

AGENDA

Møte i Sørlandsrådet

Dato/tid: 13.10.16 kl. 10.00 – 13.30 (lunsj ca. kl. 12.00)
Møtested: Strand hotell Fevik
Møteleder: Terje Damman

Innkalte

Medlemmer:

Vest-Agder fylkeskommune: Fylkesordfører Terje Damman og opposisjonsleder Randi Øverland
Aust-Agder fylkeskommune: Fylkesordfører Tellef Inge Mørland og opposisjonsleder Torunn Ostad
Kristiansand kommune: Ordfører Harald Furre
Arendal kommune: Ordfører Robert Cornelis Nordli
Østre Agder regionråd: Leder Per Kristian Lunden
Setesdal regionråd: Leder Jon Rolf Næss,
Knutepunkt Sørlandet regionråd: Leder Gro Anita Mykjåland
Lindesnes regionråd: Leder Helge Sandåker
Lister regionråd: Leder Arnt Abrahamsen

Observatører: Tine Sundtoft, Arild Eielsen, Tor Sommerseth, Harald Danielsen, Jan Inge Tungesvik.

Sak.	TEMA	Ansvar
35/16	Godkjenning av innkalling Forslag til vedtak: Innkallingen godkjennes u.a.	Terje D
36/16	Godkjenning av agenda Forslag til vedtak: Agendaen godkjennes u.a.	Terje D
37/16	Godkjenning av referat fra forrige møte 11.08.2016 Referat fra møte i Sørlandsrådet 11.08.2016: vedlegg 1 Forslag til vedtak: Referatet godkjennes u.a.	Terje D
38/16	Nasjonal transportplan Nye Veier AS og NHO Agder deltar <ul style="list-style-type: none">Innledning v Terje Damman	Terje D

	<ul style="list-style-type: none"> • Status arbeid i Sørlandets samferdselsløft v/ Trond Madsen NHO-Agder, presenteres i møtet • Status og fremdrift i Agder-prosjektene v/ Finn Aasmund Hobbesland i Nye Veier AS, • Oppfølging av NTP, organisering og aktivitetsplan: vedlegg 2 og 3 <p>Forslag til vedtak</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sørlandsrådet tar presentasjonene til orientering. • Sørlandsrådet slutter seg til mandat og sammensetting av arbeidsutvalg for NTP. • Sørlandsrådet slutter seg til utkast til aktivitetsplan for NTP. 	
39/16	<p>Pågående likestillingsarbeid i Agder, oppfølging av sak 19/16</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innledning ved Terje Damman • Orientering om pågående likestillingsarbeid, ressurser og samarbeid mellom sentrale aktører ved dekan Anne Halvorsen, fakultet for samfunnsvitenskap UiA og fylkesrådmann Tine Sundtoft. <p>Forslag til vedtak</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sørlandsrådet tar en regional pådriverrolle for oppfølging av LIM planen. • Sørlandsrådet ber om en årlig gjennomgang av likestillingsarbeidet i Agder. 	
40/16	<p>Politisk oppdateringstjeneste for Agder</p> <p>Kort innledning v/ Terje Damman</p> <p>Utkast retningslinje, vedlegg 3</p> <p>Forslag til vedtak</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sørlandsrådet slutter seg til retningslinje for gjennomføring av politisk oppdateringstjeneste for Agder. • Tjenesten evalueres våren 2017. 	
	Ca. Klokken 12.00 Lunch	
41/16	<p>Forberedelse av pågående saker til Sørlandstinget</p> <p>a) Fiberinfrastruktur, vedlegg 4 b) Langtidsplan for forsvaret, vedlegg 5 c) Fengsler til Agder</p> <p>Forslag til vedtak</p> <p>Sørlandsrådet følger opp sakene i Sørlandstinget.</p>	
43/16	<p>Jernbanepattform Agder:</p> <p>vedlegg 6</p>	

	<p>Forslag til vedtak:</p> <p>Sørlandsrådet tar saken til orientering.</p>	
44/16	<p>Konseptutvalgutredningen - Grenlandsbanen, vedlegg 7</p> <p>Forslag til vedtak:</p> <p>Sørlandsrådet tar saken til orientering.</p>	
45/16	<p>Møteplan for Sørlandsrådet 2017</p> <p>2. februar, 6. april, 8. juni, 14. september 8. eller 15. november</p> <p>Merk: Med forbehold om endringer</p> <p>Forslag til vedtak:</p> <p>Møteplan for 2017 vedtas, med forbehold om endringer.</p>	
46/16	<p>Status regionreform Agder</p> <p>Innledning v/ Tellef Inge Mørland</p> <p>Vedlegg 8, innstilling fra forhandlingsutvalget ettersendes</p> <p>Forslag til vedtak:</p> <p>Sørlandsrådet tar saken til orientering.</p>	
47/16	<p>Neste møte 10.11.2016 UiA Grimstad Uglandsstuen kl. 10.00- 13.30</p> <p>Forslag til saker:</p> <ul style="list-style-type: none"> • handlingsprogram Regionplan Agder 2020 perioden 2017- 2018 • det sammenhengende utdanningsløpet, fra barnehage til og med videregående utdanning- status • innovasjon og bærekraftig verdiskaping 2030 • Strategi for forskning, utvikling og innovasjon • Nasjonal transportplan • Annet 	
48/16	<p>Evt:</p>	



Referat

til godkjenning

Møte i Sørlandsrådet

Dato/tid: 11.08.16 kl. 11.00 – 12.00

Møtested: Strand hotell Fevik

Møteleder: Terje Damman

Til stede:

Vest-Agder fylkeskommune: Fylkesordfører Terje Damman og opposisjonsleder Randi Øverland
 Aust-Agder fylkeskommune: Fylkesordfører Tellef Inge Mørland og opposisjonsleder Torunn Ostad
 Kristiansand kommune: Fungerende ordfører Jørgen Kristiansen
 Arendal kommune: Ordfører Robert Cornels Nordli
 Østre Agder regionråd: Leder Per Kristian Lunden
 Setesdal regionråd: Leder Jon Rolf Næss,
 Knutepunkt Sørlandet regionråd: Leder Gro Anita Mykjåland
 Lindesnes regionråd: Leder Helge Sandåker
 Lister regionråd: Leder Arnt Abrahamsen
 Observatører: Tine Sundtoft, Arild Eielsen, Harald Danielsen, Jan Inge Tungesvik.

