



Seljord kommune

Regjeringen v.Samferdselsdepartement

MELDING OM VEDTAK

Dykkar ref:

Vår ref
2016/1172-2

Sakshand:
Frid Berge,35065152
frid.berge@seljord.kommune.no

Arkivkode:

Dato:
27.06.2016

Høringsfråsegn - nasjonal transportplan 2019 - 2029

Her følger særutskrift av si høyringsuttale til NTP 2019 -2029.

Med helsing

Frid Berge

Kommunalsjef plan, utvikling og tekniske tenester

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikkje underskrift



Seljord kommune

Arkiv:

Saksnr.: 2016/1172-1

Sakshand.: Frid Berge

Direkte tlf.: 35065152

Dato: 14.06.2016

Saksframlegg

Utval	Utvalssak	Møtedato
Kommunestyret	56/16	22.06.2016

Høyringsfråsegn - nasjonal transportplan 2019 - 2029**Saksdokument:**

Grunnlagsdokumentet er svært omfattande. Her gjeras det greie for hovudtrekka i dokumentet.

Økonomisk ramme og kriterier for prioritering:

Regjeringa har ved to høve gitt retningslinjer for etatane og AVINOR sitt arbeid med NTP (nasjonal transportplan). Føringer for arbeidet har mellom anna vore at klimagassutsleppa skal være halvert innan 2030 og 0-utslippsmålet skal være nådd innan 2050. Vidare skal det verte auka trafikktryggleik på veg, bane, på sjøen og i lufta og etatane skal leggje samfunnsøkonomisk nytte til grunn for prioriteringane.

Nytt er også at etatane har arbeidd innafor ei felles økonomisk ramme. Planhorisonten er utvida med 2 år er nå på 12 år jamført med tidlegare NTP-ar.

Dei økonomiske rammene prioriteringane er gjort innafor er:

LAV	BASIS	MIDDELS	HØG
574 mrd.	716 mrd.	860 mrd.	932 mrd.

Vidare er det lagt til grunn at nokre prosjekt er bundne. Det er prosjekt som ligg inne med oppstart i første 4-årsperiode i gjeldande NTP, som til dømes Indre Inter-City, Ringeriksbanen, fast løyving til Nye Veier AS og 3 tunnelprosjekt på E16 som følgjer av den nye føresegna om tunneltryggleik.

Vidare har etatane prioritert drift og vedlikehald, etterslepet på riksvegane, trafikktryggleik, utvikling av teknologi knytt til alle transportformene (biodrivstoff, null- og lavutslippsbiler, trafikkstyring jernbanen/ERTMS, ITS -intelligente transportsystem) og satsing på miljøvennlig transport i dei 9 største byområda gjennom bymiljøavtaler.

Når denne prioriteringa er gjort er det att relativt små rammer til nye tiltak og prosjekter:

LAV	BASIS	MIDDELS	HØG
0	13 mrd.	69 mrd.	129 mrd.

Etatane har i tillegg til å prioritera ut frå samfunnsøkonomisk nytte, også synt kva effekt det har på prioriteringane dersom ein i tillegg tek omsyn til samfunnstryggleik og samanhengande standard og utbygging.

Det vil også verta gjort kort greie for kva som ligg i etatanes temautgreiing om motorvegar og langsiktig strategi for jernbanen relatert til Telemark

Riksveg

Etatane legg til grunn i sine prioriteringar at vedlikehaldsetterslepet på riksvegane skal takst igjen i planperioden. Dei bundne prosjekta som ligg i eller «direkte gjeld» Telemark er Rv. 36 Skyggstein – Skjelbredstrand og 36 Slåttekås - Årnes samt E134 Damåsen - Saggrenda, Gvammen - Århus, Seljord - Åmot og Haugalandspakken.

