

REFERAT |KRS| Havnestyret (2011-2015) d. 18-10-2011

Mødedato Tirsdag d. 18. oktober 2011 kl. 15:00

Mødested Havnestyresalen 3 etg. Gravane 4

Indholdsfortegnelse

Protokoll fra havnestyret 14.09.2011.....	3
Regnskapsrapport for 2. tertial - Kristiansand Havn KF.....	5
Forskrift om saksbehandlingsgebyr for tiltak i Kristiansand kommunes sjøområde.....	12
Prisliste og havneavgifter for Kristiansand Havn KF for perioden 1.1 - 31.12 2012.....	14
Utfylling av stein i Kolsdalsbukta i utvidelse av steinmangden.....	17
Konseptvalgutredningen Kristiansandsregionen - regional høring.....	20
Høring - koseptutvalgutredning E39 Søgne - Ålgård.....	30
Ventilasjonsanelgg på fergeterminalen, finansiering ved budsjettregulering.....	42
Forslag om å fremme sak for Kristiansand bystyre hvoretter styret i Kristiansand Havn KF gis kom	48

Punkt 38/11: Protokoll fra havnestyret 14.09.2011



KRISTIANSAND
HAVN KF

Dato: 19.09.2011
Saksnr.: 201100019-31
Arkivkode E: 033 P00 &17
Saksbehandler: Rita S. Floer

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
18.10.2011

Protokoll fra havnestyret 14.09.2011

Havnestyret godkjenner protokoll fra havnestyremøte 14.09.2011

[Forslag til vedtak:](#)

[Havnestyret godkjenner protokoll fra havnestyremøte 14.09.11](#)

Stein E. Haartveit
havnedirektør

Rita S. Floer
konsulent

Punkt 39/11: Regnskapsrapport for 2. tertial - Kristiansand Havn KF

Bilag

Saksprotokoll

Vedlegg 1 - 9



Dato: 04.10.11
Saksnr.: 200905688-51
Arkivkode E: 212
Saksbehandler: Ann-Lisbeth Reisænen

Saksgang
Havnestyret
Bystyret

Møtedato
18.10.2011
26.10.2011

Regnskapsrapport for 2. tertial - Kristiansand Havn KF

Vedlagt følger utarbeidet regnskapsrapport pr. utgangen av 2. tertial 2011 med følgende fordeling:

- Resultatregnskap
- Investeringsregnskap

Havnestatistikk er innarbeidet i tertialrapporten og vil ikke gå som egen sak til havnestyret. Se vedlegg 1 - 7.

Hensikten med tertialrapporten er å:

- Gi et helhetlig bilde av Kristiansand Havn KF økonomiske stilling ved utgangen av 2. tertial og anslå hvordan resultatet blir ved utgangen av året
- Forklare årsaker til at det er avvik mellom regnskapet og vedtatte budsjett
- Komme med forslag til hvordan avvik kan avvikles/reduceres

[Forslag til vedtak:](#)

[Regnskapsrapport for 2. tertial tas til orientering.](#)

Kommentarer til resultatregnskapet.

Tallmaterialet følger i vedlegg 8 og 9.

Hendelser siden siste rapportering :

- *Saken mot Fjord Line:*
Saken har nå vært prøvd for Lagmannsretten, hvor Kristiansand Havn KF tapte ankesaken, og KH er funnet erstatningspliktig. Fastsettelse av størrelsen på erstatningen gjenstår. Havnen har som kjent foreslått frivillig voldgift. For øvrig kan det skje som minnelig fremforhandlet avtale, eller ny rettslig prøving.
- *Terminalbygget, Satelittbygget og Tuben.* Fra 01.07.2011 overtok KH driftsansvaret fra Color Line.
- *Ny helårsferge til Danmark.* KH tapte konkurransen om ny helårsferge til Danmark. Fjordline bestemte seg i august for å velge Langesund som havn.
- *Internkontroll.* Det har vært avholdt internkontroll av elektriske- og brannalarmanlegg på alle bygg og kaiarealer. Utbedringer er i gang.
- *Skoleskipet Sjøkurs – påførte skader på vanninntaksledning.* Det er oppnådd enighet mellom partene etter skadene Skoleskipet Sjøkurs påførte vanninntaksledningene i Gravane.
- *MS Oriana – påførte skader på vanninntaksledning.* Erstatning for skadene som MS Oriana påførte samme ledning er enda ikke avklart.
- *Silokaia – utbyggingsmodell.* Bystyret behandlet i møte den 28.09.2011 sak om modellvalg for utviklingen av Silokaia. Her gikk bystyret inn for KH's forslag – d.v.s. å selge 1. byggetrinn. Samtidig testes salg av hele området ut, og holdes åpent dersom en gjennom salg av hele området kan oppnå en relativt høyere salgspris sammenlignet med bare å selge 1. byggetrinn. Videre holdes mulighetene for valg åpent – d.v.s. partnering i trinn 2 og egenutvikling i trinn 3.
- *Lager – utleie.* En har klart å oppnå nesten 100 % utleiedekning av lager i løpet av siste halvår av 2011.
- *Utrasing Lagmannsholmen.* Saken kommer opp på nytt i Lagmannsretten 31.1 – 2.2.2012

Driftsinntekter.

Ser vi alle driftsinntektene under ett har vi pr. 31.08.11 oppnådd 80 % av årets totale budsjetterte driftsinntekter. Kommentarer til de enkelte postene følger under.

Skipsavgifter (Vedlegg 1 og 2)

Inntekten ligger totalt i forkant av budsjettet da fergene blir forhåndsfakturert for 3 mnd av gangen. Antall anløp ble i 2. tertial redusert fra 995 til 945 anløp eller en nedgang på – 5%. Tonnasjen økte med 4,7% til over 14 mill. br. t.

I sommersesongen er fergetrafikken dominerende for Kristiansand havn.

I år hadde vi 525 fergeanløp med en tonnasje på over 10 mill. br.t.

Det er en reduksjon på 25 anløp som skyldes at ColorLine har kuttet nattseilingene som de hadde i helgene i toppsesongen i fjor. Selv om det var færre anløp ble det allikevel det største antall passasjerer vi noen gang har registrert i 2. tertial.

Antall personbiler, bobiler og campingvogner er på samme nivå som i fjor, men vi registrerer ikke lenger bobiler sammen med personbiler og diagrammet viser derfor en liten nedgang. Lastebiler og gods med ferge viser fortsatt nedgang.

Vi har i 2. tertial i år hatt 35 cruiseanløp med en tonnasje på 2 mill. br. tonn. Både i antall og tonnasje er dette nær det dobbelte av i fjor.

Antall anløp av containerskip og tankskip økte mens det var nedgang for marinefartøyer, bulkskip og annen kysttrafikk. På kaiene i Kongsgård hadde vi i 2. tertial 108 anløp mot 74 anløp i samme periode i 2010. Dette er en oppgang på 46 %.

Vi forventer at budsjettet vil være i balanse ved utgangen av året.

Vareinntekter (Vedlegg 3 – 5)

336 948 tonn last gikk over offentlige kaier i 2. tertial, en nedgang på vel 16 000 tonn eller – 4,6 %. Hovedårsaken er en reduksjon på 12 600 tonn over Shellkaien.

Containerlast over kai 9 har økt med 11,7% til vel 123 000 tonn.

Total antall TEU's økte med 1,5% Antall tonn eksportert i containere økte med 14 %, mens det var en liten nedgang i importen, - 1 %.

Over private kaier var det økning på oljekaiene til Statoil og på Kroodden.

Mindre nedgang over kaiene til Xstrata, Elkem og i Vige.

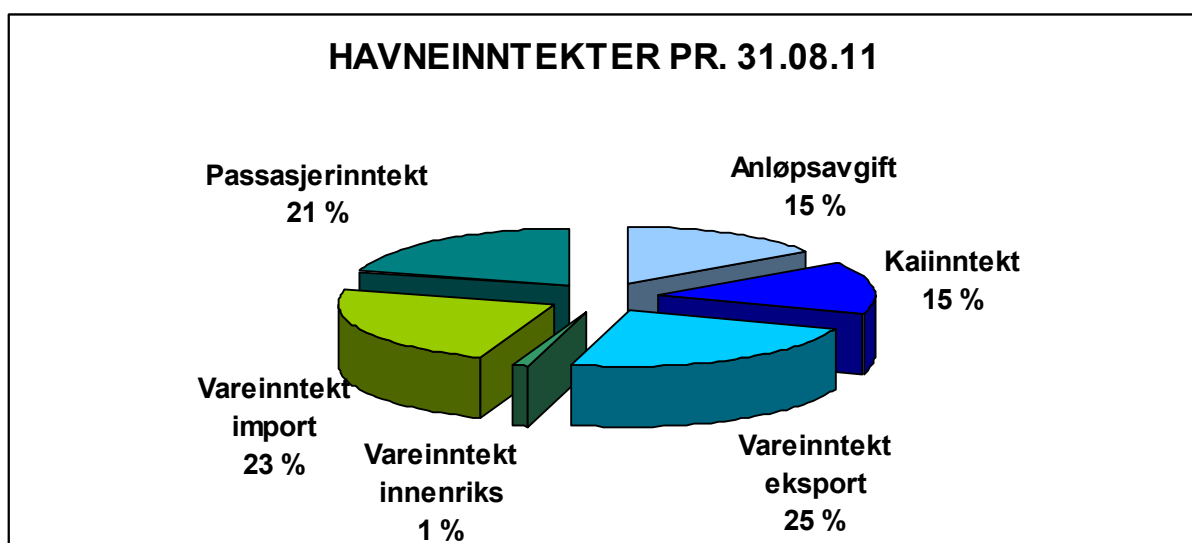
Totalt over private kaier ble det lastet / losset 271 749 tonn gods, tilsvarende + 2,7%.