Meldt forfall

Harald Furre, Tor Sommerseth

Sak.	TEMA	Ansvar
29/16	Godkjenning av innkalling Vedtak: Innkalling godkjennes u.a.	Terje D
30/16	Godkjenning av agenda Vedtak: Agenda godkjennes u.a.	
31/16	Godkjenning av referat fra forrige møte 27.05.2016 Vedtak: Referatet godkjent u.a. Vedrørende oppfølging av referatet: Sak 17/16 Policy-watch funksjon og prioritering av hvilke departementet som bør inngå i denne funksjonen er under etablering. Saken behandles i Rådmannsgruppen 06.09 og følges opp i Sørlandsrådet 13.10.	
32/16	Langtidsplanen for forsvaret og konsekvenser for Sørlandet Vedlegg 2, sendt ut. Kjevikfakta sendt til Sørlandsrådet 10.08 Jørgen Kristiansen gir en kort orientering om status: <ul style="list-style-type: none"> • Det berammes høring omkring saken 24. august på Sstortinget i forsvarskomiteen. 	

	<p>Kristiansand har meldt seg på denne høringen, men det er ikke gitt en endelig bekreftelse på -om Kristiansand får delta. I møtet bekrefter Arendal at de blir med for å støtte opp omkring regionens innspill. Det er ikke mulig for fylkesordførerne å delta grunnet kollisjon med regionforhandlinger.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brev sendes til de parlamentariske lederne på Stortinget <p>I tillegg sendes egen samordnet høring fra Arbeiderpartiet som også er samordnet mellom Aust-Agder og Vest-Agder. Viktig å bruke anledningen i Arendalsuka da mange sentrale politikere er til stede.</p> <p>Vedtak: Sørlandsrådet tar saken til orientering</p>	
33/16	<p>Status pågående saker</p> <ul style="list-style-type: none"> • NTP <ul style="list-style-type: none"> ○ Høring fra Sørlandsrådet er sendt inn til dep. ○ Ola Olsbu orienterer om vedlagt aktivitetsplan, det er dialog med NHO som ønsker et samarbeid omkring videre arbeid ○ Viktig å koordinere dette sammen med Sørlandsbenken. <p>Vedtak</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sørlandsrådet tar saken til orientering • Saken følges opp i neste møte 13.10 der NHO deltar og Nye Veier AS inviteres. <ul style="list-style-type: none"> • Fengsler på Agder <ul style="list-style-type: none"> ○ Midler i revidert til planlegging både i Froland og Mandal • Datalagring <ul style="list-style-type: none"> ○ saker fulgt opp og behandlet i begge fylkestingene. Eget prosjekt for å selge Agder som region i forhold til å etablere datalagringssentra. Det har vært dialog med sentrale aktører som UiA og Eyde-nettverket. ○ Eget arrangement omkring datalagring under Arendalsuka 	
34/16	<p>Neste møte: 13. oktober, Fevik, foreløpige saker til agendaen</p> <ul style="list-style-type: none"> • NTP, NHO-Agder deltar og Nye Veier AS inviteres. • Policy-watch • Handlingsprogram 2017- 2018 • RUP Agder 2017 • Likestilling, oppfølging sak • Saker til Sørlandstinget, vurdering på om vi skal reise til Stortinget. • Konseptutvalgutredning Grenlandsbanen, stasjoner, gjennomføringshastighet, høringsfrist 31. oktober. • Plattform Agder ? <p>Orienteringer: Gro Anita: 10 mill til et sidespor, Iveland- Kristiansand Havn.</p>	
35/16	<p>Evt: Orientering v/ Inger N. Holen</p> <p>Agder er tatt opp i EU-nettverket EIP med "reference site"-status med 3 stjerner. UiA er lead partner, men denne statusen er en anerkjennelse til hele Agder og baseres på en omfattende søknad som beskriver samarbeid i nettverk, deltakelse i større internasjonale prosjekt der kommuner i Agder, SSFH, næringsliv og UiA deltar. Det er blant annet etablert en interkommunal regional koordineringsgruppe for e-helse og velferdsteknologi som er forankret i Rådmannsgruppen for oppfølging av Regionplan Agder 2020. Søknaden peker blant annet på Regionplan Agder 2020 som et viktig forankringspunkt med politiske vedtak og administrativ oppfølging. Les mer her: https://twitter.com/GOettingerEU/status/753535788093243392</p>	

--	--	--

Vedlegg 2

Sak 38/16: Oppfølging NTP

Bakgrunn

Oppfølging av Regional transportplan Agder er en prioriterte oppgave i Sørlandsrådet. Agder har mål om å få gjennomslag for viktige prosjekt innen de ulike transportformene i kommende NTP. For å lykkes er det nødvendig å samordne og promotere Agders prioriteringer gjennom tverrpolitisk påvirkningsarbeid. Det foreslås at arbeidsutvalget for Sørlandsrådet suppleres med samferdselssjefene i Aust-Agder og Vest-Agder og representant fra NHO Agder . Dette for å samordne arbeidet med Sørlandets samferdselsløft (SSL).

