsak er bilbasert.

Konseptvalgutredningen drøfter også bompengeinnkreving i mange passeringspunkter. Flere bomstasjoner vil i praksis utjevne konkurransevilkårene i byområdet. Førti passeringspunkter er brukt som illustrasjon. Dette er en ny og kostbar ordning som vil dempe trafikken generelt – også der det ikke er så viktig. I praksis er det dessuten svært vanskelig å gjennomføre en slik skjerpet brukerbetaling, uten at grupper som barnefamilier eller andre som har et legitimt behov for å bruke privatbil i hverdagen, rammes uforholdsmessig hardt.

En tidsdifferensiering av bompengeavgiften vil møte kravet i dagens belønningsavtale med staten om "rushtidsavgift eller restriktive tiltak med tilsvarende effekt".

I hovedrapportens avsnitt 6.6 finner vi at restriktive tiltak er det enkelttiltaket som har størst innvirkning på å redusere trafikkmengdene, trafikkarbeidet og antall turer. Men dagens nivå på bompengene må minst dobles for at endringene i reisemiddelvalg og trafikkmengder skal bli vesentlige. Dette vil kunne ramme enkelte trafikkantgrupper uforholdsmessig hardt.

Restriktive tiltak kommer best ut i de samfunnsøkonomiske beregningene. Trafikantene vil imidlertid oppleve stor negativ nytte på grunn av de høye bompengene. Det nest beste enkelttiltaket basert på de samfunnsøkonomiske kriteriene som er valgt ut i KVUen, er ytre ringvei som også har størst nytte for trafikantene og som reduserer ulykkeskostnadene. Det er allment kjent at de samfunnsøkonomiske beregningsmodellene Statens vegvesen benytter ikke favner alle ringvirkninger av investeringer i infrastruktur, og at modellene derfor er mangelfulle.

Det anbefalte Konsept *Ytre ringvei* løser ikke målkonflikten mellom effektiv- og miljøvennlig transport i Kristiansandsregionen. I tråd med forutsetningene i gjeldende Nasjonal transportplan prioriterer konseptet mellom trafikantgrupper slik at gjennomgangstrafikken sikres en effektiv fremkommelighet på det overordnede vegnettet, mens lokal trafikk i størst mulig grad overføres fra bil til miljøvennlig gange, sykkel eller kollektiv.

Konsept *Ytre ringvei* anbefaler en utbyggingsrekkefølge og et tidfestet utbyggingsprogram som strekker seg til 2030 og etter. Det er viktig at de regionale politiske myndighetene tar stilling til utbyggingsrekkefølgen fordi den har betydning for annen kommunal planlegging og utbygging og for planlegging av de foreslåtte infrastrukturtiltakene. Effektiv prosjektplanlegging etter plan- og bygningsloven er en viktig suksessfaktor. Her har kommunene, fylkeskommunene og andre interessenter viktige roller sammen med Statens vegvesen.

Konseptvalgutredningens tidsplan for byggeprogrammet er knyttet opp mot finansieringsmulighetene som ligger i bompengesystemet, men både utbyggingstempoet og –programmet vedtas politisk i Nasjonal transportplan og årlige budsjetter. Utbyggingen blir altså et løpende politisk tema både regionalt og sentralt i årene som kommer.

KVU Kristiansand foreslår at Ytre ringvei bør bygges før E39 Breimyrveien – Volleberg, men begge prosjektene må gjennomføres.

Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050 anbefaler i punkt 5.3 en utvidelse av E39 Kvadraturen-Tangvall til 4 felt snarest mulig, men uten å ta stilling til linjevalget. *Regional plan* går videre inn for at en etter 2020 må bygge ny E18/E39 utenom Kristiansand.

Prioriteringen i KVU Kristiansand begrunnes med at det er viktig å bygge Ytre ringvei for å avlaste det bynære vegsystemet. Med omkjøringsveg blir vegtransportsystemet i regionen også mye mer robust. Hvis E39 Breimyrveien – Volleberg likevel skulle bli bygd før Ytre ringvei, vil det igjen føre til at trafikken vestfra mot Kristiansand sentrum kan bli stående fast i køen i området ved Gartnerløkka.

For å sikre en robust og forutsigbar trafikkavvikling i den lange anleggsperioden, er det helt nødvendig å etablere omfattende prioriteringstiltak for kollektivtransporten på hele strekningen fra Tangvall til Lillesand. Det må gjøres ved å følge fylkeskommunens utredning *Bussmetrovisjonen blir virkelighet* fra 2010 og *Regional plan 2011-2050.*

Etter at prosessen for reguleringsplanen for Euroterminalen med Havnegata stoppet i 2011 på grunn av innsigelser fra Jernbaneverket, har Kristiansand kommune varslet at kommunen vil ta initiativ til en full gjennomgang av planen. Planrevisjonen skal gjøres i nært samarbeid med de andre interessentene. Jernbaneverket har på sin side varslet at det vil fremme sin egen reguleringsplan.

Det er Statens vegvesen som arbeider med reguleringsplanen for E39 fra Gartnerløkka til Breimyrveien. E39 fra Ålborg til Trondheim går over Kristiansand havn. Havna får atkomst til hovedvegnettet via Havnegata og et eget kryss som reserveres for havnetrafikken. Statens

vegvesen mener at reguleringsplanen for hovedvegen kan baseres på vedtatt kommunedelplan og bli ferdig i tide for utbyggingsstart omkring 2017 når Vågsbygdveien er nedbetalt med bompenger. Som planmyndighet er det viktig at Kristiansand kommune tar stilling til Vegvesenets vurdering av plansituasjonen.

Ny vei til Kjevik er vurdert i planarbeidet. I anbefalt konsept er en utbedring prioritert etter de sentrumsnære tiltakene, ytre ringvei og E39 vestover. En ny vei til Kjevik over Hamrevann vil ha store regionale virkninger for landsdelen og vil forsterke Lufthavnen som regionens hovedflyplass. Det er store private utbyggingsinteresser i området og det forventes at disse bidrar vesentlig til totalfinansieringen og en raskere realisering av ny vei.

KVU Kristiansand har ambisiøse delprogrammer for infrastruktur for gang- og sykkeltrafikk og for kollektivtrafikken. I utbyggingsprogrammet bør en holde fast på prinsippet om hinderfri fremføring for buss. Busstilbudet må tilpasses slik at kollektivtrafikken kan ta den samfunnsøkonomisk optimale del av transportarbeidet.

Konseptvalgutredningen foreslår å kombinere utbyggingstiltak med aktiv bruk av bompengesystemet for å motivere trafikantene til å velge miljøvennlig. Den lokale politiske debatten har vist at det er liten vilje til aktiv bruk av økonomiske virkemiddel for å påvirke trafikkutviklingen.

Denne innstillingen tar konsekvensen av dette og baserer seg på at den eneste endringen som foreløpig gjøres i bompengesystemet er å utvide det til å gjelde Sørlandsparken. Det vil føre til at flere velger buss og konkurranseforholdet mellom Kvadraturen og Sørlandsparken blir mer likeverdig.