Nå i september kom melding om at Hunsfos Fabrikker AS i Vennesla er konkurs, Hunsfos har vært en av de største kundene i havna og dersom det ikke lenger blir drift på Hunsfos vil det merkes både på statistikk og økonomi.

I fjor fikk vi inn 41 000 tonn cellulose til Hunsfos over kai 36 i Kongsgård og betydelige mengder papir skipes ut over containerterminalen og med ferge.

Vi forventer likevel at budsjetterte vareavgifter vil oppnås.

Skipsavgifter og vareinntekter har følgende fordeling :



Vederlag tjenester

Krankjøring er direkte relatert til vareavgiften, samt at arbeid for andre, fortøyning, vann og søppel er relatert til antallet anløp.

Inntekten på tjenester for andre (vederlag) vil alltid variere litt på enkeltposter avhengig av sesongen, men sammenligner vi med fjoråret på samme tid ligger vi godt an. Vi har ved utgangen av august oppnådd 85 % av totalt budsjetterte inntekter dvs. 10,1 mill. kr av total budsjettet på 11,9 mill kr.

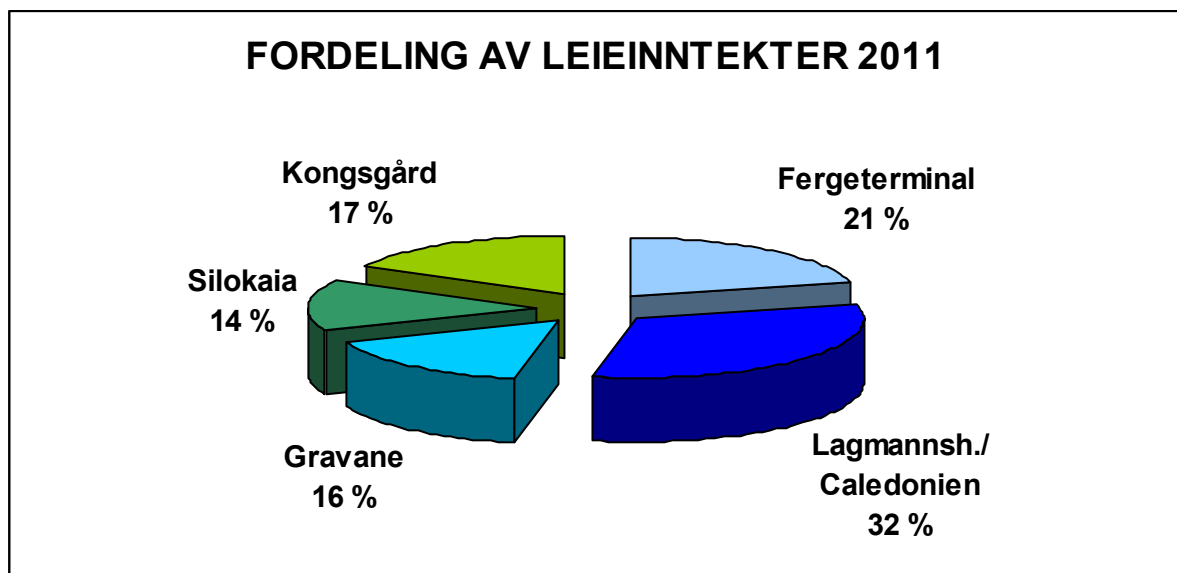
Supplyfartøyene fører til økt aktivitet og dette gjenspeiler seg i økte inntekter på krankjøring og arbeid for andre. Fortøyningsinntektene er høyere enn forventet, som følge av høy cruiseaktivitet

Vi forventer at budsjetterte inntekter fra vederlag/tjenester vil bli høyere enn opprinnelig budsjett for 2011.

Leieinntekter

Leieinntektene faktureres i all hovedsak forskudds og kvartalsvis og ligger derfor noe foran budsjett. Leieinntektene utgjør i overkant av 30% av havnas totale driftsinntekter. For høsten 2011 har vi oppnådd nesten full utleiedekning på lagrene våre. Vi forventer at totalt vil leieinntektene bli omtrent 0,8 mill. kr høyere enn opprinnelig budsjetterte.

Leieinntekter fra bygg/areal og parkering fordeler seg slik:



Lønnskostnader

Samlede lønnskostnader er pr. 2. tertial omtrent som budsjetterte. Vi har hatt økt bruk av overtid til snøbrøyting og krankjøring generelt utenom normal arbeidstid. Kanalbyen Utvikling AS kjøper tjenester av oss, noe som vil føre til økte refusjoner.

Vi tror at lønnskostnadene med stor sannsynlighet være i balanse ved utgangen av året. Det er viktig å påpeke at økte lønnskostnader til krankjøring genererer større inntekter.

Avskrivninger og varekostnader

Ordinære avskrivninger er bokført i tråd med avskrivningsbilaget. Dette betyr avskrivninger pr. 31.08.11 med kr. 12,6 mill.

Andre driftskostnader.

Totalt sett er andre driftskostnader høyere enn budsjettet. Ved utgangen av august har vi benyttet 76% av det totale driftsbudsjettet. Det er likevel store variasjoner innenfor de ulike kontogruppene.

Så langt kan en ikke se vesentlige avvik for drift av bygninger og eiendommer. Dette er de største postene i budsjettet. Mye av vårt vedlikehold gjøres i sommersesongen og vi tror derfor at vi vil være i balanse ved utgangen av året.

Vi har stort overforbruk på egne transportmidler som følge av høy aktivitet og mye snørydding. Vi forventer imidlertid innsparing på andre kontoer.

Den andre store overskridelsen vi har er på gruppen fremmede tjenester. Dette skyldes i hovedsak utgifter i forbindelse med rettsaken mot Fjordline

Driftsresultat.

Driftsresultatet pr. 31.08.11 er på 12,2 mill kr. For 2011 har vi budsjettert med et positivt driftsresultat på 8,0 mill. kr. Vi er dermed foran budsjett, men dette vil imidlertid endre seg i negativ retning. I september måned har vi betalt ut nærmere 6 mill. kr i saksomkostninger til Fjordline. Selv om vi hadde satt av 2. mill. kr i balansen er ikke dette på langt nær nok. Vi har imidlertid håp om å klare og oppnå budsjettert driftsresultat ved utgangen av året som følge av høyere driftsinntekter og innsparing på andre driftskostnader.

Finansposter.

Ved utarbeidelsen av budsjettet forutsatte vi en gjennomsnittlig lånerente på 3,5 %. Pr. i dag betaler vi ca. 3,33 % på størsteparten av låneporteføljen. En andel (18 %) har fastrente på 3,8 %. Vi benytter oss av Kommunalbanken og KLP (tidligere Kommunekreditt) og oppnår samme gunstige betingelser som Kristiansand kommune. Vi tror budsjetterte finansposter vil holde.

Norges Bank besluttet i rentemøte i september å holde styringsrenten uendret på 2,25%. I en pressemelding fra sentralbanksjefen påpeker han at utsiktene for verdensøkonomien er blitt vesentlig svakere i løpet av sommeren. Utviklingen ute og uroen i finansmarkedene påvirker også utsiktene her hjemme. Uroen knyttet til gjeldskrisen i Europa har tiltatt. Veksten er svak og det er utsikter til at styringsrenten ute vil være svært lave i flere år fremover. Utviklingen i norsk økonomi er fortsatt god, men også her hjemme har produksjonen og etterspørselen etter varer og tjenester vært noe svakere enn ventet.

Total langsiktig gjeld ved utgangen av august er på om lag 350 mill. kr og forventes å stige til 380 mill. kr ved utgangen av året.

Resultat før ekstra ordinære inntekter og utgifter pr. 31.08.11 er positivt med 4,1 mill kr mot fullt årsbudsjett kr. - 3,5 mill. Dette vil imidlertid endre seg ettersom vi pr. 31.08.11 ikke vet fastsettelsen av erstatningsbeløpet til Fjordline.

Kommentarer til investeringsregnskapet.

Investeringer.

Det rapporteres ikke på de investeringsprosjektene hvor det ikke er spesielt å nevne. Generelt øker etterspørselen i markedet som igjen legger press på havnas investeringsevne.

Prosjekt 3301 Terminalbygget

Arbeidene på nytt takbelegg på terminalbygget er snart i mål og ferdigstilling er planlagt innen medio oktober. Prosjektet vil være innenfor budsjett.

Prosjekt 6203 Lagmannsholmen – utfylling.

Det fremgår av vedtak i havnestyresak 16/2011 at Kristiansand Tingsretts dom av 21/3-2011 skal ankes. Det må i denne sammenheng forventes at kostnadene kan overskride det resterende beløp på kontoen. Dommen er anket til Lagmannsretten, som har berammet hovedforhandlingene til 31/1 – 2/2 2012. Ytterligere kostnader vil påløpe inntil retten har avsagt sin dom.

Prosjekt 6300 Brannsikring av bygninger.

Ut fra den kunnskapen en har nå forventes 30% lavere forbruk enn budsjettert. Prosjektet vil ferdigstilles innen utgangen av dette året.

Prosjekt 7314 Odderøya Vest

Utbyggingsmodell for Silokaia har nå vært til drøfting mellom Havnestyret og Formannskapet, med påfølgende behandling i Havnestyret, Formannskap og Bystyret pr. sept. 2011. Valgte utbyggingsmodell er etter dette delt, d.v.s.:

- Salg av 1. byggetrinn (med samtidig testing av markedet for hele utbyggingsområdet med tanke på salg av området under ett dersom man gjennom det kan oppnå en relativt høyere salgspris for det enn om bare 1. byggetrinn selges).
- En holder mulighetene for å ta inn partner i trinn 2, og
- En holder mulighetene for å gjennomføre utbyggingen i egen regi (Kanalbyen Utvikling AS, el. underselskaper) for trinn 3.