Mandat

Arbeidsutvalget:

- Koordinere oppfølgingsarbeidet overfor NTP 2018-29. Arbeidet tar utgangspunkt i mål og strategier i vedtatt i Regional transportplan Agder (RTP Agder 2015 – 2027).
- Jobbe proaktivt for å få gjennomslag for Agders hovedprioriteringer.
- Samordne arbeidet og gjennomføre møter med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet, Sørlandsbenken, transportetatene, Nye Veier AS, kommuner og nabofylker. Aktuelle etater og organisasjoner trekkes inn ved behov.
- Viktige strategiske valg og beslutninger knyttet til arbeidet drøftes i Sørlandsrådet. Sørlandsrådet holdes fortløpende orientert
- Arbeidet skjer gjennom åpne prosesser hvor arbeidet synliggjøres gjennom aktuelle medier.
- Utarbeider og oppdaterer aktivitetsplan.

Sammensetting

Medlemmer fra Sørlandsrådet

- Terje Damman leder
- Tellef Inge Mørland
- Harald Furre
- Robert C Norli

Suppleres med

- Siri Mathiesen, Sørlandets samferdselsløft
- Ola Olsbu, samferdselssjef Aust-Agder fylkeskommune
- Vidar Ose, samferdselssjef Vest-Agder fylkeskommune
- Inger N. Holen sekretariatsleder Sørlandsrådet

Forslag til vedtak:

Sørlandsrådet slutter seg til mandat og sammensetting av arbeidsutvalget for NTP.

Vedlegg: Utkast aktivitetsplan NTP-Agder

Utkast til aktivitetsplan for arbeidsgruppen Nasjonal transportplan 2018- 29

Tiltak	Ansvar	Fremdriftsplan			
		Høst 2016	Vår 2017	Høst 2017	Vår 2018
Møter i arbeidsgruppen		x x	x x	x x	x
Møter i Sørlandsrådet		x x	x x	x x	
Møter i Sørlandstinget		x	x		
Møte med Samferdsdep.		x			
Møte m Nye Veier x 2 per år		13/10	x		
Avklare samordningsbehov med Telemark og Rogaland m.h.t. fellesinnspill NTP			x		
Forberede saker til Sørlandsrådet		x	x	x	x
Forberede saker til Sørlandstinget		x	x		
Samordne innspill til høring med Stortingets transport og kommunikasjonskomite vedr. statsbudsjettet 2017		x			
Møte med regionveisjefen					
Avklare behov for møter med de øvrige transportetatene					
Samordne arbeidet m/flyplassutvalget					
Utarbeide en enkel kommunikasjonsplan					

Detaljene i fremdriftsplanen avtales av arbeidsgruppen.

Til sak 38/16 Utkast brev

Til

Samferdselsdepartementet

Sørlandsrådet ber om et møte med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet for å drøfte viktige samferdselsutfordringer i Agder.

Med vennlig hilsen

For Sørlandsrådet:

Sign:

Terje Damman

fylkesordfører i Vest-Agder og leder av Sørlandsrådet

Kontaktinfo:

Sak 41/16 a) Fiberinfrastruktur

Aktuelt

Skal Sørlandet lykkes i sine målsettinger med å utnytte kraftoverskuddet til å etablere næringsutvikling knyttet til grønn økonomi, vil bedre fiberinfrastruktur - i regionen og mot utlandet være avgjørende.

Bakgrunn

Det er nå to store globale trender som foregår: 1) det grønne skiftet og 2) økt digitalisering. Skal landsdelen lykkes med å ta del i dette kreves en styrking av fiberinfrastrukturen. Dette har stor betydning både for etablering av grønne datasentre og for regionens nærings- og samfunnsutvikling generelt.

Kombinasjonen av et stort kraftoverskudd av fornybar energi og god fiberinfrastruktur vil kunne utløse regionens komparative fortrinn i konkurransen med andre regioner.

I mai ba et stort flertall på Stortinget - Innst. 238 S (2015-2016) - regjeringen om bl.a. å svare på følgende spørsmål: "Hvordan så raskt som mulig å etablere flere fiberkabler til utlandet?". Denne saken ble også diskutert i et eget seminar under Arendalsuka 2016 i regi av Rogaland, Vest- og Aust-Agder fylkeskommuner i samarbeid med Klimapartnere.

Forslag til vedtak

Sørlandsrådet vil anbefale at Sørlandstinget slutter seg til at:

- Staten må ta en tydeligere og mer aktiv rolle i digitaliseringen av Norge. Dette er viktig for nærings- og samfunnsutviklingen.
- Norge trenger en bedre datafiberinfrastruktur for en fremtid som kjennetegnes ved grønn verdiskaping og økt digitalisering.
- Staten må utforme rammevilkår som sikrer en fremtidsrettet, sikker og rimelig datafiberinfrastruktur i hele landet og til utlandet.

Vedlegg: Grønn datasenter strategi

<http://regionplanagder.no/planer-og-strategier/strategi-for-groenne-datasentre/>

Vedlegg 5: Kopi av brev sendt til parlamentarisk leder for Arbeiderpartiet. Likelydende brev er sendt til alle parlamentariske ledere fra Damman, Mørland, Nordli og Furre.

