



Kandidatnummer:



5036

(Hvis besvarelsen skal leveres på navn, skrives navn i stedet for kand.nr.)

FORSIDE

ved besvarelse av hjemmeeksamen, semesteroppgave, rapport, essay osv.

Emnekode:	SV – 200
Emnenavn:	Planlegging, kommunikasjon og samfunnsendring
Emneansvarlig (normalt faglærer):	Jan Erik Nilsen
Eventuell veileder:	Jan Erik Nilsen
Innleveringsfrist/ tidspunkt:	25.april 2008. Kl 12.00
Antall sider inkl. forside	23 inkl. vedlegg
Merknader:	

Jeg/vi bekrefter at jeg/vi ikke siterer eller på annen måte bruker andres arbeider uten at dette er oppgitt, og at alle referanser er oppgitt i litteraturlisten.

Ja

Nei

*Kopiering av andres tekster eller annen bruk av andres arbeider uten kildehenvisning, kan bli betraktet som fusk.***Gjelder kun gruppeeksamen:**

Vi bekrefter at alle i gruppa har bidratt til besvarelsen.

Ja

Nei

Kan besvarelsen brukes til undervisningsformål?

Ja

Nei

Semesteroppgave SV 200

”Ny europavei gjennom Kristiansand

-

Bro vs. tunnel”

-

Saksgang og lokalt engasjement

Av

Kandidatnummer: 

Semesteroppgaven er gjennomført som et ledd i utdanningen ved Universitetet i Agder og er godkjent som sådan. Denne godkjenningen innebærer ikke at universitetet innestår for de metoder som er anvendt og de konklusjoner som er trukket.

Faglærer:
Jan Erik Nilsen

Universitetet i Agder, Kristiansand

April 2008

1 Forord

Bakgrunnen for denne oppgaven er at jeg vårsemesteret 2008 har fulgt kurset SV - 200 – Planlegging, kommunikasjon og samfunnsendring. Kurset tilbys studenter fra ulike bachelorprogrammer ved Universitetet i Agder.

Semesteroppgaven er en obligatorisk del av kurset og teller 60 % i karakterfastsettelsen. Kriteriene for valg av oppgave var å skrive om en plansituasjon i vårt eget nærområde og som vi interesserte oss for.

Jeg har i semesteroppgaven, valgt å se på ny europavei gjennom Kristiansand, nærmere bestemt diskusjonen omkring valg av høy-/lavbro eller tunell i området fra Gartnerløkka til Hannevikdalen. Denne saken har vært meget omdiskutert og debattert både på det lokalpolitiske-, det regionalpolitiske-, det nasjonalpolitiske plan, og sist men ikke minst har saken vakt stor interesse og engasjement blant Kristiansands befolkning.

Årsaken til at denne spesifikke saken har interessert meg er at jeg har en viss tilknytning til området som er berørt. Mine foreldre bor på Bellevue og vil bli berørt av utfallet. En eventuell høybro ville i tillegg til den eksisterende broen bety ytterligere redusert utsikt og ikke minst økt veistøy. En tunnelløsning vil derimot resultere i at eksisterende bro fjernes og deres utsikt vil bedres betraktelig. Dette vil for deres del selvsagt også ha innvirkning på støy og ikke minst eiendomsverdi.

Jeg vil gjerne takke vegvesenet for hjelpelighet i fremskaffingen av kildemateriale.

Jeg vil i tillegg takke universitetsbiblioteket for veiledning i bruk av kilder/kildehenvisninger.

Kristiansand, 25. april 2008

2 Innholdsfortegnelse

1	Forord	2
2	Innholdsfortegnelse.....	3
	Vedlegg.....	4
3	Innledning og avgrensning	5
	Bakgrunn	5
4	Datainnsamling og informasjonskilder.....	6
5	Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen (ATP).....	7
	Generelt om samferdselspakken.....	7
6	Saksgang	7
	Kommunedelsplan for E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen.....	8
	Melding om konsekvensutredning og fastsettelse av utredningsprogram.....	8
	Konsekvensutredning	8
	De reviderte alternativene.....	9
	Innsigelse fra Statens vegvesen	10
	Bystyrebehandlingen – vedtak	10
	Fylkesmannens anbefaling og innsendelse av sak for avgjørelse i MD	11
	Miljøverndepartementets avgjørelse i saken	11
7	Lokalt engasjement og påvirkning.....	12
	Organisasjonen Bedre stamvei på Sørlandet underlagt Agderrådet.	13
8	Hva nå?	13
	Nasjonal transportplan.....	13
9	Sammendrag og konklusjon	14
10	Bibliografi.....	15