Videre oppfølging av vedtaket gjøres av Havnestyret.

En har ikke kommet i mål med Utbyggingsavtalen med kommunen, ei heller tilgang til kommunal grunn for opparbeidelse av off. infrastruktur og off. barnehagetomt innenfor planområdet. Disse forholdene må på plass før eiendommene kan frembys for salg på det åpne markedet.

Prosjekt 9201 Kongsgårdbukta kjøp av grunn.

Bystyret har behandlet egen sak vedrørende oppgjør for kjøp av Kongsgård – Vige havneavsnitt. Intern avregning i hht bystyrets vedtak pågår. Som kjent er det også enighet mellom partene om oppgjør for kjøp av Vestre Strandgate 19b. I sum er ikke vedtatt bevilgning pr 2011 tilstrekkelig og ramme må justeres opp i budsjett for 2012 hvor også intern avregning hensyntas.

Ut fra den kunnskapen en har nå forventes 30% lavere forbruk enn budsjettert. Prosjektet vil ferdigstilles innen utgangen av dette året.

Prosjekt 9311 Kongsgårdbukta – Lagerbygg 3.

Det er inngått avtale mellom Kristiansand havn og Nor Lines AS om bygging av nytt lager i Kongsgård havneavsnitt. Vedtatt ramme er på skisseprosjektnivå og må forventes noe justert når bygget er prosjektert

Punkt 40/11: Forskrift om saksbehandlingsgebyr for tiltak i Kristiansand kommunes sjøområde

Bilag

Forskrift om saksbehandlingsgebyr



Dato: 28.09.2011
Saksnr.: 200813172-20
Arkivkode E: 231 P21
Saksbehandler: Thor Messel

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
18.10.2011

Forskrift om saksbehandlingsgebyr for tiltak i Kristiansand kommunes sjøområde

FKD (Fiskeri- og kystdepartementet) har i forskrift 2010-12-20-1760 gitt hjemmel til kommunen å "i forskrift fastsette gebyr for behandling av søknad om tillatelse etter lov 17.april 2009 nr.19 om havner- og farvann §27 første ledd" Kristiansand havn KF har fått delegert myndighet fra Bystyret til å behandle slike søknader.

Gebyrets størrelse skal ikke overstige selvkost og det kan ikke ilegges gebyr for behandling av klage over vedtak. Ved beregningen av selvkost har vi gjennomgått kostnadene og foretatt et forsiktig anslag. Vedlagt følger til orientering Tromsø Havns gebyrer.

Saksbehandlingen av søknader etter havne- og farvannsloven er blitt stadig mer tid og kostnadskrevende. Havnen har inntil nå ikke tatt betaling for slik saksbehandling. Det er ønskelig fra havnens side å få dekket inn en del av de kostnadene som fremkommer som følge av saksbehandling etter havne- og farvannsloven.

Havnedirektøren har derfor fått utarbeidet forslag til forskrift om saksbehandlingsgebyr for tiltak i Kristiansand kommunes sjøområde.

Forslag til vedtak:

1. Kristiansand havnestyre vedtar havnedirektørens forslag til saksbehandlingsgebyr for tiltak i Kristiansand kommunes sjøområde.

Stein E Haartveit
Havnedirektør

Thomas Granfeldt jr
Driftssjef

Trykte vedlegg: Forskrift om saksbehandlingsgebyr for tiltak i Kristiansand kommunes sjøområde

Punkt 41/11: Prislister og havneavgifter for Kristiansand Havn KF for perioden 1.1 - 31.12 2012

Bilag

prislister 2012 utkast



KRISTIANSAND
HAVN KF

Dato: 30.09.2011
Saksnr.: 200813172-19
Arkivkode E: 231 P21
Saksbehandler: Thor Messel

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
18.10.2011

Prisliste og Anløpsavgift for Kristiansand Havn KF for perioden 1.1 - 31.12 2012

Sammendrag:

Vedlagt følger forslag til prisliste- og Anløpsavgiftsforskrift for 2012. Endringene i prislisen er at vareprisen øker til Kr.10 for alle opplistede varer og en prisjustering på ISPS satsene for å ivareta utgiftsøkning på dette området.

Iflg tradisjon har havneadministrasjonen invitert Styret i Kristiansand Skibsmægler- og Ekspeditørforening til et uformelt orienterings- og samtalemøte på saken.

Havnen inviterte i mai 2011 aktørene i havnen til å komme med innspill på hvordan vi kan stimulere til økt aktivitet og effektivisering med hjelp av riktig prising.

Det skal for 2012 vedtas en ny lokal forskrift for anløpsavgiften i medhold av lov av 17.april 2009 om Havner- og farvann m.v, samt forskrift 2010-12-20-1762 fastsatt av Kyst- og Fiskeridepartementet. Hovedtrekket her er at anløpsavgiften ikke skal overstige selvkost og at beregningene skal revisorgodkjennes. Kristiansand Havn KF foretok en gjennomgang, sammen med revisor av selvkost for å beregne anløpsavgiften for 2011. Satsene for 2011 ble satt i tråd med dette. Anløpsavgiften for 2011 blir prolongert for 2012.

Anløpsavgiften ble lagt ut til høring og annonsert i Fedrelandsvennen med høringsfrist 5 oktober 2011. Innkomne uttalelser vil bli vedlagt denne sak, eller bli fremlagt for havnestyret ved behandling av denne sak.

Havnestyret vedtar endelig – etter delegert myndighet gitt av Kristiansand bystyre – forskrift om anløpsavgift i Kristiansand kommunes sjøområde.

Havnestyret vedtar endelig prislisen for 2012

Forslag til vedtak:

1. Kristiansand havnestyre vedtar havnedirektørens forslag til prisliste for 2012 og ny forskrift for Anløpsavgift for 2012.

Stein E Haartveit
Havnedirektør

Thomas Granfeldt jr
Driftssjef

Trykte vedlegg: forslag til prisliste og Anløpsavgift 2012

Punkt 42/11: Utfylling av stein i Kolsdalsbukta ; utvidelse av steinmangden

Bilag

Utfylling av stein i Kolsdalsbukta ; utvidelse av steinmangden

Utfylling av stein i Kolsdalsbukta ; utvidelse av steinmangden

Utfylling av stein i Kolsdalsbukta ; utvidelse av steinmangden



Dato: 05.10.2011
Saksnr.: 200412355-61
Arkivkode E: P16
Saksbehandler: Svein-Inge Larsen

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
18.10.2011

Utfylling av stein i Kolsdalsbukta – utvidelse av steinmengden

Det vises til havnestyresak 38/10 vedr. budsjett 2011.pkt. 4 hvor havnestyret foreslo for bystyret at man inngikk en avtale med Veikontoret hvor de forskutterte kr. 15 mill. for å dekke kostnaden til å fylle ut inntil 300 000 kbm steinmasse i Kolsdalsbukta fra Vågsbygd-tunnellen. Det er forutsatt at havna skal betale tilbake beløpet innen utgangen av 2013.

Etter positivt vedtak i bystyret ble arbeidene med utfyllingen satt ut på anbud og AF gruppen fikk kontrakten. Pr. dato er det utfylt ca. 250 000 kbm etter en plan som er utarbeidet av det danske geotekniske firmaet Grontmij. Utfyllingen blir lagt ut som en del av en motfylling for framtidig etablering av en containerhavn på stedet. Kostnadene er pr. dato i underkant av kr. 10 mill. Der er montert piezometer i sjøbunnen for å kontrollere trykkøkningen som følge av steinfyllingen. Trykkutviklingen vil gi verdifulle erfaringer om konsoliderings-hastigheten i grunnen.

Veikontoret har nå meddelt at mengden av stein sannsynligvis blir henimot 400 000 kbm og de har tilbudt havna å motta gratis tilkjørt inntil 100 000 kbm utover de avtalte 300 000. Kostnadene for uleggingen vil da overskride kr. 15 mill. Det antas at det vil medgå ytterligere kr. 3 mill. Dumpearbeidene vil pågå ut november/desember måned,

Forslag til vedtak:

1. Havnestyret godkjenner dumping av ytterligere inntil 100 000 kbm stein i fra Vågsbygd-tunnellen i dumpeområdet i Kolsdalsbukta.
2. Kostnadene til dumping av steinen utover 15 mill.kr. dekkes av konto 7779 til havnestyrets disposisjon.

Stein E. Haartveit
Havnedirektør

Svein-Inge Larsen
Havneingeniør

Punkt 43/11: Konseptvalgutredningen Kristiansandsregionen - regional høring.



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

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
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 flaskehalsen 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 KVVU 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, jordvern hensyn og forhold knyttet til klimagass-utslipp. Det er ønskelig å få vurdert hvordan ulike arealbruksscenarioer 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 køprisindeks / tidsdifferensiert bompenggeordning. Utbedring av Vågsbygdveien er unntatt KS1, og bør ligge inne i 0-alternativet. 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 næringssselskap (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 kommunikasjonsinfrastrukturen 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 Riksveggløftet 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, trafiksikkerhet 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 *samfunns mål*:

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

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

Sju effektmål eller krav konkretiserer samfunns målet. Det er dette brukerne av transportsystemet skal oppleve når samfunns målet 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-syssel- 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 passeringpunkter 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 KVVU Kristiansand at *Konsept Ytre ringvei* legges til grunn for videre planlegging. Konseptet bør likevel bearbejdes 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 KVVU Kristiansand om at transporttettersspørselen 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 bompengeneinnkreving i mange passeringpunkter. Flere bomstasjoner vil i praksis utjevne konkurransevilkårene i byområdet. Førte passeringpunkter 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 bompengavgiften 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 trafikantgrupper 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 vegtransportssystemet 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.