Foreslåtte nye prosjekt er:

	LAV	BASIS	MIDDELS	HØG
Samf.øk. nytte			E134 Saggrenda-Elgsjø	E134 Saggrenda-Elgsjø
Samf.øk. nytte, samf. tryggleik og samanh. utbygging og standard		E134 Saggrenda-Elgsjø	E134 Saggrenda-Elgsjø	E134 Saggrenda-Elgsjø
				E134 Vågsli-Røldal
				E134 Røldal-Seljestad

Statens vegvesen har vurdert eit mogleg motorveg- og høgastighets vegnett. Hovedfunksjonen med eit slik vegnett er å binde regionar og landsdelar saman. Heilskapleg utbygging er rekna til å koste 1 110 mrd. 2016-kr. Transportøkonomisk nytte er rekna til - 680 mrd. kr.

Dei positive verknadene er at det vil gje kortare kjøretid, pålitelighet, framkommelighet, høgare trafikktryggleik, oppretthalde og forsterke næringslivets konkurranseevne og utvikling av større og meir robuste bo-, og arbeids- og serviceregioner i store deler av landet. Dei negative verknadene er høgare klimagassutslepp som følge av høgare fart og auka vegtrafikk. Meir-auken i vegtrafikken blir på 4-5% samanlikna med eit alternativ utan ny vegbygging. Det vil medføre vesentlege inngrep i natur og omgjevnader, samt klimagassutslepp i byggefasen. E134 er blant dei vegane som inngår i denne planen.

Jernbane

Når det gjeld utbygging av InterCity på Vestfoldbanen ligg følgjande prosjekt inne som «bundne»:

- Dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen og Drammen-Gullskogen
- Dobbeltspor Holm-Holmestrand-Nykirke, Barkåker –Tønsberg, Nykirke-Barkåker (ikkje i lav ramme) og dobbeltsporarsell sør for Tønsberg (ikkje i lav ramme)
- Dobbeltspor Farriseidet-Porsgrunn og Skien hensetting

Det er ikkje foreslått nye prosjekt på Vestfoldbanen i perioden fram til 2029, og såleis ligg ikkje dobbeltspor Tønsberg-Skien inne i planperioden.

I den langsiktige jernbanestrategien foreslår jernbaneverket ei utvikling i 5 hovudtrinn:

1) IC + Ringeriksbanen, 2) ny jernbanetunnel i Oslo, 3) heile IC til Porsgrunn + dobbeltspor til Hokksund, 4) utvikling av tilbod- og frekvens og 5) frekvens indre IC. Forbetringane i rutetilbodet med tog som ligg i pkt. 4 og 5 kan skivas til ein anna trinn dersom utvikling i marknaden og analysar av transportbehovet tilseier det.

Transportetatane peikar i den langsiktige jernbanestrategien på at det manglar eit effektivt samband mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Det betyr at ein ikkje har fleksible/redundante

jernbanesystem for avvikling av gods og persontransport på strekninga. Vesentleg utbygging av dobbeltspor i by-områda og mogleg ny Grenlandsbane gjev kortare reisetid med fjerntog i framtida.

Dette vil kunne gjere rutetilbodet på tog meir konkurransedyktig overfor andre transportmidlar. Utvikling i konkurranseflata vil avhenge av utviklinga i reisetid med bil på de same reiserelasjonane (Oslo-Bergen, Stavanger-Trondheim, Trondheim-Bodø).

Etatane peikar på at gjeldande NTP (2014-2023) seier samanhengande dobbeltspor til Tønsberg/Fredrikstad og Hamar innan 2024, og at det innan utgangen av 2026 skal leggjast til rette for halvtimestog til/frå Skien og Sarpsborg. Vidare utvikling av Inter-City til Halden, Lillehammer og Skien ferdigstilles i 2030. I etterkant er det bestemt at Ringeriksbanen skal inngå i InterCityutbygginga.

Sidan Indre Inter-City og Ringeriksbanen ligg som bundne prosjekt er det ikkje gjort nye berekningar av samfunnsøkonomisk lønnsemd. Berekningane viste at tiltak som skulle være ferdig i 2026 lønte seg økonomisk på Vestfold- og Østfoldbanen men ikkje på Dovrebanen.

