



22 JUN 2012

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Ref.

Vår ref. 10/729-67
120/JOPM

Dato 19.06.2012

MELDING OM VEDTAK - NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023

Fylkestinget behandlet i møte 14.06.2012 sak 35/12.
Det ble gjort følgende vedtak:

Vedtak i Fylkestinget

1. **Overordna synspunkt**
*I forslag til Nasjonal Transportplan for 2014-2023 er det lagt opp til ei tredeling av transportpolitikken. Fokus på reduksjon i avstandskostnader, regional utvikling og regionforstørring gjennom transportkorridorar, effektive knutepunkt samt kollektiv, gange og sykkel som vekstområde i byområda gjev eit godt grunnlag.
Det vil legge til rette for spreiding av den sterke folkeauken som NTP føreset vil kome, robuste bu- og arbeidsmarknader utanfor dei store bysentra samt satsing på miljøvenlege og attraktive byområde.*
2. **Vedlikehaldsetterslepet**
Telemark fylkeskommune støttar prioritering av vedlikehald for å ta att det store etterslepet på vegnettet. Dette er naudsynt for å oppretthalde vegkapitalen. Fylkesvegane er ein vesentleg premiss for regionforstørring og regional utvikling. Med det store etterslepet som er på vegnettet, ser vi det som avgjerande at det blir etablert tilskotsordningar for å ta att etterslepet og få ei lyft på dette vegnettet òg.
3. **Investeringsrammer**
Det er naudsynt med nyinvesteringar. Dette kan ein ikkje oppnå utan ei ramme på minimum +45%. For å imøtekome dei statlege målsettingane innanfor ei akseptabel tidsramme, som vi støttar, er det naudsynt med ressursar utover +45%.
4. **Finansieringsordning**
Ordninga i dag med investeringar innafor veg og bane etter "kontantprinsippet" er ikkje eigna til å løyse utfordringane med å utvikle eit framtidretta transportsystem. Ulike typar prosjektfinansiering må difor takast i bruk. Telemark vil vere ein aktiv og positiv partner i eit prøveprosjekt for å utvikle nye former for kontraktar der drift og utvikling/investering blir sett i samanheng over ein lengre periode.

5. **Havn**
Grenland havn som intermodalt knutepunkt er avhengig av at dei nemnde tiltak for utbygging av transportkorridorane blir gjennomført. Dette vil gjere Grenland havn til ein viktig aktør i arbeidet med å overføre gods frå veg til sjø og bane. Det er òg viktig at innseglinga til Grenland havn og Kragerø blir gjennomført.
6. **Utbygging av jernbane**
Vi er nøgde med at Eidangerparsellen er prioritert i 1. periode. Utbygginga av Inter-City strekningane vil bidra til ei ønskt regionforstørring, og dette er eit grep vi støttar. Den planlagde IC-utbygginga vil danne grunnlaget for vidare satsing på jernbane i heile landet. Vi forventar ekstraordinære midlar frå staten for å kunne fullføre dette innan 2025. Vi vil òg peike på korleis ei vidareføring av Vestfoldbanen mot Sørlandet vil føre til ei ytterlegare regionforstørring med eit utvida bu- og arbeidsområde slik det går fram av Høyhastighetsutredningen. Planmidlar til samankoplinga må difor tilførast.
7. **Trafikkveksten i byområda**
Vi støttar grepet om at kollektivtransport, gange og sykkel må ta trafikkauken i dei store byområda. Grenland er i NTP omtalt som eit byområde med ei befolkning og folkeauke som krev tiltak for meir miljøvenleg transport. Vi har i Bystrategi Grenland gjennom fleire år arbeidd med å løyse denne utfordringa, og er no i slutfasen for ei detaljert bypakke i tråd med tilrådingar og krav i NTP. For å få til bypakkene er det likevel viktig at alle aktørar medverkar på ein reell måte, spesielt sidan det er behov for upopulære restriktive tiltak. Dette forutset ei satsing over det heile for å auke attraktiviteten for miljøvenleg transport. Viktige verkemiddel er auka statlege overføringar til kollektivtransport, tilskotsordning for sykling i by- og tettstadsområde samt auka tiltak for gåande. Vi forventar å få til eit tett samarbeid med staten gjennom forpliktande avtaler for gjennomføring av bypakke Grenland.
8. **Prioriterte investeringstiltak for Telemark i denne perioden**
Utbygging av transportkorridor 5
E134 Gvammen – Århus med byggestart i 2013
E134 Haukelitunnelane med byggestart i 2015 og ferdigstilling i løpet av perioden.
Utbygging av transportkorridor 3
Planlegging av Sørvestbanen med Grenlandsbanen
E18 Rugtvedt-Dørdal
E18 Langangen-Rugtvedt
9. *For å ivareta den heilheten som er omtalt i fyrste avsnitt er det fleire prosjekt som er viktige både på RV41 samt 100% bompengefinansierte prosjekt på RV36 og E134. RV41 er eit godt døme på ein veg kor ein er avhengig av løyve til programområde for vedlikehald og etterslep. Oppfylgjing av prosjekta på strekninga gjennom Kongsberg og over Meheia (Saggrenda-Gvammen) må halde fram i komande periode.*

I tillegg vil vi peke på at det og i distrikta må løyvest tilstrekkelege midlar for å legge til rette for kollektivløysingar ved aktuelle knutepunkt.

Telemark fylkeskommune har som grunnlag for uttalelsen hatt et godt samarbeide med de forskjellige regionråd i Telemark og den enkelte kommune samt organisasjoner for næringsliv og andre interesser. Det har vært gjennomført dialogmøter med fylkeskommunens samarbeidsparter,

og det har vært en høringsrunde i forkant av utarbeidelsen av Telemark fylkeskommunes høringsuttalelse.

Vedtaket i Telemark fylkesting bygger derfor på en stor grad av enighet i fylket om de prioriteringer som det gir uttrykk for.

Med hilsen


Andreas Kjæf
strategirådgiver

Kopi: Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010-2019, Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep.,
0033 OSLO