Punkt 44/11: Høring - koseptutvalgutredning E39 Søgne - Ålgård



Dato: 04.10.2011
Saksnr.: 200813838-55
Arkivkode E: L12
Saksbehandler: Stein E. Haartveit

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
18.10.2011

Høring - konseptutvalgutredning E39 Søgne - Ålgård

Sammendrag:

Havnedirektøren har deltatt i arbeidet med å utarbeide en felles uttalelse for regionen hva gjelder denne sak.

Strekningen E39 Søgne – Ålgård er av vesentlig betydning for effektivisering av denne transportkorridoren hvor Kristiansand Havn KF er det viktigste navnet på norsk side. Det vises for øvrig til saksutredningen.

Forslag til vedtak:

Havnestyret er enig i fellesuttalelsen til KVV E39 Søgne – Ålgård med følgende vedtak:

”Hensynene til trafiksikkerhet, næringsutvikling og regionutvikling generelt, tilsier at følgende prinsipper for ny E39 på strekningen Søgne-Ålgård.

- Trasevalget som gjøres må legge til grunn at hele strekningen på sikt kan bygges som firefelts vei
- E39 Søgne-Ålgård må planlegges som møtefri vei
- E39 Søgne-Ålgård skal ikke være en lokalvei
- E39 Søgne-Ålgård er en viktig del av kyststamveien mellom Kristiansand og Trondheim

Infrastrukturen i regionen er i dag til hinder for vekst og utvikling, spesielt i områdene som ligger mellom vekstsentraene Kristiansand og Stavanger. En ny, firefelts vei på strekningen vil være det enkeltvedtaket som uten sammenligning vil gi størst samfunnsnyttig effekt, både i form av færre drepte og hardt skadde, forsterket regional utvikling og en mer vekstkraftig næringsutvikling i hele regionen.”

Stein E. Haartveit
Havnedirektør

Bakgrunn for saken

Høringsadressatene har mottatt konseptvalgutredning for E39 Søgne – Ålgård på høring med frist 1.november fra Samferdselsdepartementet.

Konseptvalgutredningen følger saken som uttrykt vedlegg, og informasjon om prosjektet er tilgjengelig på <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e39sognealgard>

Konseptvalgutredningen for E39 Søgne – Ålgård omfatter mulige strategier for å møte transportnettbehovet på strekningen fram mot år 2040. Det er utarbeidet etter en bestilling fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen, og skal danne grunnlag for regjeringens beslutning om videre planlegging. Konseptvalgutredningen er utført som et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen Region sør, Statens vegvesen Region vest og Jernbaneverket.

Saksopplysninger

1.

Valg av konsept for utbygging av E39 Søgne – Ålgård er regionalpolitikk. Valgt løsning og strategier vil påvirke den regionale utviklingen i regionen i lang tid framover.

Da konseptvalgutredningen forelå tok Vest Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune initiativ til et felles administrativt møte med Stavanger kommune, Rogaland fylkeskommune, Dalanerådet, Listerregionen, Lindesnesregionen, Knutepunkt Sørlandet og Næringslivets infrastrukturvalg slik at det regionalt på den aktuelle veistrekningen kunne samarbeides om en felles uttalelse til konseptvalgutredningen.

Statens vegvesen anbefaler at midtrekkverkskonseptet legges til grunn for videre planlegging, men med unntak av tunnelene. Statens vegvesen vurderer det som uaktuelt å gå videre med firefeltskonseptet, fordi de vurderer at investeringskostnadene er for høye i forhold til samfunnsnyten.

På ovennevnte felles administrative møte ble konseptvalgutredningen og ambisjonsnivået drøftet. Det ble konkludert med at en skulle utarbeide en felles uttalelse som skulle være grunnlaget for den politiske behandlingen. Hovedankepunktet mot Statens vegvesen sin anbefaling er at vi mener at det bør legges til grunn midtrekkverkskonsept inkludert i tunnelene. Dette vil gi en langt bedre trafikksikkerhet.

Saken er bygget opp med et sammendrag fra konseptvalgutredningen (utdrag fra rapporten) og videre følger en felles uttalelse utarbeidet av Vest Agder fylkeskommune i samarbeid med administrative representanter fra Kristiansand kommune, Stavanger kommune, Rogaland fylkeskommune, Dalanerådet, Listerregionen, Lindesnesregionen, Knutepunkt Sørlandet og Næringslivets infrastrukturvalg.

2. 1.0 Sammendrag

Konseptvalgutredningen vurderer løsninger for den framtidige transporten på strekningen E39 Søgne – Ålgård. Riksvegen er rundt 190 kilometer lang, går gjennom ti kommuner og binder sammen de to store byregionene Nord Jæren og Kristiansandsregionen. Byregionene er også betjent med godsterminaler for havn og for bane, og det er fly- jernbaneforbindelse mellom disse byområdene. Jernbanen følger separat trasé i forhold til E39, og det er derfor begrensede konkurranseflater for undervegstrafikken mellom veg og bane.

De to byregionene er i betydelig vekst, med Nord Jæren på topp i landssammenheng.

Næringslivet i Rogaland og Vest-Agder er dynamisk og eksportrettet. Vest-Agder og Rogaland har 12 prosent av landets befolkning, men står likevel for 20 prosent av eksporten av bearbejdede varer. Næringslivet rundt begge de to byregionene har stort innslag av oljerelaterte produkter og tjenester. I Rogaland er i tillegg landbruket en svært viktig næring, og fylket betegnes som «Norges matkammer».

E39 krysser Vest-Agders mange daler og heier, og går gjennom et småkupert landskap i Sør-Rogaland. Dette preger vegen, med mange stigninger, relativt mye krapp kurvatur og samtidig er det stor mangel på forbikjøringsmuligheter. Vegene kan stedvis karakteriseres som tungkjørt, og med stort gap mellom vegstandard og trafikkens behov. Med unntak av et par-tre korte strekninger, har ikke vegen fysisk skille mellom kjøreretningene.

Kystklima med nullføre store deler av vinteren innebærer også betydelige framkommelighetsproblemer i mange av bakkene. Det er derfor et særtrekk med strekningen, at selv om vegen ligger i lavlandet, hender det at det må innføres kolonnekjøring ved snøfall, og flere hundre vogntog får hver vinter hjelp av vegvesenets entreprenører for at ikke disse skal blokkere bakkene for annen trafikk.

75 prosent av de drepte og 67 prosent av de hardt skadde på strekningen er i møteulykker. 51 personer er blitt drept og 101 hardt skadd de ti siste årene.

E39 øst for Tangvall i Søgne har i dag en ÅDT (årsdøgntrafikk) rundt 16 000 kjøretøy. Videre til Vigeland i Lindesnes kommune passerer i snitt rundt 8-9 000 kjøretøy per døgn. Derfra og til Krossmoen i Eigersund er ÅDT nede i 4-5 000 kjøretøy, mens ÅDT videre nordover til Ålgård er rundt 6 000 kjøretøy. Rundt enkelte byer og tettsteder på strekningen er trafikken høyere. Ved Mandal sentrum er ÅDT omtrent som øst for Tangvall. Et særtrekk ved KVVU-strekningen er at, selv på strekningene med lav trafikk, utgjør tungtrafikken tett oppunder er ÅDT 1 000 kjøretøy. Relativt mye av dette er vogntog og semitrailere.

Jernbanen transporterer 850 passasjerer per døgn på strekningen Kristiansand – Stavanger. Bussen har fra i underkant av 300 passasjerer på delstrekninger med lavest trafikkgrunnlag, økende til over ett tusen inn mot Kristiansand.

Ganddal godsterminal håndterer godsmengder tilsvarende ÅDT 120 vogntog. Kapasiteten på jernbanen er planlagt doblet innen 2014.

Det er tre havner med status stamnetthavn i korridoren: Stavanger, Eigersund og Kristiansand. Risavika i Stavanger er de siste årene blitt utbygd til en betydelig godsterminal. Det er lite konkurranse mellom sjøverts og landevegs godstransport på strekningen.

Behovsanalysen munner ut i følgende prosjektutløsende behov:

- Behov for kortere reisetid og mer effektiv transport mellom Nord Jæren og Kristiansandsregionen.
- Behov for å redusere alvorlige møte- og utforkjøringsulykker.

Videre nevnes følgende andre viktige behov:

- Behov for god forutsigbarhet.
- Alle trafikanter og ulike transportbehov må bli tilstrekkelig ivaretatt.
- Behov for å redusere nærmiljøulempen fra transport
- Behov for flere og bedre vegserviceplasser/rasteplasser.

SAMFUNNSMÅLET FOR KVU EN ER FASTSATT TIL:

I 2040 skal transporttetterspørselen mellom Søgne og Ålgård håndteres effektivt og forutsigbart, og med vesentlig færre alvorlige ulykker enn i dag.