Etatane seier vidare at med dobbeltspor på heile strekninga Tønsberg-Larvik kan reisetida til Grenland kortas ned med over 1 t. Trafikken mellom byene langs Vestfoldbanen er allereie stor, og med den Oslo-retta trafikken vert banen endå meir styrka følge av betra frekvens og kortare reisetid.

I planlegginga arbeidar jernbaneverket med å finna løysingar som gjev lågare investeringskostnader enn i gjeldande NTP. Planlegginga av strekninga Porsgrunn-Skien ventar på KVV for Grenlandsbanen som føreset at dobbeltsporet er fullført til Porsgrunn.

Byområdet Grenland

I grunnlagsdokumentet leggjast det til grunn ein vidareføring av målet om at persontransportveksten i by-områda skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing (nullvekstmålet). Dette målet gjeld for dei 9 by-områda som er aktuelle for bymiljøavtaler, der Grenland er eit av dei.

Utbyggingsmønster og transportsystem må fremje utvikling av kompakte byer og tettsteder for å redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlege transportformer. Dette skal sikre størst mulig nytte av investeringar i infrastruktur for kollektivtransport, sykling og gange.

Regionale areal- og transportplaner skal leggjast til grunn i bymiljøavtalene. For å følge opp arealdimensjonen i bymiljøavtalene er byutviklingsavtalar i tillegg lansert som verktøy, men rammeverket for desse er ikkje kjent.

Tilskottsbehovet til drift av kollektivtransport vil auke betrakteleg i planperioden.

Grunnlagsdokumentet peikar på at dagens finansieringsløysningar ikkje vil vere tilstrekkeleg for å

møte den forventa veksten med kollektivtransport. For å auke kollektivtransportens konkurransekraft foreslår etatane at andre finansieringsløysningar utover belønningsmidlar nyttast

til drift, som til dømes at det opnast for meir bruk av bompengar til drift av kollektivtransport. I tillegg er det behov for auka satsing på investering og drift av infrastruktur for gåande og syklande.

Det samla behovet som er rekna for dei 9 største by-områda er om lag 280 mrd. I middels og høg

ramme er det derfor foreslått å setje av 66,5 mrd. totalt til bymiljøavtaler i planperioden. Av dette er bymiljømidlar: 49,9 mrd. og belønningsmidlar 16,6 mrd., midlane kan nyttast både på riksveg, fylkeskommunal og kommunal veg.

Det er foreslått fleire sykkелеkpressveggar i grunnlagsdokumentet. For Telemark gjeld dette strekninga Rv. 36 frå Vabakken til Gråtenmoen som har høgt potensial for meir sykkeltrafikk. Vidare peikar det på tiltak for å regulere personbiltrafikken ved å redusere tilgang på parkering, utnytte kapasiteten i transportsystemet gjennom kø-prising/tids.diff bomssatsar, tidsdiff.satsar kollektiv, meir fleksibel arbeidstid, auka samkjøring, stimulere til gange og sykling på de korte reisene og bruke miljødifferensierte takster for elbil (bommer/parkering).

Fylkeskommunalt transportsystem

Etatane foreslår at etterslepet på vedlikehald på riksvegane skal takst att i planperioden, og at dette også bør gjelde fylkesvegnettet. Dette fordi vegnettet heng saman og må sjåast på i ein heilskap. Det er visa til at dette må finansierast gjennom rammetilskotet frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet til fylkeskommunane. EUs sikkerheitsforskrift for tunnellar seier at alle tunellar over 500 meter skal være sikkerhetsgodkjende innan 1.1.2020. Telemark fylkeskommune eig tre tunellar over 500 meter som ikkje oppfyller krava i den nye tryggingssføreseigna. Samla kostand for desse er estimert til om lag 140 millionar. Som ein del av prosessen med etatanes arbeid med grunnlagsdokumentet vart fylkeskommunane invitert til å kome med innspel og gi ei vurdering av det er grunnlag for endring av klassifisering av riks- og fylkesvegnettet i Telemark.