Vedlegg

Vedlegg 1: Flowchart av saksgangen

Vedlegg 2: Bilder av alternativene:

- Bilde 1: Alternativ F3
- Bilde 2: Alternativ L3
- Bilde 3: Alternativ B3
- Bilde 4: Vegsystemet i Kolsdalen for alt A, B, F og L
- Bilde 5: Vegsystemet i Hannevikdalen, alle alternativer
- Bilde 6: Oversikt over alternativene i parsell 1

3 Innledning og avgrensning

En av de ”varmeste potetene” i Kristiansand de senere år har vært diskusjonen om hvorvidt den nye firefelts stamveitbyggingen av E39 gjennom Kristiansand skal gå på bro eller legges i tunnel. Området som har vært kjernen i diskusjonen er strekningen Gartnerløkka til Hannevikdalen.

Saken har involvert mange parter og har utløst et stort engasjement hos lokalbefolkningen, noe som bl.a. har kommet til uttrykk i etablering av en egen aksjonsgruppe, en stor mengde avisinnlegg, underskriftsaksjon og annen virksomhet for å påvirke beslutningstakerne.

I denne oppgaven skal jeg se litt nærmere på hvordan prosessen med veiplanlegging foregår og hvordan denne saken spesielt har utviklet seg. Til slutt vil jeg se på hvor saken står nå og hva som skjer videre.

Jeg vil i all hovedsak fokusere på det som blir omtalt som parsell 1 i prosjektet. Parsell 1 vil si strekningen Gartnerløkka til Hannevikdalen. Man har i prosjektet også en parsell 2, men denne har det stort sett vært enighet om og den er ikke like interessant i så måte. Parsell 2 er for øvrig strekningen Hannevikdalen til Kleppland (i Søgne).

Det er vurdert flere ulike alternative løsninger for parsell 1 (7 alternativer). Dette er underveis blitt redusert til tre (3). Av praktiske og plassmessige årsaker vil jeg bare se på disse tre. Prosjektet har videre sett på løsninger for Rv9 (veien til Setesdal) og Rv456 (Vågsbygdveien), disse vil kun nevnes kort og har ikke vært i fokus i arbeidet med denne oppgaven.

Bakgrunn

Bakgrunnen for at arbeidet med ny stamvei gjennom Kristiansand ble igangsatt er flere.

Kristiansand ligger i knutepunktet mellom E18, E39 og Rv9, og er i tillegg et viktig knutepunkt for transportkorridoren mot utlandet (Danmark med Europa for øvrig).

Dagens veistandard og -kapasitet er ikke tilfredsstillende etter dagens krav. Slik det er i dag har området Gartnerløkka en årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) på omkring 36 000 (Statens vegvesen, 2003). Det betyr at det i gjennomsnitt av hele året passerer omkring 36 000 biler hvert døgn. Vegvesenet har en hovedstrategi som sier at veier med høyere ÅDT enn 2 800 skal bygges ut til 3 eller 4 felts vei, samt at det skal være firefeltsdekning fra Oslo til Mandal. Det er ut i fra dette lett å se at denne strekningen som stedvis bare er to felt er kraftig underdimensjonert og representerer i så måte en betydelig flaskehals.

Beslutningen om at containertrafikken skal forbli i Vesterhavna, samt bygging av den nye Euroterminalen (felles terminal for tog, ferje og buss, samt hotell og kongressenter, kjøpesenter, kontorlokaler, boliger og parkeringsanlegg) underbygger videre behovet for veimessige utbedringer og tiltak.

For å tilfredsstille krav om sikkerhet, miljø og fremkommelighet i Kristiansandsområdet, samt firefeltsstrategien var tiltak skrikende nødvendig.

Som vi skal se litt seinere var det tre ulike alternativer som sto igjen som aktuelle. Disse hadde ulik utforming, pris, fordeler og ulemper. I korte trekk bestod valget mellom: tunnel, høybro eller lavbro. I det videre skal jeg se på hvordan man kom til beslutningen om å legge trafikken i tunnel og ikke på bro og hvorfor.

Spørsmål: Hvorfor ble det besluttet at ny E39 skulle legges i tunnel og ikke på bro? Hva har skjedd og hva skjer nå?

4 Datainnsamling og informasjonskilder

Oppgaven baserer seg i all hovedsak på saksdokumenter, lovtekster, avisinnlegg og websider som omhandler saken/tema. Som saksdokumenter inkluderes også konsekvensutredningen fra Statens vegvesen.

Oppgaven er således i stor grad en beskrivelse av hvordan saksgangen er i slike saker, men er dog rettet mot denne konkrete saken spesielt.

Saker som denne handler i stor grad om politikk og politikk er på ingen måte noen eksakt vitenskap. Utfallet og til dels omfanget at saksgangen i slike saker vil i så måte være svært farget av det politiske bildet på stedet. Konklusjonene vil derfor være av en ikke definitiv art, men mer enn forklaring av hvilke begrunnelser som ligger til grunn i denne spesifikke saken. Selv om beslutningen om hvordan veien skal bygges er tatt, er saken likevel ikke helt avsluttet da finansieringen ikke er på plass. Det endelige utfallet er derfor også litt i "det blå".

5 Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen (ATP)

Kristiansand har sammen med kommunene Lillesand, Birkenes, Vennesla, Søgne og Songdalen, samt fylkeskommunene i Vest-Agder og Aust-Agder og Statens vegvesen region Sør gått sammen i et felles prosjekt i den hensikt å utarbeide og prioritere midler bevilget til forsøk i Kristiansandsregionen, som for eksempel investeringer i riks, fylkes og kommunale veger, kjøp av kollektivtransporttjenester, gang- og sykkeltiltak m.m. (Areal- og transportforvaltningsprosjektet i Kristiansandsregionen)

Prosjektet er en forsøksordning igangsatt på initiativ fra samferdselsdepartementet og ble startet opp i 2004 og skal i utgangspunktet avsluttes høsten 2009 (Arealprosjektet). Prosjektet er et ledd i knutepunkt Sørlandet-samarbeidet.

Generelt om samferdselspakken

Samferdselspakken for Kristiansandsregionen består i hovedsak av to faser hvor Rv451 (Hamre-Kjevik), Rv 456 (ny Vågsbygdvei) samt en ”myk pakke” (gang- og sykkelveier samt trafikkikkerhetstiltak) utgjør fase 1, og E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen – Søgne grense utgjør fase 2.

Finansieringen av samferdselspakken innbefatter bl.a. å forlenge bompengeneinnkrevningen samt å øke prisen pr passering til kr20,- i første omgang og videre til kr 25,-. Søknaden om denne utvidelsen blir imidlertid ikke behandlet i Stortinget før i høstsesjonen 2008, noe som medfører at dagens pris på kr 10,- beholdes ut 2008 og vil ikke bli endret sommeren 2008 som tidligere forutsatt.

6 Saksgang

Jeg har laget en visualisert versjon av saksgangen (flowchart) i vedlegg 1. Flowchartet gir en grov oversikt av en ”normal” saksgang og saksgang med innsigelse slik vi har i denne saken.

Som en fortsettelse på utbedringen av veianlegget E18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka så man behovet for å utrede ulike løsninger for E39 videre vestover ut av byen. Og ved oppstarten av prosjektet håpet man å kunne fortsette anleggsarbeidet på denne strekningen når E18 Bjørndalssletta - Gartnerløkka sto ferdig (i 2004). Dette hadde kunnet gitt en økonomisk gevinst i form av sparte rigg- og anleggsutgifter. Som vi senere skal se gikk det ikke slik, og vi ser også på årsakene til dette.

Kommunedelsplan for E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen

For at veibyggingen skulle kunne bli en realitet var Kristiansand kommune avhengig av å endre kommunedelsplanen for området. I den forbindelse trer det inn regler for hvordan dette arbeidet skal foregå. Iht. Plan- og bygningsloven (heretter omtalt som PBL) § 16-2, kreves det bl.a. at det foretas en konsekvensutredning for at hensynet til miljø, naturressurser og samfunn blir tatt med i betraktning. (Norges lover).

Statens vegvesen Vest-Agder er i denne sammenheng å anse som tiltakshaver i lovens forstand og er således ansvarlig for at konsekvensutredningen gjennomføres iht. PBL med tilhørende forskrift (Miljøverndepartementet, 2005).

Før kommunene kan vedta kommunedelsplanene må konsekvensutredningen være godkjent, i dette tilfellet av Vegdirektoratet.

Melding om konsekvensutredning og fastsettelse av utredningsprogram

Før man starter med en konsekvensutredning utarbeider tiltakshaver en ”melding om konsekvensutredning med forslag til utredningsprogram”.

Meldingen skal inneholde en vurdering av utredningsbehovet, samt en beskrivelse av tiltaket og antatte problemstillinger i forhold til konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn, og inneholde et forslag til utredningsprogram for konsekvensutredningen (Statens vegvesen, 2002).

Meldingen sendes ut på høring til berørte myndigheter, interesseorganisasjoner og legges ut for offentlig ettersyn.