Med utgangspunkt i samfunnsmålet og brukernes behov, er det definert følgende effektmål:

- *Reisetiden for lette kjøretøy skal reduseres med minst 25 prosent.*
- *Beregnet nytte for godstransport skal være minst 1 milliard kroner (nåverdi).*
- *Transporten skal være forutsigbar. Alle vanskelige bakker skal få vegnormalstandard*
- *Tiltak på veg skal bidra til at forventet antall drepte reduseres med 20 prosent i forhold til i dag.*

I tillegg til kravene som effektmålene utgjør, har vi lagt til grunn følgende krav til konseptene:

- 1 Redusert miljøbelastning i tettsteder
- 2 Konseptet skal tilfredsstillte tekniske og funksjonelle krav gitt i vegnormalene
- 3 Konseptet skal ha lite forbruk av ikke-fornybare ressurser

Innledningsvis i arbeidet ble muligheten for å utrede et jernbane-/kollektivkonsept vurdert. Grenseflatene mellom riksvegen og jernbanen er imidlertid så små, at dette ble funnet lite hensiktsmessig. Overføringspotensialet fra veg til bane er vurdert å tilsvare rundt 60 vogntog for godstransport (tilsvarende antall lange transporter med jernbane mellom Oslo og Stavanger) og i størrelsesorden ÅDT 50 personbiler for personreiser. Konkurransesflatene gjelder endepunktstrafikk. For undervegstrafikken konkurrerer jernbanen først og fremst med fylkesvegnettet, i og med at stasjonene mellom Kristiansand og Sandnes / Stavanger i stor grad ligger for langt borte fra E39. Utredningen går derfor ikke videre med et kollektiv /jernbanekonsept. Samtidig vises det til den pågående utredningen av høyhastighetsbane, hvor alternative utviklingsretninger for jernbanen blir grundig utredet. Analysene har heller ikke avdekket behov å behandle geografisk plassering av vegen, tilknytning til byer, tettsteder eller til viktige knutepunkt på konseptnivå. Traséavklaring for framtidig veglinje bør derfor skje ved planlegging etter plan- og bygningsloven. Hovedskillene mellom konseptene går på kvalitative ulikheter, som vegbredde og kurvatur, skiltet hastighet og sikkerhetsstandard. Alle konseptene ligger mer eller mindre i dagens riksvegkorridor. Skiltet hastighet vil variere med vegstandarden. Følgende konsept er foreslått:

0 – Nullalternativet:	Dagens veg, uten utbedringer utover det som allerede er vedtatt
T – TS-tiltakskonseptet:	Midtrekkverk, forsterket midtoppmerking og andre trafiksikkerhetstiltak langs dagens veg.
U – Utbedringskonseptet:	TS-tiltakskonseptet, supplert med ny veg forbi strekninger med vanskeligst framkommelighet.
V – Ny veg etter vegnormalene:	E39 bygges til vegnormalstand. Dagens trafikkprognoser tilsier <ul style="list-style-type: none">• 4-felt: Søgne øst – Vigeland (Lindesnes)• 2(3)-felt med midtrekkverk: Vigeland – Lyngdal, kort strekning Flekkefjord øst, Vinningland (Eigersund) – Ålgård.• 2-felt uten midtrekkverk: Lyngdal – Vinningland for øvrig
M – Midtrekkverkkonseptet:	Også lavtrafikkerte strekninger (Lyngdal – Viningland i

	Eigersund) får midtrekkverk, ellers som vegnormalene
F – Firefeltskonseptet:	Firefelts veg Søgne – Ålgård

Utredningen viser følgende mål og kravoppnåelse for konseptene:

Effekt mål	0	T	U	V	M	F
Reisetiden for lette kjøretøy skal reduseres med 25 %	0	0	0	Delvis	Delvis	OK
Beregnet nytte for godstransport skal være minst 1 milliard kroner (nåverdi).	0	0	0	OK	OK	OK
Transporten skal være forutsigbar. Det skal ikke være bakker som vinterstenges på strekningen	0	0	Delvis	OK	OK	OK
Tiltak på veg skal bidra til at forventet antall drepte reduseres med 20 %.	0	Delvis	Delvis	Delvis	OK	OK
Krav						
Redusert miljøbelastning i tettsteder: Ingen langdistanse gjennomfartstrafikk gjennom tettsteder	0	0	0	OK	OK	OK
Konseptene skal tilfredsstillende tekniske og funksjonelle krav gitt i vegnormalene	0	0	0	OK	OK	OK
Konseptet skal ha lite forbruk av ikke-fornybare ressurser	0	OK	OK	Delvis	Delvis	0

Trafikkanalysen viser at samtlige konsepter vil gi en økning i trafikken i forhold til nullalternativet. Redusert reisetid gjør det mer attraktivt å velge bil. Mange reisende vil endre sine destinasjonsvalg som følge av bedret tilgjengelighet. Firefeltskonseptet får en trasé som i større grad går utenom byene. Vegnormal- og Midtrekkverkskonseptene betjener derfor den lokale trafikken noe bedre enn Firefeltskonseptet.

Ingen av konseptene er samfunnsøkonomiske lønnsomme. Nytte-kostberegningene gir følgende resultat for prissatte konsekvenser:

Komponent Konseptet	TS-tiltaks-konseptet	Utbedrings-konseptet	Vegnormal-konseptet	Midtrekkverk-konseptet	Firefelts-konseptet
SUM: Netto nytte (i mrd. kroner)	-2,0	-3,6	-5,4	-5,7	-14,5
Netto nytte per budsjettkrone	-0,74	-0,82	-0,41	-0,40	-0,55

Når det gjelder ikke-prissatte konsekvenser, er det små beslutningsrelevante konsekvenser på konseptnivå. Dette gjelder og så jordvern. Viktigste unntak er at tettstedene som dagens veg passerer, fortsatt vil beholde dagens veg med de nærmiljøulempene den representerer i TS-tiltakskonseptet og Utbedringskonseptet.

Med utgangspunkt i oppfyllelsen av mål og krav, og de samfunnsøkonomiske analysene, anbefales midtrekkverkskonseptet lagt til grunn for den videre planleggingen. Konseptet gir tilfredsstillende oppnåelse av mål og krav, og oppfyller samfunnsmålet om at transporttettersspørselen mellom Søgne og Ålgård skal håndteres effektivt og forutsigbart, og med vesentlig færre alvorlige ulykker enn i dag. Konseptet er vesentlig billigere enn Firefeltskonseptet, og er bedre enn Vegnormalkonseptet med hensyn til trafikksikkerhet. Det foreslås at planleggingen starter med bakkene med vanskeligst framkommelighet:

1. Lindelia – Døle bru. Omfatter bakkene ved Trysfjorden i Søgne og Mandal kommune, samt midtrekkverk og noe framkommelighetstiltak på tilstøtende strekninger.
2. Vigeland (Tjøm) – Fardal / Udland – Oftedal. Omfatter "hårnålskurve" øst for Fardal og bakkene ved Lenefjorden i Lindesnes og Lyngdal kommuner.

3. Drangsdalen. Ny tunnel fra Drangsdalen til Heskestad og utretting av veg med mange krappe kurver
4. Vikeså – Bue. Omfatter ny veg i Vikesåbakken.

3. 2.0 Felles regional uttalelse

E 39 fra Kristiansand og nordover er den viktigste transportstrekningen mellom vekstregionene Kristiansand og Stavanger. Veien er også en helt avgjørende eksportkorridor for internasjonalt orienterte virksomheter fra Vest- og Sørlandet i det som er Norges viktigste eksportregion, med en samlet eksportverdi på over 60 milliarder NOK pr år¹

E 39 starter i Danmark og strekker seg langs kysten av Norge helt til Trondheim. På Vestlandet er det etablert både enighet og entusiasme omkring visjonen om en ferjefri E 39. Denne visjonen forutsetter også at E 39 fra Stavanger til Kristiansand rustes opp slik at den møter regionale behov, næringslivets behov og ikke minst behovet for en trafiksikker vei.

Samtidig som E 39 forbinder Norge med Kontinentet, er veien også den naturlige forlengelsen av E 18. De to europaveiene møtes midt i Kristiansand. KVV E39 Søgne-Ålgård berører altså en 19 mil lang veistrekning som har avgjørende betydning regionalt, men som også er en viktig infrastrukturåre i nasjonal sammenheng fordi den er en del av kystveiforbindelsen mellom Oslo og Stavanger.

Veistrekningen Oslo-Stavanger langs kysten binder sammen betydelige befolkningskonsentrasjoner. I praksis er denne veistrekningen forbindelseslinjen mellom syv av Norges 16 byregioner og berører således ca 2,3 millioner mennesker – altså nærmere halvparten av Norges befolkning.

Hovedproblemene med dagens strekning kan oppsummeres punktvis slik:

- Svært høy ulykkesbelastning, spesielt når det gjelder møteulykker
- En høy andel tungtrafikk (20 prosent)
- Kurvatur og stigninger begrenser fremkommelighet, spesielt vinterstid
- Veistandarden er en begrensende faktor for næringsutvikling og regionforstørring i et område som knytter sammen Norges 3. og 5. største by

Fordi denne veistrekningen er av avgjørende betydning for vekst og utvikling i regionen, har fylkeskommunene i Vest-Agder og Rogaland, samt kommunene Kristiansand og Stavanger blitt enige om å komme med en felles høringsuttalelse til KVV E39 Søgne – Ålgård.

PRIORITERTE MÅL

Utbyggingen av hovedforbindelsen mellom Stavanger og Kristiansand er et svært stort prosjekt som vil prege utviklingen av regionen i mange tiår, og det vil være det viktigste infrastrukturprosjektet som knytter sammen de to vekstregionene i overskuelig fremtid. Samfunnsutvikling, levekår, bosetting og næringsutvikling i regionen vil avhenge av god infrastruktur.