Fylkestinget vedtok i sitt møte 10.12.2015 i sak 54/12 følgjande:

1. Telemark fylkeskommune tek tilleggsoppdrag til retningslinje 2 til orientering.
2. Telemark fylkeskommune ber om at strekninga fv. 353/fv. 356 Rugtvedt – Voll – Svanvik – Porsgrunn vurderast omklassifisert til riksveg.

I Grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018-2029 er same strekning foreslått omklassifisert.

Ny teknologi

Det leggjast opp til å satse på å utvikla kjend teknologi og utvikling av ny teknologi for å løyse mange av utfordringane vi står overfor i transportsektoren. Dette er mellom anna ERTMS på jernbanene (nytt sikkerhetssystem), droner, elektronisk overvaking, ITS (intelligente transportsystem), utvikling av biodrivstoff og utvikling av lav- og null-utslippsbilar.

Luffart

Av etatanes grunnlagsdokument kjem det fram at Oslo Lufthamn Gardermoen hadde 24,6 mill. passasjerar i 2015. Rygge og Torp hadde 3,2 mill. passasjerar til saman. Nytte-kostanalyser av rullebane 3 (R3) og ny terminal (T3) på Gardermoen viser svært høyt samfunnsøkonomisk nytte. Trafikantnytta er rekna til 145 mrd. dersom Torp og Rygge samla kan ta 5,5 mill. passasjerar. Trafikantnytta reduserast til 90 mrd. dersom Torp og Rygge samla kan ta 10 mill. passasjerar. Etatane meiner at flyplassane er best tent med at dei får konkurrere og utvikle seg i samsvar med etterspurnaden i marknaden. Dei rår til at Stortinget i handsaminga av NTP 2018-2029 gjev tilslutnad til at 3. rullebane på Gardermoen kan byggast når behovet oppstår. Dei rår til at austre alternativ vert vald.

Mindre investeringar (programområda)

Til mindre investeringar (programområda) er det sett av rammer som skal fordeles på ulike undergrupper av tiltak. Dette er ein prosess som skal i gang og vil munna ut i etatanes forslag til handlingsprogram.

PROGRAMOMRÅDE	LAV	BASIS	MIDDELS	HØG
---------------	-----	-------	---------	-----

Riksveg	11 420	33 010	42 170	42 170
Jernbane	10 690	16 230	22 420	22 800
Kyst	5 895	7 695	8 870	10 730

Saksutgreiing:

Telemark fylkeskommune inviterer kommunar, transportetatar, næringsliv mfl. til konferansen "Arena Samferdsel" 18. mars for å sjå på ei felles høyringsuttale frå Telemark. Felles høyringsfråsegn frå Telemark blei vedteken i fylkestinget 7.6.2016.

Den lyder slik:

1 Hovudprioriteringar

Det er eit godt grunnlag for arbeidet med den komande Stortingsmeldinga om NTP 2018-2029 som nå er lagt frem og sendt på høyring. For å legge til rette for næringsutvikling, nye arbeidsplasser og regionforstørring for heie Telemark er det viktig med et fungerande nasjonalt transportsystem som bygger opp om klimamåla.

Dei høgast prioriterte prosjekta i Telemark er:

- E134 Haukelivegen
- Jernbane med dobbeltspor gjennom Søndre Vestfold

2 Riksveg

2.1 Ut frå regjeringa sitt tydelege signal i desember 2015 om at Statens vegvesen skal leggja til grunn at E134 skal være den eine av 2 prioriterte vegsamband mellom aust og vest forventar Telemark fylkeskommune at denne vegen må sikras samanhengande utbygging i planperioden uansett økonomisk ramme. Opprusting av ein så viktig høg fjellsovergang må sjåast på i ein heilskap og vegen må ha ein standard som sikrar at den er open heile året. Telemark fylkeskommune meiner prosjekta på E134 må prioriteras i slik rekkjefylgje:

1. Haukelitunnelene – Seljestad-Røldal i første del av planperioden
2. Saggrenda-Gvammen
3. Gvammen-Vågsli
4. Arm til Bergen

2.2 For å ivareta heilskapen i transportsystemet og godt samband mellom Grenland hamn, E18 og E134 er Rv. 36 og Rv. 41 svært viktige. Det er positivt at Rv. 36 Skjelbredstrand-Skyggestein og Slåttekås-Årnes og ligger inne som bundne prosjekter i plangrunnlaget. Vidare utvikling av Rv. 36 må prioriteras i planperioden. Rv. 41 Treungen-Vrådal må prioriteras i middels ramme.