ORDFØRER

Jonas Gahr Støre

Parlamentarisk leder for Arbeiderpartiet

Vår ref.: 201511900-9 Deres ref.: Kristiansand, 19.09.2016

Luftforsvarets skolesenter Kjevik må tas ut av LTP

I Langtidsplanen for forsvarssektoren (LTP) er det foreslått en rekke grep som skal styrke og øke effektiviteten i det norske forsvaret. Et av grepene angår Luftforsvarets skolesenter på Kjevik (LSK), som foreslås lagt ned - dette til tross for at Forsvarssjefen har varslet en helhetlig gjennomgang av utdanningsvirksomheten i sektoren innen 2020. Først da vil vi ha kunnskap om forsvarets fremtidige utdanningsbehov.

LSK og den øvrige utdanningsvirksomheten bør derfor tas ut av LTP, i påvente av Forsvarssjefens utredning.

Forsvarssjefens militærfaglige råd (FMR) har slått fast at Forsvarets utdanninger holder høy kvalitet, men at strukturen er for fragmentert. Dette gir høye administrasjonskostnader.

Behovet for å redusere fragmenteringen i utdanningstilbudet er en av grunntankene i LTP. Likevel foreslås det i LTP en oppsplitting av spesialistutdanningen som kan resultere i inntil ti mindre fagmiljøer spredt over store deler av landet. Det foreliggende forslaget til LTP vil derfor ikke redusere fragmenteringen i utdanningssystemet.

Forsvaret gjennomgår nå store endringer. Dette vil påvirke utdanningsbehovene og -strukturen. Forsvarssjefen anbefaler i sin kommentar til LTP å vente med strukturelle endringer i utdanningssystemet inntil Forsvaret har implementert ny militær ordning, fordi han "er bekymret for at manglende konsekvensutredninger kan bidra til et vel optimistisk innsparingspotensial innen utdanning."

I langtidsplanen er det lagt opp til å flytte Luftforsvarets befalsskole til Værnes allerede i 2017–2018. Dette vil gi en kostnad på 270 millioner kroner. En flytting vil ikke gi reduksjoner i antall ansatte, men snarere en økning fordi det på Værnes må bygges opp, samtidig som disse tjenestene må beholdes på Kjevik frem til eventuell avvikling. Det gir økte driftskostnader i den neste fireårsperioden.

Det er i våre øyne forhastet å bruke 270 millioner kroner på å flytte befalsskolen når Forsvarets helhetlige utdanningsbehov ikke blir kjent før Forsvarssjefens utredning foreligger i 2020. Til forskjell vil det koste seks millioner kroner å beholde befalsskolen på Kjevik frem til og med 2020.

Postadresse Besøksadresse E-postadresse Ordfører@kristiansand.kommune.no Kristiansand kommune Postboks 417 Lund 4604 Kristiansand Rådhusgt. 18

Vår saksbehandler Webadresse <http://www.kristiansand.kommune.no/> **Telefon/Telefaks 38075042 Foretaksregisteret** / NO963296746

Vedlegg 6

Sak 38/16 Jernbanepattform Agder

Dette er saken:

Sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen og en kystjernbane videre mot Kristiansand er omtalt i Regional transportplan (RTP) 2015 - 2017. Jernbanen er viktig for å løse fremtidens klimavennlige transportbehov. Kystjernbanen vil generere vekst og bidra til at byregionene blir knyttet tettere sammen. Jernbanen vil redusere reiseavstanden mellom Sørlandet og Oslo/-Stavanger vesentlig. Mulighetene for å overføre gods fra vei til bane vil også bli forbedret.

Aktuelt:

Jernbanepattform Agder skal være et samarbeidsorgan mellom kommunene og regionale myndigheter og organisasjoner for å drive informasjons- og påvirkningsarbeid. Jernbanepattform Agder skal ha sitt konstituerende møte 14. oktober kl. 08.00 – 09.00. Første prioritet i arbeidet vil være å få gjennomføring av sammenkoblingen mellom Grenlandsbanen og Sørlandsbanen innarbeidet i nasjonal Transportplan.

Bakgrunn:

Da Sørlandsbanen ble etablert på begynnelsen av forrige århundre, var hensikten å lage en effektiv kommunikasjonsløsning for å binde sammen hovedstaden med byene langs Sørlandskysten. Av forsvarsmessige årsaker ble banen lagt inn i landet i stedet for å gå igjennom kystbyene. Etter krigen har biltrafikken overtatt en stor del av den rollen jernbanen hadde, og dette har ført til stor belastning på veinettet. Jernbanen sliter med gammel infrastruktur og trenger en modernisering for å kunne fylle de tidsmessige behovene.

En sammenkobling av det som i dag er Vestfoldbanen og Sørlandsbanen muliggjør Sørvestbanen mellom Oslo og Stavanger. Denne sammenkoblingen vil redusere reisetiden mellom Oslo og Agder med mer enn en time. Dette vil gjøre toget mer attraktivt som transportmiddel. Sammenkoblingen vil bidra til regionforstørring. Bo- og arbeidsmarkedet vil bli vesentlig utvidet. Godstrafikken vil også få økt kapasitet.

En ferdig utbygd Sørvestbane vil tilby reisetider på under 1,5 time mellom Stavanger og Kristiansand, under 2,5 time mellom Kristiansand og Oslo, og under 4 timer mellom Stavanger og Oslo. Dette vil medføre store reisetidsbesparelser i korridoren. Et slikt togtilbud kan flytte store deler av innenlands flyreiser, bussreiser og bilreiser over til tog.

Sørvestbanen vil gå gjennom Norges mest folkerike regioner. Banen treffer 40% av landets befolkning på strekningen Oslo – Stavanger. Ved å fornye banen gjennom Agder med dobbeltspor og ved å legge ny bane langs kysten, vil jernbanen åpne for helt nye perspektiver. Felles bo- og arbeidsmarked gir frihet til å velge bosted uavhengig av arbeidssted. Dette vil kunne avlaste de største pressområdene i landet. Befolkningsveksten kan bli jevnere fordelt og flere arbeidsplasser kan bli i regionen.