Fra regionens side er dette sentrale mål:

- Minimere antallet trafikkulykker med døde eller hardt skadde
- Styrke levekårene i regionen gjennom å stimulere til regional vekst.
- Bidra til regionutvidelse som stimulerer bosetting og etablering også utenfor pressområdene i regionen
- Forbedre næringslivets konkurransedyktighet gjennom fremtidsrettet infrastruktur som sikrer forutsigbarhet uavhengig av klima og føreforhold

¹ Eksportstatistikk for Rogaland og Vest-Agder, 2010

- Redusert kjøretid som begrenser avstandsulempene

Fra regionens side er altså det definerte samfunnsmålet i KVUen for lite ambisiøst. I KVUen er samfunnsmålet beskrevet som følger:

"I 2040 skal transportetterspørselen mellom Søgne og Ålgård håndteres effektivt og forutsigbart, og med vesentlig færre alvorlige ulykker enn i dag."

Dette er konkretisert i følgende effektmål:

- Reisetiden for lette kjøretøy skal reduseres med minst 25 prosent.
- Beregnet nytte for godstransport skal være minst 1 milliard kroner (nåverdi).
- Transporten skal være forutsigbar. Alle vanskelige bakker skal få vegnormalstandard
- Tiltak på veg skal bidra til at forventet antall drepte reduseres med 20 prosent i forhold til i dag.

Tatt i betraktning den ekstreme ulykkesbelastningen på denne veien, der møteulykker alene har kostet 51 menneskeliv de siste 10 årene, fremstår det som meget bekymringsfullt dersom ambisjonsnivået bare skal være å redusere dette med 20 prosent.

KVU E 39 Søgne-Ålgård har ikke formulert noen effektmål når det gjelder nedgang i antall hardt skadde. Men vi vet at i tillegg til de 51 omkomne på strekningen de siste 10 årene, så er det også rapportert om 101 personer som er blitt hardt skadd i samme tidsrom på strekningen. 68 av disse skadene er et direkte resultat av møteulykker.

Ambisjonsnivået i KVU E 39 Søgne-Ålgård er altså i direkte konflikt med nullvisjonen som det er bred politisk enighet om at skal være et grunnleggende premiss i norsk samferdselspolitikk. Det er dessuten svært overraskende, og ikke akseptabelt, at selv ikke delmålet som er beskrevet i NTP 2010-2019 imøtekommes i KVUen. I gjeldende NTP er det definert som et delmål på vei mot nullvisjonen at "antall personer som blir drept eller hardt skadd i trafikken skal reduseres med en tredel innen 2020. Dette burde etter vår oppfatning være en minstestandard for hver fremtidig veiplanlegging som strekker seg ut over denne tidshorizonten.

Tabellen på side 50 viser at Midtrekkverkkonseptet kun vil gi en reduksjon på 1,8 drepte per år i 2020, mens tallene fra Vegdirektoratets tiltakskatalog viser at en sammenhengende, møtefri vei – også gjennom tunnelene, vil gi en reduksjon på 6,5 drepte per år. En så markant nedgang i de verste ulykkene, vil måtte ha en vesentlig innvirkning på både samfunnsnytte og nyttekostnadsberegninger, i tillegg til sparte liv og lidelser for mennesker som trafikkerer strekningen.

Erfaringer så langt med firefelts veg på Sørlandet har vist en svært stor reduksjon i ulykker.

STRATEGISKE VALG FOR NY VEI

KVU E 39 Søgne-Ålgård tar utgangspunkt i behovene frem til 2040. Vi vil advare mot å legge et såpass begrenset tidsperspektiv til grunn for de strategiske valgene som gjøres knyttet til veiutbyggingen.

Det er nødvendig å ha et lengre tidsperspektiv, både i forhold til trafikkutvikling og samfunnsøkonomi. Den aktuelle strekningen er 19 mil lang, og i realiteten enda noen mil lenger når man skal koble en ny E 39 mot veisystemet rundt henholdsvis Stavanger og Kristiansand.

Med de økonomiske og tekniske begrensningene som prosjektet vil møte, sier det seg selv at det vil ta flere ti-år å planlegge og bygge ut veien til en fremtidsrettet standard. Dersom perspektivet skal være trafikk- og regionutvikling frem til 2040, vil man komme i den situasjon at man planlegger en "fremtidsrettet løsning" som i beste fall vil være egnet til å møte trafiksituasjonen på det tidspunkt veien er ferdig bygget. Dette vil ikke være fremtidsrettet.

Dersom trafikkveksten blir høyere enn dagens prognoser tilsier, noe som mer har vært reglen enn unntaket i norsk veiplanlegging, risikerer man altså å planlegge en veiløsning som kan vise seg å være utilstrekkelig allerede rundt tidspunktet veien er planlagt fullført.

Behovet for en tryggere vei med bedre fremkommelighet, større kapasitet til å møte fremtidens krav, mindre miljøbelastning for dem som bor og arbeider nær traseen og redusert reisetid, fører til at man bør planlegge en langsiktig løsning som innfrir følgende krav:

- E 39 skal være møtefri på strekningen
- E 39 skal ikke være lokalvei på strekningen
- E 39 Kristiansand-Stavanger må på sikt bli en firefelts vei.

FORVENTET TRAFIKKUTVIKLING

Stavanger-regionen og Kristiansand-regionen er blant Norges mest dynamiske vekstregionene. Begge regionene preges av befolkningsvekst og et næringsliv som er internasjonalt rettet. Mobiliteten i regionen er økende, og vil bli ytterligere stimulert gjennom en nødvendig oppgradering av veistandarden som vil redusere reisetid og øke fremkommelighet.

I trafikkprognosene som er omtalt i KVUen (side 55) erkjennes det at det er usikkerhet omkring tallene fordi det er forventet betydelige endringer i omkringliggende infrastruktur. Prognosene tar ikke høyde for at E18 øst for Kristiansand har blitt meget bra de siste år og at E 18 øst for Grimstad stadig vil bli bedre og dermed ytterligere redusere reisetiden fra Østlandet mot Kristiansand.

Det er også grunn til å anta at om 30 år vil en ferjefri E 39 mellom Stavanger og Bergen være realisert eller nær realisering. Disse endringene vil skape mer langveis trafikk fra begge sider, noe som igjen vil gi økt trafikk på E 39 Stavanger - Kristiansand.

Veksten i tungtrafikken på strekningen har i perioden 2000-2009 vært på 50 prosent (årlig vekst 4,5 prosent). I KVUen er det lagt til grunn at årlig trafikkvekst vil være på 1-1,5 prosent frem til 2040. Det er grunn til å frykte at disse beregningene er for lave, gitt den sterke vekstkraften som finnes i storbyregionene. Samtidig er det altså klare holdepunkter for å anta at tungtrafikken øker mer enn annen trafikk, noe som ytterligere vil bidra til større belastning. Den anslåtte trafikkveksten på 40-60 prosent (tabell side 46) er altså uansett ikke dekkende for tungtrafikken, ettersom denne vokser betydelig mer enn annen trafikk på strekningen. Det er derfor trolig at man kan oppleve en vekst på 100-150 prosent når det gjelder tungtrafikk på denne strekningen frem mot 2040.

Tabellen under sjøtransport på side 25 i KVU – utredningen inkluderer innenlands ferjetrafikk, og er en god indikasjon på veksten i godstransporten på E39.

Vurderinger

Det er bred enighet i regionen om at europaveien mellom landets to sterkest voksende byregioner, Kristiansand og Stavanger, må være en firefelts motorvei. Vi erkjenner at det vil ta tid før denne veien er ferdig utbygd, men desto viktigere er det at man allerede nå legger dette til grunn for fremtidig planlegging som et styrende prinsipp for trasevalg m.v.

I den fremlagte KVU for strekningen Søgne-Ålgård anbefales det såkalte "midtrekkverkkonseptet". Dette har åpenbare svakheter, både når det gjelder trafikksikkerhet og samfunnsnytte.

I KVUen anslås det at *"midtrekkverkkonseptet ventes å få i størrelsesorden rundt 35 kilometer tunneler mellom Søgne og Ålgård. Dette innebærer at **anslagsvis 40-50 km av strekningen uansett blir uten midtrekkverk**, når en inkluderer overgangssonene utenfor*

tunnelene.”

Strekningen Søgne-Ålgård er ca 19 mil. ”Midtrekkverkkonseptet” innebærer at man på rundt en fjerdedel av denne strekningen ikke skal sikres mot møteulykker som vi vet vil koste mange menneskeliv.

I tillegg vil altså ”Midtrekkverkkonseptet” bidra til at strekningen får en rekke ”standardsprang” – slik at trafikkfaren øker betydelig hver gang trafikanten nærmer seg en smalere og mørkere strekning med tunnel. Veg med midtrekkverk og bredere skuldre som går inn i smalere tunneler uten midtrekkverk er et potensielt stort faremoment for trafiksikkerheten. Ytterligere standardsprang får man på grunn av veinormalens krav til forbikjøringsfelt. Tofelts vei med midtrekkverk skal ha minst tre felt med 1 km forbikjøringslengde i hver retning per 10 km (punkt C 3.5).

Regionen står samlet bak kravet om at slike standardsprang ikke kan godtas av hensyn til trafiksikkerheten.

I ROS-analysen (side 43) heter det dessuten: ”...særtrekkene på strekningen tilsier at spesielt møteulykker, men også utforkjøringsulykker, bør vektlegges når trafiksikkerheten skal vurderes. For disse ulykkestypene er det to konsepter som utmerker seg i positiv retning, Firefeltskonseptet og et Midtrekkverkskonsept der det også forutsettes at tunnelene bygges med parallelle løp.”

Ved valg av et Midtrekkverkskonsept der tunneler og broer bygges i parallelle løp, vil forskjellen i kostnader ved de to konseptene minimeres, og dermed forsvinner argumentet som er sterkest vektlagt i KVUen for å velge Midtrekkverkkonseptet fremfor Firefeltskonseptet.

Vår konklusjon er altså at det er ”Firefeltskonseptet” som må legges til grunn for videre planlegging.

SVAKHETER I ANALYSEVERKTØYENE

Med beregningsmodellen som er benyttet til KVUen, konkluderes det med at ingen av konseptene som vurderes er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Dette er en gal konklusjon som først og fremst dokumenterer utilstrekkeligheten i de modellene Statens vegvesen i Norge velger å benytte.

EFFEKT er det standard beregningsverktøy som Statens vegvesen bruker, og her regnes nytte i hovedsak som besparelser i form av redusert transporttid og lavere ulykkeskostnader. Modellen har mangler av flere årsaker:

- Kalkylene baseres på 25 års tidshorison, noe som åpenbart er for kort. Eksempelvis kan nevnes at både Storbritannia og Sverige benytter 60 år
- Kostnadene øker med 20 prosent i kalkylene for å ta hensyn til negative effekter av antatt skattefinansiering. Dette blir feil ved anvendelse av oljeformuen til investeringer innenlands
- Trafikkveksten undervurderes svært ofte
- Betydningen av leveringssikkerhet for transportører regnes ikke inn
- Kalkulasjonsrenten i EFFEKT er for høy
- Positive effekter knyttet til kortere reisetid og utvidelse av dagens arbeidsmarkedsregioner utelates
- Økonomisk utvikling tallfestes ikke, eksempelvis unnlater man dermed å regne inn effektene av nyetableringer og endring i regionenes boligverdi

De samfunnsøkonomiske gevinstene vil åpenbart være betydelige av å knytte tettere sammen to så sterke vekstregioner. I tillegg til forsterket næringsutvikling, vil en ny E 39 virke regionforstørrende. Dermed vil også større deler av de berørte regionene dra nytte av vekstkraften som skapes.

Det er godt dokumentert at det regionalt er store forskjeller i levekår, spesielt i Agder. Investeringer i fremtidsrettede infrastrukturløsninger som knytter dagens utkantområder nærmere vekstområder, vil fremme utviklingen der sterke regionale sentra bidrar til å løfte omkringliggende områder.

Bakgrunn for saken :

Punkt 45/11: Ventilasjonsanelgg på fergeterminalen, finansiering ved budsjettregulering.



Dato: 10.10.2011
Saksnr.: 200709189-5
Arkivkode E: 614 &46
Saksbehandler: Trond Sikveland

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
18.10.2011

Ventilasjonsanlegg på fergeterminalen, finansiering ved budsjettregulering.

Saken gjelder

Ventilasjonsanleggene på fergeterminalen er i ferd med å bryte helt sammen pga av slit og elde. I hht avtale har Kristiansand havn ansvar for fellesarealene og installasjoner tilknyttet disse.

Ulike løsninger er vurdert. Eksisterende gammelt anlegg er over tid bygget ut fra til enhver tid eksisterende behov med minst mulig kostnader med maksimal utnyttelse av plass uten særlig tanke på utskiftning. Dette har ført til anlegg nå er oppbygd slik at anleggene nå må utbedres samtidig. Det er innhentet pris på utbedring og havnas anlegg og med styrings anlegg istandsettingen kalkulert til kroner 1 185 000,- eks mva. Color Line bekoster istandsetting av anlegg som omfatter de arealene Color Line leier eksklusivt.

Ettersom anlegget er sammensatt, komplisert og utbygd over tid har havna engasjert rivco as som rådgiver for å kontrollere og sikre at de løsningen som er foreslått er optimale ut fra eksisterende situasjon. Rapport med anbefaling fra rivco as av er vedlagt saken.

Vurdering.

Ettersom saken berører alle ansatte som har sin arbeidsplass på fergeterminalen og fellesarealene for fergepassasjerer mener havnedirektøren dette tiltaket må prioriteres. Havnedirektøren anbefaler at SD anlegg inngår får å kunne optimalisere energiforbruk og hindre at oppvarming og kjøling ikke pågår samtidig.

Havnedirektøren foreslår at prosjektet gjennomføres snarlig og finansieres ved omdisponering innefor vedtatte investeringsplan ved å redusere rammen til prosjekt med mindre forbruk.

Prosjektene som foreslås redusert er:

- Prosjekt 9101 Kongsgårdbukta – Kai 35, rammen reduseres med kroner 335 000,-.

Endret ramme blir da kroner 122 000 000,- Rest ubrukt etter dette er da kroner 2 434 998,-

Dette prosjektet kan snart regnskapsavsluttes.

Forslag til vedtak:

Istandsetting av ventilasjonsanlegget på fergeterminalen gjennomføres innenfor en ramme på kroner 1 200 000,-

Tiltaket finansieres ved at rammen til prosjekt 9101 Kongsgårdbukta – Kai 35 reduseres tilsvarende med kroner 1 200 000,-

1.

Stein E. Haartveit
Havnedirektør

Trond Sikveland
Eiendomssjef

Trykte vedlegg: Notat RIV 001



PROSJEKT: KRISTIANSAND HAVN

NOTAT: RIV 001 ventilasjon terminalbygg

Til: **KRISTIANSAND HAVN KF**

Fra: RIVCO AS v/ Øystein Stamland (RIV)

Dato: 2011.09.08 Rev.: 2011.09.21

Rehabilitering av ventilasjon for fergeterminalen

Vi har hatt kontakt med GK Norge for å få en detaljert innsikt i omfanget av de arbeider som er inkludert i deres tilbud.

Enkelt oppsummert omfatter tilbudet fra GK Norge ventilasjonsaggregater med innebygget varmpumpe, som gjenvinner noe av den varmen i avtrekksluften fra bygget som ikke hentes inn med en roterende varmegjenvinner. Om sommeren og ellers når det er kjølebehov i bygget, reverseres varmpumpen slik at den kjøler ned uteluften før den tilføres lokalene i bygget. Denne løsningen medfører at det kun er nødvendig med elektrisk tilførsel til ventilasjonsaggregatene. Det er ikke nødvendig med egen tilførsel av varme og kjøling fra eksterne isvannsmaskiner eller varmeanlegg for vannbåren varme til ventilasjonsaggregatene.

I tillegg til ventilasjonsaggregater med innebygget varmpumpe installeres en mindre kjølemaskin for isvann til kjøleflåter i enkelte arealer i 1. etasje, med kapasitet 20 kW.

For å vurdere kvalitet på den tilbudte løsningen med ventilasjonsaggregater med innebygget varmpumpe i forhold til en mer konvensjonell løsning, har vi har vært med på en presentasjon av produsenten, for å få svar på diverse tekniske spørsmål.

Det er mange forskjellige løsninger som kan gi et akseptabelt resultat for ventilasjon av fergeterminalen.

Det er lett å tenke at en konvensjonell løsning med ventilasjonsaggregater med god gjenvinning, fjernvarme til ettervarme av ventilasjonsluften og en kjølemaskin med isvann for kjøling ville være det optimale.

Slik vi oppfatter situasjonen, så er det ikke installert vannbåren varme tilkoblet fjernvarmenett for bygget.

All oppvarming i bygget er med elektrisk strøm. Det er et anlegg for vannbåren varme i teknisk rom 316, med elektrisk kjel, for oppvarming av ventilasjonsluften. Dette anlegget har ingen funksjon for oppvarming av arealer i bygget. Det er mye unødvendig varmetap, og derved unødvendige energikostnader, fra det gamle anlegget hele året. Anlegget er gammelt, og det er mest rasjonelt å rive hele anlegget, inkludert gammel bereder og installere nye beredere som er mer effektive, og som har bedre isolasjon.

Oppvarming av lokalene er stort sett med elektriske panelovner.

Det kan være aktuelt å lage et eget prosjekt i fremtiden med å vurdere tilkobling av fjernvarme til bygget og legge opp vannbåren varme med radiatorer. I et slikt prosjekt bør det inngå en vurdering av byggets energibruk og en vurdering av eventuelt behov for å oppgradere bygningsmessige konstruksjoner og isolasjon i vegger, tak, gulv og vinduer.

Eksisterende isvannsmaskin for kjøling av ventilasjonsluft og kjøling til kjøletak i deler av 1. etasje er defekt. På grunn av maskinens alder og fordi den går med et kuldemedie som fases ut, er det ikke regningssvarende å reparere isvannsmaskinen. Hele isvannsanlegget, med isvannsmaskin og tilhørende utstyr har begrenset restlevetid. Det er derfor mest rasjonelt å rive hele isvannsanlegget og installere en mindre isvannsmaskin som kum betjener kjøletak i 1. etasje, slik KG har foreslått. Dette vil kunne frigjøre noe plass der den gamle isvannsmaskinen står, og det vil redusere energiutgifter til drift av gamle sirkulasjonspumper og varmetap i et relativt stort isvannsanlegg.

Fil: Z:\R473 Colorline, ombygging terminalbygg\Kristiansand Havn FK\Notat RIV 001 Kristiansand Havn, ventilasjon, revidert.doc

Postadresse:
Henrik Wergelandsgt. 19
4612 Kristiansand S

Besøksadresse
Henrik Wergelandsgt. 19
Kristiansand

Telefon 38 12 29 80
Fax: 38 12 29 81
E-post: firma@rivco.no

Bankgiro: 7325 05 06721
Foretaksregisteret:
NO 982 990 963 MVA



Hvis disse anleggene for vannbåren varme i rom 316 og isvannsanlegget saneres, så er det et godt og enkelt alternativ å velge ventilasjonsaggregater med innebygget varmpumpe. Denne løsningen gjør det unødvendig å tilkoble vannbåren varme for ettervarming av ventilasjonsluften, og den gjør det unødvendig å vedlikeholde eller skifte ut kjølemaskin for isvann, med tilhørende rørsystem, pumper, automatikk og annet utstyr for kjøling av ventilasjonsluften.

Det kan også være noen driftsmessige fordeler med ventilasjonsaggregater med innebygget varmpumpe. For eksempel ved en feil på en kjølemaskin, så vil kun deler av kjølekapasiteten for det aktuelle aggregatet bli borte inntil feilen er utbedret.

Ved alternativet, med en sentral kjølemaskin for isvann til kjøling av hele bygget, så vil en feil på en sentral kjølemaskin føre til at hele bygget er uten kjøling inntil feilen er utbedret.

Ved det foreslåtte anlegg bør det også være enkelt å fordele driftsutgifter for hvert ventilasjonsaggregat, hvis dette er eller vil bli en aktuell problemstilling. Den vesentlige delen av utgiftene til energi kan beregnes ved å installere målere som registrerer strømforbruk til hvert enkelt aggregat.

Oppsummering, teknisk løsning

Det er fordeler og ulemper ved den foreslåtte løsning.

Ut fra en totalvurdering, mener vi at den løsningen som GK Norge har tilbudt er en god og praktisk teknisk løsning i forhold til investeringsutgifter og bruk av arealer.

Det bør installeres et SD-anlegg som har mulighet for utvidelse til å styre både ventilasjon og oppvarming av de fleste og største arealer. Dette for å sikre at det ikke er mulig for ventilasjonsaggregatene å gå i kjølemodus samtidig med at det er varme på radiatorer, panelovner og / eller andre varmelegemer i bygget.

Samkjøring av varme og kjøling av de enkelte arealene ligger ikke inne i forslaget fra GK.

Vi foreslår at det lages en utredning angående oppvarming og styring (SD-anlegg), som en egen sak, etter at ventilasjon og kjøling er utbedret. Denne utredningen bør se på utvidelse av SD-anlegget slik at det sikrer mot energisløsing som kan oppstå ved bruk av oppvarming og kjøling samtidig, samt en vurdering av eventuelt overgang til vannbåren varme og fjernvarme.

Vurdering av pris

Slik vi forstår tilbudet fra GK Norge AS, så omfatter kalkylen alle arbeider i forbindelse med installasjon av nye ventilasjonsaggregater, som bygningsmessige -, rør -, ventilasjon - og elektro - arbeider, samt prosjektering og rivearbeider.

Det er umulig å gå inn i en detaljert kalkyle for alle de aktuelle arbeider uten å bruke uforholdsmessig mye tid på bygget for å sette seg inn i alle de detaljer som GK har vurdert.

Ut fra en enkel vurdering opp mot erfaringstall virker kalkyleprisen fornuftig og konkurransedyktig.

Kalkyle fra GK for Kristiansand Havn

Alle arbeider med utskifting av ventilasjonsaggregater komplett, inkl. riving, bortkjøring, kran, ventilasjonsaggregater, kanaler, isolasjon, lydfeller, automatikk, rørarbeider, elektroarbeider, prosjektering, administrasjon, rigg og drift, oppstart og innregulering, ca
SD-anlegg kr 526.000, andel for Kristiansand Havn, ca
Sum eks. mva, ca.

kr 991.000,- eks. mva
kr 194.000,- eks. mva
kr 1.185.000,- eks. mva

Fil: Z:\R473 Colorline, ombygging terminalbygg\Kristiansand Havn FK\Notat RIV 001 Kristiansand Havn_ventilasjon_revidert.doc

Postadresse:
Henrik Wergelandsgt. 19
4612 Kristiansand S

Besøksadresse
Henrik Wergelandsgt. 19
Kristiansand

Telefon 38 12 29 80
Fax: 38 12 29 81
E-post: firma@rivco.no

Bankgiro: 7325 05 06721
Foretaksregisteret:
NO 982 990 963 MVA



Ut fra ovenstående kalkyle vil vi anbefale at det innledes forhandlinger med GK Norge AS om en mulig kontrakt.

Kontrakt kan lages som en fast pris kontrakt, men vi forstår at det er opprettet en rammeavtale mellom GK og Kristiansand kommune.

Vi vil derfor anbefale at det utarbeides en kontrakt ut fra denne rammeavtale.

I kontrakt bør inngå en klausul om fremdrift og om systematisk rapportering av påløpte utgifter en eller to ganger pr måned.

Punkt 46/11: Forslag om å fremme sak for Kristiansand bystyre hvoretter styret i Kristiansand Havn KF gis kompetanse til å reise søksmål og inngi anke i saker for domstolene

Bilag

Saksprotokoll

Kristiansand Havn KF vedtekter



Dato: 17.10.2011
Saksnr.: 200901307-15
Arkivkode E: 231 P21
Saksbehandler: Stein E. Haartveit

Saksgang

Havnestyret
Bystyret

Møtedato

18.10.2011
16.11.2011

Forslag om at styret i Kristiansand Havn KF gis kompetanse til å reise søksmål og inngi anke i saker for domstolene

Saken gjelder:

Etter gjeldende rett synes det å være et uavklart spørsmål hvorvidt styret i et kommunalt foretak har en selvstendig kompetanse i kraft av loven til å beslutte at søksmål reises og/eller anke for domstolene inngis i sakstyper som ligger innenfor foretakets virksomhetsområde, eller om denne kompetansen må anses for å tilligge bystyret alene.

På den ene siden fastslår kommuneloven § 67 at styret i et kommunalt foretak har *"myndighet til å treffe avgjørelse i alle saker som gjelder foretaket og dets virksomhet."* Ordlyden i denne bestemmelsen trekker i retning av at styret i et kommunalt foretak har en søksmåls- og ankekompetanse. Denne løsningen har også støtte i den alminnelige juridiske læren om at forholdet mellom kommunestyret og styret i et kommunalt foretak i utgangspunktet er det motsatte av hva som ellers følger av kommunelovens system vanlige delegasjonsregler. Mens bystyret ellers må angi positivt hva som delegeres til kommunens øvrige nemnder/utvalg, innebærer bestemmelsene om kommunale foretak at det er evt. innskrenkninger i den normalkompetansen som følger av loven og foretakets formål, som positivt må angis. Dette er en slags "omvendt" delegasjon, og skal sikre at foretaket gis en heller fri stilling i forholdet til kommunen.

På den andre siden er ikke et kommunalt foretak et eget rettssubjekt, men utgjør snarere en del av kommunen. Dette får den konsekvens at dersom havna ønsker å reise sak mot noen eller at den blir reist sak mot, så er det i begge tilfeller Kristiansand kommune som må stå som henholdsvis saksøker og saksøkt. Det er videre på det rene at havnestyret er underordnet bystyret, som på ulike måter kan innskrenke dets myndighet.

En ting er at havna ikke kan opptre som selvstendig part i en rettsprosess for domstolene, en annen ting er om den kan inneha kompetansen til på vegne av kommunen reise søksmål og/eller erklære anke overfor domstolene.

Som nevnt i fremstillingen ovenfor, synes det å være et uavklart rettslig spørsmål om styret i et kommunalt foretak kan anses for å inneha søksmåls- og ankekompetanse i sivile saker for domstolene. Spørsmålet har stor praktisk betydning, ettersom man risikerer at et søksmål som er reist eller en anke som er erklært av en juridisk person uten materiell kompetanse, vil bli avvist av domstolene, idet det dermed mangler en absolutt prosessforutsetning. Dermed risikerer man å lide rettstap ved at man ikke får saken/anken rettslig prøvet.

Havnedirektøren anser det som hensiktsmessig at styret i Kristiansand Havn innehar en selvstendig og sideordnet kompetanse i forhold til bystyret når det gjelder å treffe beslutning om å reise søksmål og/eller inngi anker for domstolene. Dette grunngis med at slike saker er nært forbundet med driften av havnas virksomhet, og de vil ofte være av utpreget forretningsmessig og/eller juridisk art. I tillegg er det i slike saker mange absolutte frister å forholde seg til, for eksempel søksmåls- og foreldelsesfrister, ankefrister mv. Oversittes disse fristene, vil muligheten til å få saken rettslig prøvet i de fleste tilfeller være bortfalt. Dette kan by på store utfordringer, særlig hvor det går lang tid mellom bystyremøter og/eller ifm ferieavvikling. Å skulle avvente ufallet av et bystyremøte, vil derfor i mange tilfeller innebære et verdifullt tidstap og i ytterste fall et rettstap for havna/kommunen.

Havnedirektøren foreslår derfor på denne bakgrunn at Kristiansand Havn KF fremmer sak overfor bystyret om at sistnevnte skal delegere søksmåls- og ankekompetansen til havnestyret i saker som hører innunder foretakets virksomhet. For ordens skyld – og for å skape den nødvendige klarhet utad – bør denne retten nedfelles i havnas vedtekter, vedtatt av Kristiansand bystyre 26. november 2003, med senere endringer, sist av 24. mars 2010. Det er bystyret som har kompetanse til å beslutte endringer/tilføyelser i vedtektene.

Saken er drøftet med rådmannen som er enig i forslag til vedtak.

Den foreslåtte tilføyelse i vedtektene berører ikke eksisterende organisasjonsform, og er derfor ikke avhengig av forhåndssamtykke fra Fiskeri- og kystdepartementet, jf. vedtektenes § 12.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret vedtar at havnestyret får delegert en selvstendig kompetanse til å treffe beslutning om å reise søksmål samt inngi anke i sivile saker for domstolene, og at denne kompetansen nedfelles i havnas vedtekter.
2. I vedtektenes § 7 tilføyelse: "Styret har en selvstendig kompetanse til å reise søksmål og inngi anke i saker for domstolene som hører innunder foretakets virksomhetsområde."

Stein E. Haartveit
Havnedirektør

Vedlegg: Dagens vedtekter