2.3 Det er positivt at det er avsett midlar til Nye Veier AS som føresett. Telemark fylkeskommune

forventar at vidare planlegging og utbygging av E18 gjennom Telemark prioriteras høgt og ikkje vert forseinka som følgje av etablering av utbyggingsselskapet.

3 Jernbane

3.1 Dobbeltsporparsellen på InterCity-strekingen gjennom Søndre Vestfold må planleggast og ferdigstilles innan 2024.

3.2 Dobbeltspor Porsgrunn-Skien må planlegges og ferdigstilles innen 2027.

3.3 Det må settes av midler til vidare planlegging Grenlandsbanen slik at denne planlegges samtidig med ytre InterCity og ferdigstilles i 2027

3.4 Vidare utvikling av eksisterende Sørlandsbanen må greias ut. Den bind saman Kongbergregionen, Midt- og Vest-Telemark og Grenland via Bratsberg banen og er viktig for befolkninga langs strekninga helt frem til Kristiansand. Av omsyn til auke både i person- og godstransport på bane er det derfor og viktig for Telemark at eksisterende Sørlandsbane fra Drammen til Kongsberg rustes opp til moderne standard.

4 Byområdet Grenland

4.1 Det er positivt at satsinga på byområda føreslås styrka, og at Grenland er eit av dei 9 prioriterte byområda. Vi føreset at staten bidrar med finansiering av det auka behovet for drift av kollektivtransport og investerings tiltak i transportsystemet for å nå ambisjonane for næringsutvikling og sysselsetting og samtidig nå nullvekstmålet.

4.2 Telemark fylkeskommune forventar at det prioriteras meir midlar til Grenland gjennom ei bymiljøavtale. Det er viktig at investeringsmidlar til kollektiv, gange og sykkel kan brukast både på statlege, fylkeskommunale og kommunale vegar slik det er foreslått i plangrunnlaget. Vi har eit behov for 70 mill i årlig tilskot i planperioden for å både oppretthalde og vidareutvikle busstilbodet. Vi er positive til satsing på eit raskt og effektivt samband for syklistar mellom Porsgrunn og Skien, men vi vil påpeike at foreslått ekspressrute må sjåast i samband med standard på øvrig hovedvegnett for sykkel.

4.3 Ved vidareføring av Bypakke Grenland må det prioriteras midlar til:

- Rv 36 med påkobling til E18
- Fv353/356 (foreslått omklassifisert til riksveg) med kobling til hamn og framtidig næringsområde på Frier Vest
- Vidare satsing på kollektivtrafikk (buss og bane) og mjuke trafikantar

5 Fylkeskommunalt transportsystem

5.1 I lys av at vedlikehaldsetterslepet på riksvegane skal takas igjen i planperioden, må fylkeskommunane setjast i stand til å stoppe forfallet og ta igjen etterslepet på fylkesvegane i løpet av same periode. Vegnettet heng saman og må sjåas i ein heilskap.

5.2 Det må løyvast friske, statlege midlar til å dekke kostnader som følgjer av nye krav, til dømes

utbetring av tunneler som følgje av nye krav til tunneltryggleik i «Tunnelsikkerhetsforskriften».

5.3 Auka satsing på kollektivtransport, sykkel og gange i heile fylket føreset auka statlege overføringar til fylkeskommunane til drift og investering. For drift av kollektivtransport er forutsigbarhet i finansieringen avgjørende for å gi et godt kollektivtilbud.