Effektene av Sørvestbanen

Region- og næringsutvikling. Raskere tog mellom ferjehavner, flyplasser, høyskoler, universiteter, helseinstitusjoner og bedrifter vil gi et utvidet arbeidsmarked, og skape konkurranse og vekst for regionen. En

slik fremtidig vekst vil kunne avlaste press på sentrale Østlandsområder, og muliggjøre en sunn regionalutvikling langs kysten.

Gods- og lokaltrafikk. En ny Sørvestbane med dobbeltspor vil ha kapasitet til å betjene en kraftig økning i godstrafikk. Etter byggeperioden vil den gamle Sørlandsbanen kunne benyttes som avlastningsbane. Dette gir stor kapasitetsøkning og enda mer gods kan flyttes fra vei til bane. Ved å etablere/opprettholde jernbanespor frem til godshavn vil mer gods kunne flyttes fra veg til bane.

Miljø. Sørvestbanen vil over tid være det mest miljøvennlige og effektive transportmiddelet i landsdelen. Banen vil bety en reduksjon i utslipp av karbondioxid og andre miljøgasser. En miljømodell vil bygges inn i prosjektet.

Sikkerhet. Et moderne transporttilbud vil føre til mindre veitrafikk og dermed færre ulykker.

Vedlegg 7

Konseptvalgutredning (KVU) for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen - Høringsuttalelse

Forslag til vedtak

Sørlandsrådet slutter seg til anbefalingene i foreliggende konseptvalgutredning (KVU) som er sendt på høring i brev av 5.7.2016 fra Jernbaneverket. En slik sammenkobling er omtalt som et viktig samferdselstiltak i den vedtatte regionale transportplan for Agderfylkene og i oppfølging av felles satsningsområder og mål i regionplan Agder 2020, jf mål knyttet til klima, kommunikasjon og verdiskaping

En realisering av Grenlandsbanen vil ha store positive virkninger for Sørlandet. Reisetiden til Oslo fra landsdelen og fra Rogaland vil kortes ned med over 1 time dvs. for en befolkning på rundt 0,8 mill. Det er derfor viktig at Ytre IC med dobbeltspor gjennom hele Vestfold kommer på plass i Nasjonal Transportplan. Det er avgjørende for en realisering av Grenlandsbanen.

De samfunnsøkonomiske og regionale virkninger gir ikke full uttelling før Grenlandsbanen videreføres som en kystjernbane videre mot Arendal og Kristiansand og etter hvert også videre til Stavanger. Av den grunn er det avgjørende at prosessen med KVU for Grenlandsbanen videreføres for en bane langs sørlandskysten og at dette KVU arbeidet starter opp snarest mulig.

Vedlegg 7 a: Kopi av saksfremstillingen Aust Agder fylkesting, behandles i oktober 2016

Saksframlegg

Dato: 22.09.2016
Arkivref: 2016/2939-32623/2016 / N21

Saksbehandler: Arild Richard Syvertsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
	Fylkestingets samferdsels- og miljøkomité	
	Fylkestinget	

KVU GRENLANDSBANEN - KONSEPTVALGUTREDNING FOR SAMMENKOBLING AV VESTFOLDBANEN OG SØRLANDSBANEN - HØRINGSUTTALELSE

1. FORSLAG TIL VEDTAK

Fylkesrådmannen fremmer slikt forslag til vedtak:

1. Fylkestinget gir i hovedsak sin tilslutning til anbefalingene i foreliggende konseptvalgutredning (KVU) for Grenlandsbanen.
2. Fylkestinget vil påpeke at de regionale virkninger i større grad må fange opp den betydning blant annet en stasjon på Brokelandsheia vil kunne få for et marked på rundt 100.000 innbyggere i 2035 i Østre Agder som inkluderer Arendalsregionen.
3. Fylkestinget vil understreke nødvendigheten av at Ytre IC med dobbeltspor gjennom hele Vestfold kommer på plass i kommende Nasjonal Transportplan. Det er avgjørende for en realisering av Grenlandsbanen.
4. Når KVU Grenlandsbanen er godkjent ønsker fylkestinget at det igangsettes KVU for en kystjernbane videre sørover til Kristiansand.

2. SAMMENDRAG

Jernbaneverket har utarbeidet Konseptvalgutredning (KVU) Grenlandsbanen, og kommet med en anbefaling for videre planarbeid.

Følgende samfunns mål gjelder for prosjektet:

«Innen 2035 skal flere reiser mellom Agder, Grenland, Vestfold og Oslo-området kunne gjennomføres med et miljøvennlig, raskt og effektivt transporttilbud. Transporttilbudet skal gi regional utvikling og et større felles bo- og arbeidsmarked.»

Jernbaneverket har kommet med følgende anbefalinger:

- Det midtre konseptet (M1) anbefales.
- Fjerntogstopp anbefales lagt til Porsgrunn sentrum og Tangen/Kragerø.
- Dobbeltspor anbefales for å kunne kjøre mer godstrafikk og utvikle lokaltog og InterCity (IC) i tillegg til fjerntog. Dette vil gi grunnlag for bedre samfunnsøkonomi.
- Mulige reisetider Oslo - Kristiansand vil være 3t 23 min, Kristiansand - Porsgrunn 1t 50 minutter og Kristiansand-Tønsberg 2 t 32 min.
- Anbefalt hastighet 200 km/t.
- Investeringsbehov vil være ca. 22 mrd.
- Samfunnsøkonomiske beregninger inklusive netto ringvirkninger er positiv (800 mnok.)

Med bakgrunn i en helhetsvurdering, anbefaler Jernbaneverket videre planlegging med utgangspunkt i Fylkesplankonseptet. Konseptet må tilpasses videre i neste planfase for å finne et optimalt forhold mellom hastighetsprofil og kostnader for å få best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

3. BAKGRUNN FOR SAKEN

Grenlandsbanen har vært en ide og blitt omtalt og utredet i mange år. Gjennom 1990 tallet ble det gjennomført en større konsekvensutredning og det ble vedtatt en felles fylkesdelplan i Telemark og Aust Agder som ble stedfestet av Miljøverndepartementet i 2001.

Jernbaneverket fikk bestilling på en KVU om sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen fra Samferdselsdepartementet i juli 2014. Jernbaneverkets ledelse drøftet prosjektets samfunns mål og

konseptene høsten 2015. Samferdselsdepartementet fastla samfunnsmålet i brev av 27.4.2016. I 2014 vedtok Stortinget å be Jernbaneverket om at det ble utarbeidet en konseptvalgutredning for en mulig sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Jernbaneverket har jobbet med denne utredningen siden bestillingsbrevet ble mottatt av Samferdselsdepartementet i juli 2014.

Realiseringen av InterCity-utbyggingen med blant annet planlagt dobbeltspor bygget til Porsgrunn innen 2030, med vesentlig reduksjon av reisetiden mellom Grenland og Oslo, har nå gjort prosjektet enda mer aktuelt. KVVU-arbeidet skal legges til grunn for arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-29. Gjennom denne planprosessen må det avklares hvordan og når prosjektet kan finansieres.

I konseptvalgutredningen har Jernbaneverket jobbet bredt med involvering av interessenter. Behov, mål og krav er kartlagt, analysert og prioritert. Prosjektmålene er etablert og godkjent av Samferdselsdepartementet. Det er utviklet en rekke ulike konsepter som igjen er vurdert i forhold til måloppnåelse. Til sist er det gjort ulike analyser, bl.a. transportanalyser, samfunnsøkonomiske analyser, konsekvensvurderinger osv., av de ulike konseptene. På bakgrunn av det faglige arbeidet kommer Jernbaneverket med sin anbefaling om eventuell realisering av Grenlandsbanen.

Konseptvalgutredningen kvalitetssikres eksternt (KS1) for å sikre at utredningen tilfredsstiller kravene til store statlige investeringsprosjekter og blir deretter et faglig grunnlag for den videre politiske behandlingen av prosjektet.

3.1 Tidligere vedtak og andre føringer

I Regional transportplan Agder er følgende tatt inn vedrørende Grenlandsbanen:

”Målet er at sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er realisert innen 2028. Det må utredes mulighetene for en kystnær jernbane videre sørover. For å bedre kapasitet, frekvens og regularitet på eksisterende bane er det behov for å bygge ut flere kryssningsspor og øke strømforsyningen.”

4. FORSLAG TIL LØSNING OG KONSEKVENSER

Nedenstående beskrivelser og vurderinger er hentet fra KVVU dokumentet:

4.1 Alternative løsninger med konsekvenser

Mulighetsrommet begrenses av at utredningen skal handle om en sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Det er også vurdert et konsept som belyser hvordan utvikling av E18 kan ta transportbehovet (buss/bil/godstrafikk).

Utredningen har med flere hovedkonsepter, hvorav noen med undervarianter, til fulle samfunnsøkonomiske analyser.

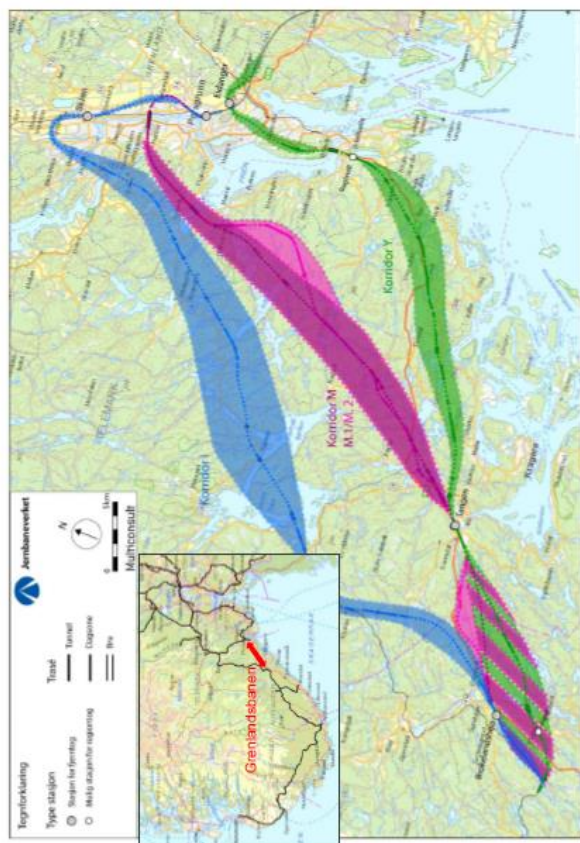
Viktige forskjeller er:

1. Skal bane (eller vei) takle fremtidens transportbehov på strekningen?
2. Ønsker en å bygge noe som er kapasitetssterkt og med høy hastighet utover det absolutte minimum?
3. Skal toget mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger ha stopp i en, ingen eller to Grenlandsbyer (Porsgrunn, Skien)
4. Skal toget mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger betjene et mellommarked på Tangen (Telemark) eller Brokelandsheia (Agder) i tillegg til i Grenland?