Fristen for denne høringen ble satt til 22.05.2002. Det er Vegdirektoratet, som ansvarlig myndighet for stamveger, som i samråd med Miljøverndepartementet fastsetter endelig utredningsprogram. Dette ble godkjent (16.12.2002) og arbeidet med konsekvensutredningen ble iverksatt parallelt med at kommunen arbeidet videre med kommunedelsplanen.

Konsekvensutredning

Statens vegvesen Vest-Agder som er tiltakshaver i denne saken har i henhold til reglene i plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredning, samt retningslinjene i Statens vegvesens håndbok 140 utredet flere ulike alternative løsninger og lagt fram sin anbefaling i en konsekvensutredning. (Statens vegvesen, 2003)

Konsekvensutredningen har tatt for seg flere ulike alternativer og ulike kombinasjonsalternativer. Alternativene er også systematisk sammenliknet med det de kaller

et 0(null) alternativ, som er en tenkt fremtidssituasjon (i 2035) hvis utbygningstiltaket ikke gjennomføres. Tiltakshaver kommer samtidig med sine vurderinger og anbefalinger.

Den samlede konsekvensutredningen, som er et dokument/bok på 143 sider, ble så lagt ut på høring med høringsfrist 2. Februar 2004.

Konsekvensutredningen ble godkjent av Vegdirektoratet 19.5.2004.

Det blir tidlig klart at det er enkelte av alternativene som er mer aktuelle enn andre, og dermed var den offentlige debatten i gang.

De reviderte alternativene

På bakgrunn av høringsinnspillene ble det besluttet at tre av alternativene skulle bearbeides og tilleggsutredes. De tre løsningene var B3 (lavbro), F3 (tunnel) og L3 (høybro). Endringene til "versjon 3" av alternativene ble ansett som så store at det ble gjennomført en ny høringsrunde for disse.

B3 – Lavbroalternativet (se bilde 3 vedlegg 2)

Alternativet baserer seg på en løsmassetunnel under Vestre Strandgate. Lav bru over jernbanen. Fjelltunnel fra dokka til Kolsdalen. Derfra løsmassetunnel og fjelltunnel videre til Hannevikdalen. (Statens vegvesen, 2003)

Det forutsettes videre at eksisterende høybro (fra Gartnerløkka til Vesterveien) rives.

F3 – Tunnelalternativet (se bilde 1, vedlegg 2)

Alternativet baserer seg på videreføring av tunnelsystemet i Baneheia fra krysset ved Festningsgata. Løsmassetunnel under CBs område og jernbanen. Fjelltunnel fra Møllevannsveien videre til Kolsdalen. Herfra løsmassetunnel og fjelltunnel videre til Hannevikdalen. Altså en sammenhengende tunnel fra Otra til Hannevikdalen. (Statens vegvesen, 2003)

L3 – Høybroalternativet (se bilde 2, vedlegg 2)

Alternativet baserer seg på ombygging av dagens høybro, Vesterbrua og ny bru på sjøsiden. Fjelltunnel fra Duekniben til Kolsdalen. (Statens vegvesen, 2003)

Tilleggsutredningen var ute til offentlig ettersyn og høring med høringsfrist 20.10.2004.

I tillegg til de åpenbare forskjellene på alternativene er det spesielt et punkt som tillegges stor vekt fra vegvesenets side, og det er kostnader. I følge deres beregninger vil tunnelalternativet være 330 og 250 millioner kroner dyrere enn henholdsvis høybro og lavbro. Det er altså

høybro som fremstår som det klart billigste alternativet. Estimert totalpris for hele prosjektet ligger i området 3,3 milliarder kroner.

Videre anslås driftsutgiftene ved en tunnelløsning å være omkring 50 millioner kroner høyere enn for tunnelalternativene.

Det er likevel en del konsekvenser som ikke lar seg prissette, bl.a. forhold knyttet til landskaps- og byutvikling, samt bolig- og næringsutvikling. Også har varierende alternativene. Forhold knyttet til miljø, støy og luftforurensning er alternativene relativt like, jfr. rapport fra Rambøll.

Innsigelse fra Statens vegvesen

I brev datert 20.12.2004 varslet Vegsjefen innsigelse også til alternativ F med begrunnelse at høybro er trafikalt sett likeverdig og billigere. Det vises til behovet for å finansiere hele veistrekningen. Denne innsigelsen kom langt ute i prosessen og var ikke blant de alternativene Statens vegvesen opprinnelig hadde reist innsigelse til. Innsigelsen ble likevel levert på prinsipielt grunnlag, med begrunnelse i de samfunnsmessige kostnadene som er betraktelig høyere for tunnelalternativet kontra broalternativene.

I følge Statens vegvesen fremstår de tre ulike alternativene som trafikalt likeverdige i forhold til primærmålene fremkommelighet og sikkerhet for biltrafikk, kollektivtrafikk og gående/syklister i Kristiansand vestkorridor. (Fylkesmannen i Vest-Agder Samfunnsavdelingen, 2005)

Bystyrebehandlingen – vedtak

16.2.2005 vedtok Kristiansand bystyre alternativ F/F3 (tunnelløsningen) med 42 mot 11 stemmer, men i og med at Statens vegvesen har reist innsigelse i saken kunne ikke endelig kommunedelsplan godkjennes.

Bystyret vektla de *ikke prissette* konsekvenser betydelig tyngre enn hva Statens vegvesen hadde gjort. Kommunen sier bl.a. at: "*avveining av utforming av trafikkårer i sentrale bystrøk mer er et spørsmål om byplanlegging enn om vei, forutsatt at forskjeller i trafikkavvikling ikke er vesentlig*" og "*på svært lang sikt kan det være aktuelt å vurdere en byvekst også mot Grim torv, via Gartnerløkka. Valg av trase for E39 mellom Baneheia og Duekniben vil påvirke rammene for en slik vekst*". (Fylkesmannen i Vest-Agder Samfunnsavdelingen, 2005)

Bystyret fremhever også ved vedtak at utbyggingen av E39 i Søgne / Songdalen ikke skal utsettes som følge av valget av tunnelløsning i Kristiansand og at merkostnadene ved tunnel om nødvendig må ses i forhold til gjennomføringen av andre prosjekter i Kristiansand. Med andre ord sier bystyret at om nødvendig skal kommunen selv dekke merkostnadene ved at de velger tunnel, og at de omkringliggende kommunene i ATP-samarbeidet ikke skal bli skadelidende av valget.

I et forsøk på å oppnå lokal enighet gjennomførte Fylkesmannen mekling mellom partene 2.5.2005. Men da partene ikke ble enige i meklingsrunden skal saken iht. PBL § 20-5 femte ledd sendes til Miljøverndepartementet for endelig avgjørelse.

Fylkesmannens anbefaling og innsendelse av sak for avgjørelse i MD

I Fylkesmannens oversendelsesbrev til Miljøverndepartementet 30.6.2005 kommer "han" med sin anbefaling. På tross av at fylkeskommunen anbefalte høybro i tråd med vegvesenets anbefaling valgte Fylkesmannen å støtte kommunen.

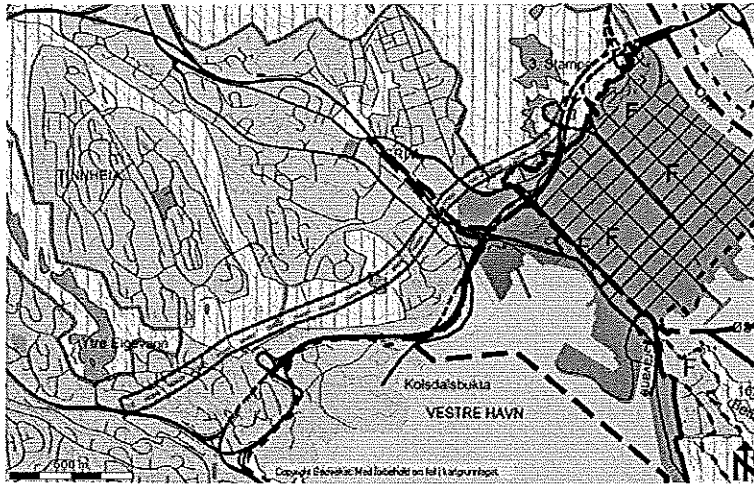
I sin anbefaling gir han sin støtte til tunnelalternativet og legger spesielt vekt på at tiltaket vil være med på å prege byens utseende/identitet og at det i så måte må legges stor vekt på bystyrets vurderinger. (Fylkesmannen i Vest-Agder Samfunnsavdelingen, 2005)

Miljøverndepartementets avgjørelse i saken

For at beslutningstakerne skulle få all den informasjon og saksinnsikt som kreves ble det avholdt befarig 20.10.2005 med representanter fra kommunen, fylkesmannen, fylkeskommunen, Samferdselsdepartementet, vegvesenet, vegdirektoratet og Miljøverndepartementet tilstede. Men så stopper saken litt opp, og det tar lang tid før det treffes en avgjørelse i saken.

Men tilslutt, ca ett år etter oversendelsen, kommer avgjørelsen. Kommunedsplanen for E39 i Kristiansand med trasevalg i tunnel godkjennes under forutsetning at merkostnadene ved tunnel ikke skal dekkes av statlig medfinansiering, og uten at det får konsekvenser for de øvrige tiltakene i "Samferdselspakke for Kristiansandsregionen". (Miljøverndepartementet, 2006)

Til slutt var det argumentene om byutvikling som veide tyngst, og at merkostnadene ved tunnelalternativet veies opp av fordelene løsningen har.



Fra ny og godkjent kommunedelsplan (hentet fra GIS/Line Webinnsyn)

7 Lokalt engasjement og påvirkning

Saken har skapt et enormt engasjement lokalt og i perioder har det vært daglige leserinnlegg i avisen. I tillegg til avisinnlegg har det blitt arrangert flere folkemøter, underskriftsaksjoner og det har blitt gått i 1.maitog. Det kom sågar også leserinnlegg fra folk bosatt i andre land som hadde en mening om saken. Det sier sitt om hvor mye en slik sak engasjerer.

Den mest fremtredende aktøren i dette arbeidet har vært tunellaksjonen under ledelse av Halvor Fjermeros, men også de lokale velforeningene som for eks. Bellevue og Duekniben velforening har engasjert seg i saken bl.a. i form av innspill til den formelle saksbehandlingen (høringsrundene).

Den enorme lokale kampen, som i all hovedsak har vært til fordel for tunnel, har uten tvil hatt en påvirkning på det politiske miljøet i byen. Tidlig i prosessen var det politisk flertall for broløsningene, men underveis var det flere og flere som endret standpunkt noe som til slutt kom til uttrykk i avstemningen i bystyret (42 mot 11 stemmer).

Men i en sak som denne har man ikke bare én avgjørelse man må ”vinne” for å vinne fram med sin sak, men flere. Sagt på en annen måte kan man vinne ett eller flere slag, men likevel tape krigen.

Selv om tunnelforkjemperne hadde ”vunnet” bystyrets beslutning var ikke ”kampen” over ennå. De fortsatte å kjempe for sin sak, noe som bl.a. kunne sees både da samferdsels- og miljøverministeren var på sine respektive befaringer.

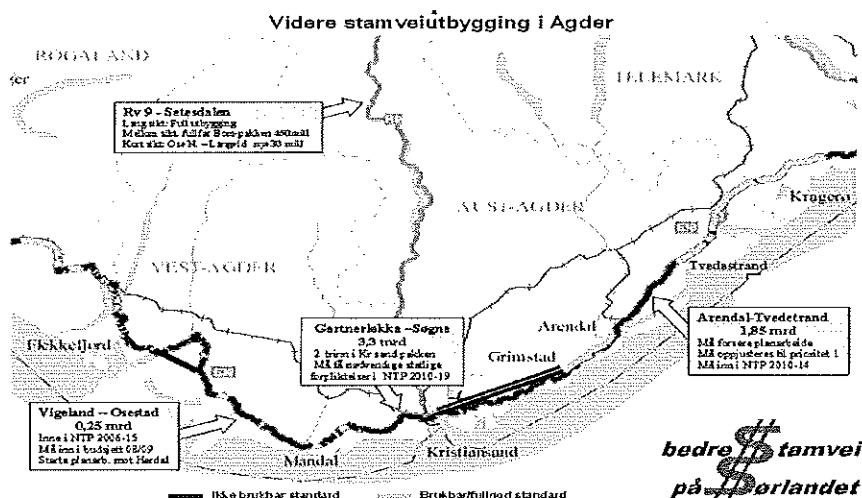
På mer regionalt basis finner vi organisasjonen ”Bedre stamvei på Sørlandet”.

Organisasjonen Bedre stamvei på Sørlandet underlagt Agderrådet.

Prosjektet utøver direkte påvirkning mot sentrale veimyndigheter og politiske organer, samler fakta og strukturerer argumentasjon, formidler informasjon, iverksetter tiltak og aksjoner, arrangere møter osv.

Bedre Stamvei på Sørlandet er kontakt- og bindeledd mot alle som bidrar i påvirkningsarbeidet, ikke minst mot Agders stortingsrepresentanter.

Bedre Stamvei på Sørlandet arbeider også for at fremdriften i planarbeid, trasevalg etc. på det lokale plan ikke forsinkes utbyggingsprosessen og søker også å påvirke at lokale særinteresser ikke går ut over de regionale mål for stamveiutbyggingen. (Agderrådet)



8 Hva nå?

Etter at Miljøverndepartementet avgjorde innsigelsessaken vdr. kommunedelplanen gjenstår grovt sett to viktige saker, finansiering og selve byggingen. Store deler av finansieringen av E39 utbyggingen forutsetter statlig bevilgning av midler. Dette gjøres via nasjonal transportplan.

Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk, og legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv virkemiddelbruk og styrking av samspillet mellom transportformene (Samferdselsdepartementet)

Transportetatene og Avinors forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 er i perioden 17.01 - 30.04.08 på høring til fylkeskommunene og de fire største byene. Planforslaget og høringsuttalelsene er grunnlag for Regjeringens arbeid med stortingsmelding om Nasjonal transportplan som skal foreligge ved årsskiftet 2008/09. (Samferdselsdepartementet)

I forslaget som foreligger for NTP 2010-2019 har departementet foretatt en markant dreining i bruken av midlene. Fra tidligere å ha hovedfokus på investeringer, har hovedfokuset i den foreslåtte planen dreiet i retning av økt bruk av midler på drift og vedlikehold (økning på 30 %) samt på spesielle tiltak som trafikksikkerhet, gang/sykkelveier, kollektivtilbud og miljøtiltak og lignende.

E39 utbyggingen er kun tatt med under forutsetning om at rammene økes med 20 %. Og selv om denne økningen kommer er det nok ikke sannsynlig at utbyggingen vil starte før i siste 6-års periode.

Dette medfører at prosjektet nok en gang skyves fremover i tid, og veinettets kapasitetsgrense presses ytterligere.

Utfallet av NTPen er i skrivende stund meget usikkert, og det vites ikke når man kan få realisert planene om en sårt trengt utbygging av E39 vestover.

9 Sammendrag og konklusjon

E39 saken har vært en lang og krevende prosess for mange involverte parter. Alt i fra et omfattende forarbeid i form av konsekvensutredninger og politisk behandling til lokalbefolkningens engasjement for sin egen bys utseende.

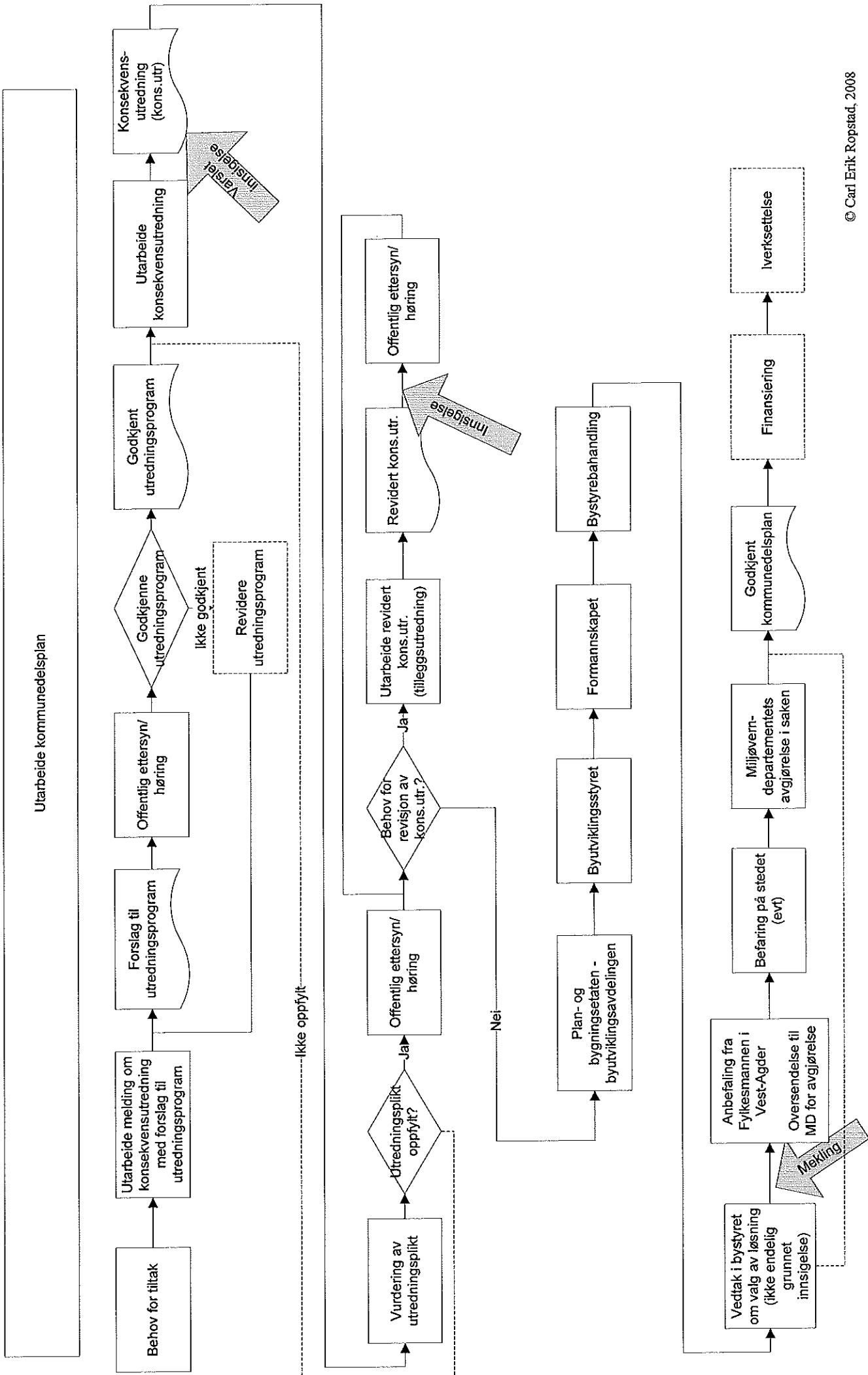
Når man nå ser at saken treneres ytterligere fra sentralt hold får man nok en gang et bevis for hvor prisgitt man er de politiske prosesser.

Selv om det har vært mange uenigheter i denne saken er det en ting alle er enige om, og det er at tiltaket er strengt nødvendig. Veinettet er meget underdimensjonert i forhold til den store trafikkbelastningen det er i området.

10 Bibliografi

- Agderrådet. (u.d.). *Bedre stamvei på Sørlandet*. Hentet fra Agderrådet:
<http://www.agderradet.no/>
- *Areal- og transportforvaltningsprosjektet i Kristiansandsregionen*. (u.d.). Hentet fra
<http://www.kristiansand.kommune.no/>
- Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen. (2008, Februar 20). Nasjonal transportplan 2010-2019. (200705616-84, E: N0).
- Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen. (2008, Februar 19). Utsettelse av oppstart av Samferdselspakken. (200705616-82, E: N0).
- Arealprosjektet. (u.d.). *Om arealprosjektet*. Hentet fra Arealprosjektet:
<http://www.arealprosjektet.no/>
- Fylkesmannen i Vest-Agder Samfunnsavdelingen. (2005, Juni 30). Oversendelse av innsigelse til kommunedelsplan for E39 i Kristiansand kommune, Innsigelsesmyndighet: Statens vegvesen. (2003/11851, 421.3).
- Kristiansand kommune, byutviklingsenheten. (2008, Mars 4). NTP 2010 - 2019 uttalelse fra Kristiansand kommune. (200801236-4, E: N0 &83).
- Miljøverndepartementet. (2005, 04 01). Forskrift om konsekvensutredninger. Miljøverndepartementet avd. for regional planlegging.
- Miljøverndepartementet. (2006). Kristiansand kommune - innsigelse til kommunedelsplan for E39.
- Norges lover. (u.d.). Plan- og bygningsloven av 1985-06-14 nr 77.
- Samferdselsdepartementet. (u.d.). *Nasjonal transportplan*. Hentet fra
http://www.ntp.dep.no/2010-2019/index_10_19.html
- Statens vegvesen. (2003). *E39 Gartnerløkka - Kleppland, Konsekvensutredning*. Konsekvensutredning, Statens vegvesen, Region Sør, Kristiansand.
- Statens vegvesen. (2002). *Melding om konsekvensutredning - E39 Gartnerløkka-Rosseland*. Kristiansand: Statens vegvesen Vest-Agder.

Vedlegg 1: Flowchart av saksgangen (grov oversikt)





Bilde 1: Slik blir området med alternativ F3 (scannet utklipp fra Fædrelandsvænnen 04.07.2006: Illustrasjon av UNICO MAPPING OG FRAMELOAD DA, FOTO: Anders Martinsen)

Illustrasjon: Unico Mapping og Frameload DA Foto: Anders Martinsen

Bilde 2: Høybrøløsningen alternativ L (Statens vegvesen, 2003)



Illustrasjon: Unico Mapping og Frameload DA Foto: Anders Martinsen

Bilde 3: Alternativ B: Lavbro (Statens vegvesen, 2003)



Bilde 4: Vegsystemet i Kolsdalen for alt A, B, F og L (Statens vegvesen, 2003)



Illustrasjon: Unico Mapping og Framelod DA Foto: Anders Martinsen

Bilde 5: Vegsystem Hannevikdalen, alle alternativer (Statens vegvesen, 2003)

Illustrasjon: Unico Mapping og Framløst DA Foto: Anders Martinsen



Biide 6: Oversikt over alternativene i parsell 1 – opprinnelig versjon (Statens vegvesen, 2003)

Illustrasjon: Scandiconsult