6 Ny teknologi

Telemark fylkeskommune sluttar seg til satsinga på ny teknologi og ITS for å nå klimamåla.

Dette

vil effektivisere transportsystemet både i byane og i fylket forøvrig. Vi savner konkrete prosjekt i etatens grunnlagsdokument og ønsker å bli peika ut som pilotområde.

7 Hamner og farleier

7.1 Utbedring av innseilinga til Kragerø må ferdigstilles. Utbedring av farvegen i Torsbergrenna er

særs viktig for industrien og må tas med i middels ramme.

7.2 Hamner er viktige knutepunkt for gods, jamfør Godsutreiinga, men har ulike rollar. Det er viktig

at ny tilskotsordning ikkje gir konkurransevriding.

7.3 Langesund Ferjeterminal som frakter personer og gods må defineras inn blant stamnetthamnene.

7.4 Utanlandskorridoren over Jylland må anerkjennas som ein viktig godskorridor til og frå kontinentet. Grenland hamn og Larvik hamn må inngå som viktige stamnetthamner i denne korridoren.

7.5 Bratsbergbanen er hovedveg for gods til Grenland hamn og viktig for tømmertransporten i fylket.

Vedlikehald av banen må være på ei slikt nivå at trafikken kan aukas utan at kvaliteten på banen hindrar dette.

7.6 Det er positivt at nytt anlegg for samansetting av godstog i Grenland er til vurdering. Denne vurderinga må ta omsyn til den private jernbanen til Herøya med samband til Breviksbanen.

8 Luftfart

8.1 Ikkje-statlege flyplassar som Torp og Notodden spelar ei særskild viktig rolle for regionalt og lokalt og næringsliv og sysselsetting. Sandefjord Lufthavn Torp er viktig for store delar av befolkning og

for næringsliv i Grenland. Flyplassen på Notodden spiller ei viktig rolle for næringslivet i sin del av regionen. Staten må sørge for gode og forutsigbare økonomiske rammetilhøve for begge dei ikkje-statlege flyplassane, slik at dei kan bidra positivt til lokal og regional utvikling.

8.2 Bygging av 3. rullebane på Gardermoen må vurderast opp mot ein avlastningsstrategi gjennom styrking av dei ikkje-statlege flyplassane i regionen.

9 Mindre investeringar (programområda)

9.1 Mindre investeringsprosjekt (programområda) knytt til både veg, jernbane og kyst/farveggar til sjøs kan gje stor effekt lokalt og regionalt. Det er viktig med forutsigbarheit i løyvingane til dei enkelte prosjekta.

9.2 Telemark fylkeskommune legg til grunn at det vert lagt opp til ein god samarbeidsprosess med transportetatane regionalt om prioritering av slike prosjekt.

10 Totalrammer og samfunnsøkonomi:

Noreg har idag ei høg og stigande arbeidsløyse. Realisering av store samferdsleprosjekt er det einskildtiltak som effektivt vil kunne gjere noko med det. Samstundes er det samfunnsøkonomisk

lønnsomt å byggje viktig infrastruktur for framtida nå ein har ledig kapasitet. Ein ber difor om at ein legg til grunn minimum høgaste ramme i NTP».

Vurdering

Seljord kommune bør stille seg bak felles tilråding frå Telemark fylkeskommune og vise til dette i høyringsuttala.

Vidare er det eit punkt som Ordførar har bedt om bli satt på dagsorden i samband med høyringsuttala og det gjeld bane. Seljord kommune meiner jernbane er eit svært effektivt og miljøvenleg verkemiddel for å nå klimamåla, og vil difor sende eige høyringsfråsegn til NTP 2019 – 2029.

Rådmannen si tilråding:

Rådmannen rår kommunestyret fatte fylgjande vedtak:

Kommunestyret i Seljord kommune står opp under Telemark fylkeskommune sitt høyringsfråsegn til NTP 2019 – 2029, vidare vil Seljord kommune fremje eige høyringsfråsegn knytt til bane.

