

Vest-Telemark Næringsforum
Fyresdal Næringshage
3870 Fyresdal

14. juni 2012

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

HØYRING OM NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023

Norsk samferdsel er prega av mangelfull infrastruktur og dårleg framkommelegheit. Dette gjeld særleg for Vest-Telemark. Standard og utvikling påfører næringslivet i regionen høge transportkostnader og redusert konkurransevne. Skal verksemdene i vår region vere konkurransedyktige i framtida må det satsast på infrastruktur.

Transportetatane og Avinor har lagt fram eit planforslag som gir eit fagleg godt grunnlag for det vidare arbeidet. Vest-Telemark Næringsforum kan stille seg bak omtala av dagens tilstand i planforslaget. I dei største byområda er det kollektivtrafikken som må ta veksten i persontransporten, i regionane må det gjerast tiltak som bidreg til utvikling av meir robuste bo- og arbeidsmarkedsregionar, og tilslutt mellom byar og landsdelar må det byggast transportsystem som reduserer avstandskostnadane for næringsliv og innbyggjarar.

Store avstandar gir norsk næringsliv ulemper når varer skal leverast til dei viktigaste eksportmarknadene. Vi meiner at avstandsulempene kan reduserast gjennom en sterk og målretta satsing på samfunnsøkonomisk lønnsame investeringar i ny infrastruktur. For næringslivet i vår region er dei største årene inn og ut av regionen svært viktige, men like viktig er også infrastrukturen frå ulike bygdesentra ut til riksvegane. Det er derfor viktig at ein samla samferdselspolitikk også fokuserar på opprusting og utbetring av etterslep som ein del av strategien.

VTNF støttar ei samfunnsøkonomisk akseptabel framdrift i forhold til infrastrukturprosjekt, men ønsker ei endå meir offensiv satsing enn det som ligg inne i + 45 % nivået. Fleire undersøkelser (bl.a. utført av NHO), viser at ein innan forsvarlege rammer kan forsere moderniseringa av infrastrukturen her i landet.

For vår region vil vi i tillegg framheve nokre strekningar med særleg betydning:

E 134

E134 er den mest stabile og slik sett ein av dei viktigaste ferdelsårene mellom Vestlandet og Austlandet. E 134 har behov for store oppgraderingar i tilknytning til tunellane over Haukeli. Det er av avgjerande betydning at arbeidet med å sikre en stabil vinteroverfart gjennom nye tunellar forserast og prioriterast tidlig i ny NTP periode. .

Prosjekta er godt utreda og under planlegging.

Ein betre vinterstabilitet vil ha stor betydning for ein stor del av norsk landsbasert industri som eksporterer sine varer per bil. Ein betydeleg vareproduksjon går via Haukeli mot Sverige/Tyskland for vidare distribusjon i Europa.

Vi har vidare klare forventningar til at det i kommande statsbudsjett blir sørga for tilstrekkeleg bevilgning til 3 prosjekt på E134 som ligg inne i Nasjonal Transportplan 2010-2019: Århus-Gvammen, Stordalstunnelen og Kongsberg.

Bygging av ny E134 over Haukelifjell må starte i 2015 og heile prosjektet må gjennomførast i løpet av transportplanperioden 2014-2023. Kravet til bompengandel må ikkje setjast urealistisk høgt.

Øvrige prosjekt i tilknytning til E 134 og RV 36 er i så måte også viktige. RV 36 er ein viktig trase for heile næringslivet med vare, gods- og persontransport mellom Grenland og Vest-Telemark, samt for kommunikasjonar ut på E 18. Ein gjennomgåande god veg, der ein også får ei framskynding av tiltak i Grenland er viktig. Slik sett er kommunikasjonane for godstrafikken inn mot Grenland Havn av stor betydning for næringslivet i regionen.

RV 41

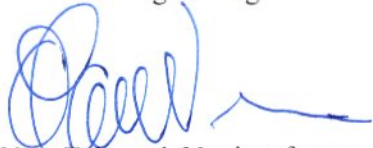
For næringslivet i Vest-Telemark er også RV 41, som går frå Kristiansand til Brunkeberg, der den koplar sammen E 18 med E 134 svært viktig. Både for godstransport av vatn, tømmer og trelast har vegen stor betydning. RV 41 er også viktig for eit stort reiseliv i Vest-Telemark, som ei viktig ferdselsåre frå ferjetrafikken i Kristiansand.

I rapporten Rutevis plan for riksvegnettet - Rute 5a, datert 4. april 2011, er samferdselsetatanes prioriteringar lagt inn. Her er det lagt inn investeringar på 795 mill i prioritet 1, som saman med vegens næringsmessige betydning bør vektleggast.

Behova på vegen er primært knytt til oppgradering for framkommelegheit, der strekningsvise utbetringar som reduserar transporttid og slitasje på materiell bør prioriterast før punktutbetring.

Vi vil også presisere betydninga av fylkesvegnettet. Bare i Telemark er kostnaden på etterslepet på desse vegane rekna til 2,2 mrd. Etter at Fylkeskommunen overtok store deler av vegnettet, har det også blitt viktig for næringslivet å fokusere på at Fylkeskommunane må få tilført tilstrekkelige midlar for å oppretthalde dette vegnettet, samt ta igjen etterslepet på dei viktigaste fylkesvegane.

Med venneleg helsing



Vest-Telemark Næringsforum
v/ Dagleg leiar Olav A. Veum