Følgende konsepter er gått videre til fulle analyser:

- **Buss/vegkonseptet** - utbygd E18 4 felt til Kristiansand (25,8 mrd)
- **Hastighetskonseptet (Y/Y2 - ytre)** - kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, uten stopp i Porsgrunn (24,4 mrd)
- **Fylkesplankonseptet (M1B)** - variant B: kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, stopp på Brokelandsheia og Porsgrunn (25,6 mrd)

- **Fylkesplankonseptet (M1T)** - variant T: kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, stopp på Tangen og Porsgrunn (25,6 mrd)
- **Billigkonseptet (M2)** - kapasitetssvakt, 160 km/t enkeltspor, stopp Porsgrunn samt Tangen og/eller Brokelandsheia. (17,2 mrd)
- **By og regionutviklingskonseptet (I)**, kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, 31,2 mrd.)



Figur 1: Kart over konseptene

For alle jernbanekonseptene ligger det inne i tilbudsgrunnlaget ett tog i timen hver vei. Konseptene med dobbeltspor (Y, M1 og I) har kapasitet utover dette og kan håndtere vesentlig mer trafikk, f eks mer godstrafikk, ulike lokaltogtilbud, økt frekvens på Sørlandsbanen etc. Enkeltsporkonseptet M2 vil ikke ha restkapasitet etter åpning, og kan ikke takle mer trafikk enn ett tog i timen hver vei, samt noe godstrafikk ved avvikssituasjoner.

De ulike konseptene har blitt gjenstand for blant annet følgende analyser:

- Transportanalyser og netto ringvirkninger; hovedfunn 2035- Oslo - Kristiansand, følsomhetsberegninger, forskjell mellom stopp Tangen/Sannidal v.s stopp Brokelandsheia
- Markedsanalyser; regionforstørring, konkurranseflater for toget og sensitivetsanalyse Oslo-Kristiansand
- Virkningsberegninger; trafikkantenes valg av reisemiddel i fremtiden, usikkerhet ved fremskriving og forholdet til buss og vegkonseptet (uten ny bane)

4.2 Anbefalinger i KVU

Analysene viser at det er betydelig positiv samfunnsnytte i å bygge ut Grenlandsbanen, selv med konservative anslag. Markedsanalyser og følsomhetsberegninger viser at det er potensiale for mer trafikk enn det som er vist i transportanalysene. Man må forvente en vesentlig endret arealbruk rundt stasjonene enn det som ligger inne i prognosene. Dette vil igjen gi høyere trafikk tall/mer samfunnsnytte. Øker man frekvensen på togene og utvikler Sørlandsbanen ytterligere mot Kristiansand vil den samfunnsøkonomiske effekten øke ytterligere.

- **Togkonseptet eller Buss/vegkonseptet**

De oppsummerte virkningsberegningene viser at det vil være høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet og bedre måloppnåelse ved å bygge ut jernbane (alle konsepter) på strekningen enn å bygge ut E18. Dersom det legges til grunn at beslutningen om full utbygging av E18 allerede er tatt gjennom etableringen av Nye Veger AS med tildelt portefølje, vil buss/vegkonseptet komme best ut i beregningen. Dette konseptet vil gi lavere måloppnåelse for samfunnet enn et togtilbud, målt mot effektmålene miljø, avstandskostnader og regional utvikling.

- **Stopp i Porsgrunn by gir bedre regional utvikling enn stopp ved Eidanger**

Hastighetskonseptet (Y) med stopp ved Eidanger har noe bedre samfunnsøkonomi, men scorer vesentlig lavere på effektmålene regional utvikling og avstandskostnader enn Fylkesplankonseptet (M) med stopp i Porsgrunn. Dette er knyttet til at Hastighetskonseptet stopper godt utenfor knutepunktet og bykjernen i Porsgrunn. Konseptet med stopp både i Porsgrunn og Skien (I) har så høye kostnader at maner langt unna samfunnsøkonomisk lønnsomhet med netto nåverdi på -11,7 milliarder kroner.

- **Dobbeltspor er fremtidsrettet og muliggjør vesentlig mer samfunnsnytte enn enkeltspor**

Markedsanalysen peker på at toget vil kunne ta høyere markedsandeler enn hva transportmodellene gir i trafikk tall. Analysen av netto ringvirkninger viser videre et betydelig potensial for regionforstørring ved forbedring av transporttilbud i korridoren på jernbane. Begge deler peker på en sannsynlig utvikling der det er ønskelig med hyppigere frekvens og flere togtilbud på Grenlandsbanen, utover ett fjerntog i timen.

Den samfunnsøkonomiske analysen peker i retning av at det i dag vil være mest lønnsomt å bygge ut «M2 Billigkonseptet». Dette inkluderer en lavere hastighet enn IC-strekningene, og en bane med begrenset kapasitet. Konseptets kapasitet (ett tog i timen hver vei) vil være begrensende for videre utvikling av togtilbudet på strekningen (persontrafikk og godstrafikk).

- **Stopp på Tangen eller stopp på Brokelandsheia**

Det er ikke marked for flere stopp på strekningen enn de anbefalte to (Porsgrunn og Tangen). Det har vært stort lokalt/regionalt engasjement rundt stopp på Brokelandsheia i Gjerstad kommune. Analyser viser imidlertid at det reduserer netto nåverdi med over en milliard om man velger stopp på Brokelandsheia fremfor på Tangen. Øvrige markedsanalyser verifiserer at Tangen er et bedre valg enn Brokelandsheia.

- **Optimalisering av anbefalt konsept i neste planfase vil gi bedre samfunnsøkonomisk nytte**

De samfunnsøkonomiske analysene viser at det viktigste bidraget i samfunnsøkonomisk nytte er knyttet til bygging av den manglende forbindelsen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Det betyr mindre hvilket konsept man velger. Enkeltsporkonseptet er billigere og er dimensjonert for 160 km/t. Dette utelukker videre utvikling av togtilbudet utover ett tog i timen hver vei.

Dobbeltsporkonseptet er dyrere og dimensjonert for 250 km/t. Her vil man ha mulighet for høyere frekvens og utvikling av nye togtilbud på både gods- og passasjersiden, med tilhørende positive effekter. En del av kostnadsforskjellen mellom enkeltsporkonseptet og dobbeltsporkonseptet er den økte hastighetsprofilen, som i dette terrenget gir vesentlig høyere tunnelandel og bruandel (For prisdifferensen mellom konseptene er ca. 30 % knyttet til dobbeltspor og ca. 70 % knyttet til økt hastighetsprofil).

På Intercitystrekningene gjøres det nå vurderinger knyttet til nytten av å bygge for 250 km/t. Det er billigere å bygge for 200 km/t, uten at det gir stor reduksjon i samfunnsnyttene - da reisetiden påvirkes marginalt (gitt det aktuelle stoppmønsteret). I neste planfase for Grenlandsbanen bør man derfor optimalisere tiltaket for å finne den optimale og ønskede hastighetsprofil, vurdere krav til overhøyde osv slik at man får mulighet til å utvikle et godt togtilbud på dobbeltspor men holder kostnadene så lave som mulig.

Med bakgrunn i en helhetsvurdering, anbefaler Jernbaneverket videre planlegging med Fylkesplankonseptet, dobbeltspor, med stopp i Porsgrunn og ett stopp på Tangen. Konseptet optimaliseres videre i neste planfase for å finne et optimalt forhold mellom hastighetsprofil og kostnader for å få best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

4.3 Vurdering av klimakonsekvenser

Reduserte utslipp i transportsektoren er en av de fem foreslåtte innsatsområdene. For å oppnå dette peker regjeringen blant annet på teknologiutvikling innenfor kjøretøy- og drivstoffteknologi, og på de nye statlige retningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Videre beskrives det at klimahensyn må tillegges vesentlig vekt i areal- og transportplanlegging, slik at utbyggingsmønster og transportsystem fremmer utvikling av kompakte byer og tettsteder, reduserer transportbehovet og legger til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Det påpekes i KVVU`en at Grenlandsbanen fremmer et transportsystem som er sikkert, fører til verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Bedre fremkommelighet for personer og gods reduserer transport-ulykker, reduserer klimagassutslippene i tråd med omstillingen mot lavutslippssamfunnet.

5. REGIONALE VIRKNINGER FOR ØSTRE AGDER.

Regionalt har det vært jobbet med sammenkoblingsprosjektet i mange år. Plassering av ny stasjon på Brokelandsheia har vært lagt til grunn som en ønsket lokalisering for en ny stasjon. En stasjon her vil dekke et stort omland i Aust-Agder. For Østre-Agder vil det gi grunnlag for en sterk vekst. Når det nå anbefales at togstopp for fjerntogene bør legges til Tangen fordi markedsgrunnlaget antas å være større der enn på Brokelandsheia, mener fylkesrådmannen det i for liten grad er lagt til grunn at et togstopp på Brokelandsheia vil dekke store deler av Aust-Agder. Dette må det i større grad tas hensyn til når stasjonsstrukturen fastlegges. Fylkesrådmannen mener det må legges til grunn stopp både på Brokelandsheia og Tangen, og så vil den regionale utviklingen fremover vise hvor markedet for fjerntog vil være størst. Begge stoppene vil kunne få lokaltog/IC som vil supplere fjerntogene.

En stasjon på Brokelandsheia vil betjene hele Arendalsregionen som er Grimstad, Arendal, Froland og Tvedestrand i tillegg til kommunene Risør og Gjerstad. Arendalsregionen har de siste 15 årene hatt en andel av den totale befolkningsveksten samlet for både Agder og Telemark på 23 %. Brokelandsheia vil kunne få et marked på rundt 100.000 innbyggere i 2035. Brokelandsheia sin sentralitet blir med andre ord en annen enn markedsanalysene viser dersom en aksepterer mer enn 10 min. reisetid med buss eller bil og bytte til IC tog eller fjerntog på Brokelandsheia.

5. FYLKESRÅDMANNENS VURDERING OG KONKLUSJON

Fylkesrådmannen vil anbefale at fylkestinget i hovedsak gir sin tilslutning til anbefalingene i foreliggende konseptvalgutredning (KVVU) for Grenlandsbanen.

Videre anbefales det at fylkestinget påpeker at de regionale virkninger i større grad må fange opp den betydning blant annet en stasjon på Brokelandsheia vil kunne få for et marked på rundt 100.000 innbyggere i 2035 i Østre Agder som inkluderer Arendalsregionen.

Fylkestinget bør understreke nødvendigheten av at Ytre IC med dobbeltspor gjennom hele Vestfold kommer på plass i kommende Nasjonal Transportplan. Det er avgjørende for en realisering av Grenlandsbanen.

En sammenkoblet Sørlandsbane og Vestfoldbane vil åpne for et nytt transporttilbud for hele Agder. For å få en avklaring på mulighetene for en kystjernbane videre mot Kristiansand vil fylkesrådmannen anbefale at fylkestinget ber om at arbeidet med KVVU for kystjernbanen igangsettes.

Lenke til KVVU høringsdokumentene:

http://www.jernbaneverket.no/contentassets/758494b752844d95b1fd67569388b74d/kvu_grlb_kortversjon.pdf

<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utdredninger/Jernbaneverkets-Utdredninger/kvugrenlandsbanen/>

Vedlegg 8 Regionreform Agder

Innstilling fra forhandlingsutvalget som skal ut på høring ettersendes