- Seljord kommune ser det som viktig med klimavenleg gods- og persontransport framover, spesielt på lange avstandar mellom aust og vest , og sør og nord. Gjennom elektrifisering av store delar av fly-, bil- og trailertrafikk overført til tog, vil dette redusere klimautslepp kraftig og ein kan nå målsetninga i NTP om ein reduksjon av klimautsleppa på minst 40% raskare enn planlagt. Som eit konkret tiltak vil Seljord kommune føreslå at det blir bygt ein høghastighetsbane over Haukeli i eit fleirbrukskonsept for person- og godstrafikk mellom Oslo – Bergen, Haugesund og Stavanger. Dette prosjektet vil kutte avstandsulemper drastisk og bety svært mykje for vidare utvikling av nærings- og samfunnslivet samt redusere klimautslepp med 752 000 tonn årleg. Banen vil binde saman Aust- og Vestlandet med svært korte reise- og frakttider og gje eit InterCity-nett mellom Bergen og Stavanger. Med forgreininga Telemarkslinjen ved Bø/Notodden, vil Vestlandsbanen òg kopleast saman med Grenland, Vestfoldbanen og framtidig Sørlandsbane, samt kunne gi ein ringbane Oslo – Drammen – Kongsberg – Notodden – Grenland – Vestfold – Drammen – Oslo.

Banen viser potensial for heil eller ein stor grad av brukarfinansiering av drift, vedlikehald og utbyggingskostnader av banen. Det må undersøkast om dette kan gje rom for ein rask realisering som eget prosjekt, med egen prosjektfinansiering.

Handsaming i Kommunestyret - 22.06.2016

Framlegg til endring av rådmannens sitt framlegg til vedtak ved Sp v/ Beate Marie Dahl Eide:

Seljord kommune vil fremje eiga høyringsfråsegn knytt til bane vert endra til Seljord kommune vil fremje eiga *tilleggsfråsegn* knytt til bane.

Framlegget frå Sp v/ Beate Marie Dahl Eide vart vedteke med 17 røyster.

2 representantar frå Høgre stemte mot å sende ei tilleggsfråsegn til høyringsfråsegna frå Telemark Fylkeskommune.

Vedtak i Kommunestyret - 22.06.2016

Kommunestyret i Seljord kommune står opp under Telemark fylkeskommune sitt høyringsfråsegn til NTP 2019 – 2029, vidare vil Seljord kommune fremje eige tilleggsfråsegn knytt til bane.

- Seljord kommune ser det som viktig med klimavenleg gods- og persontransport framover, spesielt på lange avstandar mellom aust og vest , og sør og nord. Gjennom elektrifisering av store delar av fly-, bil- og trailertrafikk overført til tog, vil dette redusere klimautslepp kraftig og ein kan nå målsetninga i NTP om ein reduksjon av klimautsleppa på minst 40% raskare enn planlagt. Som eit konkret tiltak vil Seljord kommune føreslå at det blir bygt ein høghastighetsbane over Haukeli i eit fleirbrukskonsept for person- og godstrafikk mellom Oslo – Bergen, Haugesund og Stavanger. Dette prosjektet vil kutte avstandsulemper drastisk og bety svært mykje for vidare utvikling av nærings- og samfunnslivet samt redusere klimautslepp med 752 000 tonn årleg. Banen vil binde saman Aust- og Vestlandet med svært korte reise- og frakttider og gje eit InterCity-nett mellom Bergen og Stavanger. Med forgreininga Telemarkslinken ved Bø/Notodden, vil Vestlandsbanen òg koplust saman med Grenland, Vestfoldbanen og framtidig Sørlandsbane, samt kunne gi en ringbane Oslo – Drammen – Kongsberg – Notodden – Grenland – Vestfold – Drammen – Oslo.

Banen viser potensial for heil eller ein stor grad av brukarfinansiering av drift, vedlikehald og utbyggingskostnader av banen. Det må undersøkast om dette kan gje rom for ein rask realisering som eget prosjekt, med egen prosjektfinansiering.

Utskrift til: