



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

/Avdeling for areal og
transport

Vår dato 09.06.2016
Deres dato
Vår referanse 14/00787-48
Deres referanse
Vår saksbehandler Anne-Gro
Ahnstrøm

Melding om vedtak; Høringsuttalelse til etatenes grunnlagsdokument til NTP2018-2029

Viser til brev datert 29.02.2016 med invitasjon til å uttales oss til etatenes plangrunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029. Grunnlagsdokumentet har vært gjenstand en bred høringsprosess blant alle kommunene og andre sentrale aktører i Telemark fylke. Denne prosessen har vært et viktig grunnlag for den politisk behandlingen i de fylkeskommunale organer. Fylkestinget fattet slikt vedtak i saken 07.06.2016 (sak 35/16):

Vedtak

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

Postadresse: 3702 Skien
Postboks 2844
Besøksadresse: 3715 SKIEN
Fylkesbakken
Sentralbord 35 91 70 00
Foretaksregisteret: 940 192 226
Bankkonto: 5083 05 42083
www.telemark.no



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 prioriteres 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 planlegges 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 også 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 investeringstiltak 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 tunnelar 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 særskild 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 aukast 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 Breviksbane.
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 flyplassene, slik at dei kan bidra positivt til lokal og regional utvikling.
8.2	Bygging av 3. rullebane på Gardermoen må vurderas 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/farvegar til sjøs kan gje stor effekt lokalt og regionalt. Det er viktig med forutsigbarhet 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 bygge viktig infrastruktur for framtida nå ein har ledig kapasitet. Ein ber difor om at ein legg til grunn minimum høgaste ramme i NTP».

Med vennlig hilsen

Anne-Gro Ahnstrøm

Avdeling for areal og transport
Anne-Gro.Ahnstrom@t-fk.no
+47 35 91 74 49

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Vedlegg: Saksprotokoll, Fylkestinget, sak 35/16 Høringsuttalelse til etatenes grunnlagsdokument for NTP 2018-2029 med saksframlegg



TELEMARK
fylkeskommune

**/Avdeling for areal og
transport**

Vår dato 09.06.2016
Vår referanse 14/00787-48

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Samferdselsdepartementet		Postboks 8010 Dep	0030 OSLO

Kopimottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
NTP-sekretariatet			

Postadresse:
Postboks 2844

3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken
10
3715 SKIEN

Sentralbord
35 91 70 00

Foretaksregisteret: 940 192 226
Bankkonto: 5083 05 42083

www.telemark.no



Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 14/00787
Arkivkode
Sakshandsamar Anne-Gro Ahnstrøm

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Hovudutval for samferdsel	09.05.2016	15/16
2 Fylkesutvalet	26.05.2016	70/16
3 Fylkestinget	07.06.2016	35/16

Høringsuttalelse til etatenes grunnlagsdokument for NTP 2018-2029

Fylkestinget har handsama saken i møte 07.06.2016 sak 35/16

Møtehandsaming

Representanten Edvard Mæland (H) fremma følgjande endringsforslag:

Pkt. 4.3

Endre 1. - pkt. til:

- Rv 36 med påkobling til E18

Votering

Tilrådinga frå fylkesutvalet med endringsforslag frå Mæland blei samrøystes vedtatt.

Vedtak

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 rekkefølge: 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 prioriteres 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 følge av etablering av utbyggingselskapet.
3	Jernbane
3.1	Dobbeltsporparsellen på InterCity-strekingen gjennom Søndre Vestfold må planlegges 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 også 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 investeringstiltak 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 særskilt viktig for industrien og må tas med i middels ramme.
7.2	Hamner er viktige knutepunkt for gods, jamfør Godsutreiinga, men har ulike roller. 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 aukast 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 særskilt 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 flyplassene, slik at dei kan bidra positivt til lokal og regional utvikling.
8.2	Bygging av 3. rullebane på Gardermoen må vurderas 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/farvegar til sjøs kan gje stor effekt lokalt og regionalt. Det er viktig med forutsigbarhet 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».



Arkivsak-dok. 14/00787-40
Sakshandsamar Anne-Gro Ahnstrøm

Saksgang
Fylkestinget
Fylkesutvalet
Klikk her for å skrive inn tekst.

Møtedato
07.06.2016
26.05.2016
Klikk her for å skrive inn
en dato.

Høringsfråsegn til etatenes grunnlagsdokument for NTP 2018-2029

Forslag frå fylkesrådmannen:

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 rekkefølge: 1. Haukelitunnelene – Seljestad-Røldal i første del av planperioden 2. Saggrenda-Gvammen 3. Gvammen-Vågsli 4. Hordalandsdiagonalen 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-Skyggstein 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 prioriteres 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 planlegges 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 Videre 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 også viktig for Telemark at Kongsbergbanen 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 investeringstiltak 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 gjennom byområdet 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 tunnelar 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 særst 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 særst viktig rolle for regionalt og lokalt og næringsliv og sysselsetting. Sandefjord Lufthavn Torp er viktig for store deler 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 de ikkje-statlege flyplassene, slik at dei kan bidra positivt til lokal og regional utvikling. 8.2 Bygging av 3. rullebane på Gardermoen må vurderas 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/farvegar til sjøs kan gje stor effekt lokalt og regionalt. Det er viktig med forutsigbarhet 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.

Bakgrunn for saka:

Dei statlige transportetatane og AVINOR leverte «Grunnlagsdokument» for regjeringas arbeid med St.meld. om Nasjonal transportplan 2018 – 2029 (heretter kalla NTP) den 29. februar. Same dag ble det sendt til fylkeskommunane og de 4 største byene til høyring. Høringsfristen er 1. juli.

Som grunnlag for den politiske handsaminga i Telemark fylkeskommune er «Grunnlagsdokumentet» sendt på høyring mellom anna kommunane, LO, NHO, Grenland Havn IKS og Fylkesmannen i Telemark, med frist 12. april. For å leggje til rette for stå stor grad av semje om prioriteringane som mogleg ble «Arena Samferdsel Telemark» halden 18. mars 2016. På bakgrunn av drøfting og gruppearbeid av eit sett forslag til vedtakspunkter arbeidde ei administrativ gruppe fram forslag til justerte vedtakspunkter som kan nyttas i høyringa.

Pr. 20/4 var kome inn 12 høyringsfråsegn (sjå vedlegg). Grunna kort frist er det opna for at høyringsfråsegn frå kommunar som ikkje kunne handsame saka innafor fristen, kan ettersende sine vedtak. Dei politiske organa i Telemark fylkeskommune blir halden oppdatert på slike vedtak undervegs.

Saksopplysningar:

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. Føringer for arbeidet har mellom anna vært 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 føreseigna 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 bymiljøavtalar.

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 samfunnsryggleik og samanhengande standard og utbygging. Kva dette betyr for Telemark vert gjort greie for i det vidare. Det vil også verta gjort kort greie for kva som ligg i etatanes temautgreiing om mototvegane og langsiktig strategi for jernbanen.

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 Røldal-Seljestad
				E134 Vågsli-Røldal

Statens vegvesen har vurdert eit mogleg *motorveg- og høghastighets 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 høgere klimagassutslipp som følge av høgere fart og økt 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 klimagassutslipp 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 dobbeltsporararsell 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 strekningen. Vesentleg utbygging av dobbeltspor i byområda 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 leggjas 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 *Inter-City*utbygginga. 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 strekningen Porsgrunn-Skien ventar på KVVU 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 byområda skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing (nullvekstmålet). Dette målet gjeld for dei 9 byområda 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 forventade veksten med kollektivtransport. For å auke kollektivtransportens konkurransekraft foreslår etatane at andre finansieringsløysningar utover belønningssmidlar 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 byområda 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 belønningssmidlar 16,6 mrd., midlane kan nyttast både på riksveg, fylkeskommunal og kommunal veg.

Det er foreslått fleire sykkelekkpressveier i grunnlagsdokumentet. For Telemark gjeld dette strekningen Rv. 36 frå Vabakken til Gråtenmoen som har høgt potensial for meir sykkeltrafikk.

Vidare peikast det på tiltak for å regulere personbiltrafikken ved å redusere parkeringstilgjengeligheten, utnytte kapasiteten i transportsystemet gjennom køprising/tids.diff bomsatser, tidsdiff.satser 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 vedlikehold 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 sikkerheitsgodkjende 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.

Kyst - hamner og farleier

I grunnlagsdokumentet er det stort fokus på sikkerhet og utvikling av ny teknologi innafor kystfarten, spesielt på utfordringar knytt til den aukande fritidsbåt-trafikken. Innseilinga til Grenland og Kragerø hamn er utfordrande. Ingen av prosjekta knytt til utbetring av farleiene i Telemark inngår i dei bundne prosjekta i grunnlagsdokumentet. Nye prosjekter som er foreslått er:

	LAV	BASIS	MIDDELS	HØG
<i>Samf.øk. nytte</i>			Innseiling til Kragerø	Innseiling til Kragerø
<i>Samf.øk. nytte, samf.tryggleik og samanh. utbygging og standard</i>			Innseiling til Kragerø	Innseiling til Kragerø
				Gjennomseiling Torsbergrenna

Utfordringene for godstrafikken er handsama i Godsmeldingen som er et vedlegg til etatenes forslag. Her går ein i stor grad bort fra fokuset på samarbeid mellom havnene. Ambisjonene for å flytte vesentlige godsmengder fra veg til sjø og bane reduseres betraktelig. Skipsfartens og havnenes betydning for industriens transporter blir vektlagt i langt høyere grad. Havnene som knutepunkter for godstrafikk er framheva og etatene ser for seg mulige støtteordninger for å utvikle noen av de eksisterende havnene videre uten at det fremgår hvordan og hva.

Luftfart

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 høy samfunnsøkonomisk nytte. Trafikantnytta er rekna til 145 mrd. dersom Torp og Rygge samla kan ta 5,5 mill. passasjerar. Trafikantnytta reduseras 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 byggas 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 etatenes 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

Vurdering frå fylkesrådmannen:

Høringsfråsegn

Dei 12 mottatte høringsfråsegn er i stor grad i tråd med eller helt likelydande med resultatet frå Arena Samferdsel Telemark i Bø 18. mars. I dei tilfelle det er avvikande synspunkt som er spela inn, er desse etter fylkesrådmannens vurdering ikkje «tunge» nok eller kan seias å representere mange nok til å gjere ei administrativ endring på vedtakspunkta som kom fram i Bø.

Fylkesrådmannens innstilling må og seiast å være i samsvar med revidert Østlandspakke og dei momenta som er til vurdering i samband med en felles høyringsfråsegn som for tida er under arbeid i Østlandssamarbeidet.

Generelt om grunnlagsdokumentet

Fylkesrådmannen meiner det er eit riktig grep å ha ei felles økonomisk ramme for alle transportetatane. Det er fornuftig at prosjekt med oppstart i første periode i inneverande NTP ligg som bundne. Mukje tyder på at rammene er for små og at det kan argumenteras for at Høg ramme pluss må leggjast til grunn vidare. Mål som til dømes å nå null-utslippsmålet i dei 9 største byane, auka trafikk på jernbanen med behov for nye jernbanetunnelar i Oslo-Navet, satsing på 2 prioriterte vegsamband mellom Aust- og Vestlandet, full utbygging av heile interCity-triangelet, å ta igjen vedlikehaldsetterslepet på vegnettet – er kostnadsdrivande.

Riksveg

I lys av at E134 vart peika ut som den eine av to prioriterte høgfellssamband før i desember 2015, er det overraskande at denne vegen ikkje er prioritert høgare i grunnlagsdokumentet. Strekninga Århus-Gvammen opnas for trafikk i 2019. KVVU for Gvammen-Vågsli er i gang og ferdigstillast i tide til at avklaring kan skje i St.mld. om NTP. Det er viktig å ta omsyn til dei svært store effektane av Hordalandsdiagonalen. Det er skuffande at det ikkje er sett i gang KVVU for dette prosjektet, som aukar den samfunnsøkonomiske nytta for E134 betydeleg. Fylkesrådmannen meiner at investeringar i dette vegsambandet må prioriteras høgare, slik at den samfunnsøkonomiske nytta av E134 realiserast fullt ut.

Rv 36 er viktig for sambandet mellom Grenlandsområdet, Grenland hamn og E134, men også for trafikken mellom E134 og Vestfoldbyane Larvik, Sandefjord og Tønsberg samt for Larvik hamn. Rv 36 har stor lokal og regional verdi som transportåre for næringslivet langs vegen og i by-området Grenland. Fylkesrådmannen legg til grunn at bompengeprojekta mellom Bø og Seljord som er i prosess vert følgde opp og realisert som forventa.

Rv 41 er ein del av transportkorridoren mellom E134 og Sørlandet og Kristiansand, og er viktig for ei rekkje turistdestinasjonar i Telemark. Rv 41 er og viktig for næringslivet langs vegen. Fylkesrådmannen er nøgd med at strekninga Treungen-Vrådal er prioritert i grunnlagsdokumentet.

Fylkesrådmannen set spørsmålsteget ved om det er rett prioritering å satsa på opprusting av riksvegane i hht. motorvegplanen, når det er så store uløyste utfordringar innafor til dømes kollektivtransporten generelt og jernbane spesielt samt etterslep, vedlikehald og utvikling av fylkesvegnettet. Det er positivt at E134 er med blant vegane som er med i «motorvegplanen», men fylkesrådmannen meiner vegstandarden likevel må vurderas i kvart einskild prosjekt ut frå prissatte og ikkje-prissatte konsekvenser.

Jernbane

Fylkesrådmannen meiner jernbanen er eit svært effektivt og miljøvenleg verkemiddel for å nå klimamåla. Det har lenge vært ei klar føresetnad at heile interCity-triangelet skal byggjast ut. Det er derfor ei klar forventning frå Telemark at ytre-Inter-City til Skien byggjas ut med dobbeltspor innan 2027. Fylkesrådmannen meiner dette er svært viktig både av omsyn til persontransporten og godstrafikken og får å kunne utvikla ein fleirkjerna bystruktur på Austlandet med jernbanen som ryggraden i transportsystemet.

Utviklinga innanfor godstransport med jernbane i Telemark er god. Det vil være svært positivt med etablering av eit nytt anlegg for samansetjing av godstog i Grenland i Grenlandsområdet, som det peikas på i grunnlagsdokumentet.

Fylkesrådmannen meiner Grenlandsbanen er eit særskilt viktig jernbaneprojekt. Den vil bidra til at bu- og arbeidsmarkander sørover frå Grenland mot Kristiansand og Stavanger knyttes tettare saman. Dette er viktig for næringslivet og gjev gode rammer for regional utvikling. Fylkesrådmannen er overraska over at dette prosjektet ikkje er nærare omtala og prioritert i grunnlagsdokumentet. Det er difor knytt stor

forventning til KVVU for Grenlandsbanen og at Regjeringa vil prioritere denne samankoplinga i Stortingsmeldinga om NTP 2018-2029. Fylkesrådmannen forventar at arbeidet med kommunedelplan startar opp som ei direkte forlenging av KVVU-arbeidet.

Fylkesrådmannen legg til grunn at den positive utviklinga av rutetilbodet med tog på Sørlandsbanen held fram. Vidare er det viktig at det løyvast midlar til vedlikehald slik at banestrekningane tåler auka trafikk både av personar og gods.

Byområdet Grenland

Fylkesrådmannen er nøgd med at Grenland er eit av dei ni byområda som er aktuell for bymiljøavtale. Det er avgjerande med auka tilskott til drift av kollektiv i byområdet frå staten for å kunne oppretthalde og vidareutvikle satsinga på buss i Grenland, som er ein vesentleg del av Bypakke Grenland. Det er og viktig at investeringsmidlar til kollektiv, gange og sykkeltiltak kan nyttast på alle vegar uavhengig av eigar, slik at alle planlegging og utbygging i byområdet kan sjåast i samanheng. Byutviklingsavtaler blir i grunnlagsdokumentet nemnt som eit reiskap for å følgje opp arealdimensjonen i bymiljøavtalene. Fylkesrådmannen meiner at disse to avtalene må følges opp og styres under ett for å kunne nå nullvekstmålet, og det krev og tett koordinering mellom dei to aktuelle departementa (SD og KMD).

Fylkesrådmannen er positiv til satsing på eit raskt og effektivt samband for syklistar mellom Porsgrunn og Skien. Sykkelekkpressvegen som er foreslått på Rv 36 frå Vabakken til Gråtenmoen har høgt potensial for meir sykkeltrafikk. Det må prioriteras midlar til å fullføre sykkelvegen i begge retningar inn til og gjennom sentrum av Porsgrunn og Skien.

Bypakke Grenland fase 1 er planlagt å være ferdig i 2025. Den regionale areal og transportplanen for Grenland legg opp til å bruke eit samla sett med virkemiddel og strategier for å nå mål om vekst i arbeidsplasser og nullvekst i personbiltrafikken. Arbeidet må også vidareførast etter fase 1, og fylkesrådmannen føreset at staten tar sin del av dette. Det innber prioritering av midlar til utvikling av Rv 36 gjennom byområdet med påkobling til ny E18, forbetring av Fv353/356 (som er foreslått omklassifisert til riksveg) med kobling til hamn og framtidig næringsområde på Frier vest og vidare satsing på kollektivtrafikk (buss og bane) og mjuke trafikantar.

Fylkeskommunalt transportsystem

Etterslepet i vedlikehaldet på fylkesvegane i Telemark er kostnadsberekna til 3 mrd. For at Telemark fylkeskommune skal kunne gjerast i stand til å ta att dette etterslepet er fylkeskommunen avhengig at dei statlege overføringane aukast. Fylkesrådmannen støttar at riksvegane og fylkesvegane ses i samanheng i samband med å ta igjen vedlikehaldsetterslepet. Fylkesrådmannen forventar derfor at departementa samarbeider for å samordne sine budsjett slik at fylkeskommunane får tilført midlar som gjer at dette kan planleggjas og gjennomførast på ein systematisk og heilskapleg måte.

«Forskrift om minimum sikkerhetskrev til visse tunnelar på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo», fastsatt av Samferdselsdepartementet 10. desember 2014 pålegg fylkeskommunen å sikre ein viss standard på tunellar over 500 meter. Forskrifta skal være oppfylt innan 1.1.2020. For Telemark gjelder dette tre tunnelar, fv. 38 Kragerø- og Vadfosstunnelane og fv. 356 Porsgrunnstunnelen. Totalt er oppgraderinga kostandsrekna til om lag 140 millionar. Telemark fylkeskommune forventar statleg finansiering av dette slik det vart signalisert i statsbudsjettet.

Siden fv. 353/fv. 356 Rugtvedt – Voll – Svanvik – Porsgrunn er foreslått omllassifisert til riksveg i grunnlagsdokumentet legger fylkesrådmannen til grunn at det er gjort en vurdering som forutsatt i Ft sak 45/12. Dersom dette ikke er gjort forventer fylkesrådmannen at Statens vegvesen kommer tilbake til saken.

Fylkesrådmannen er opptatt av at den auka satsinga på kollektivtransport held fram. For å nå måla om fleire miljøvennlige reiser må staten bidra meir til drift og investering av kollektivtrafikk. Ein meir føreseielig finansiering er avgjerande for at innbyggjarane i heile Telemark kan få eit godt kollektivtilbod.

Ny teknologi

Fylkesrådmannen stiller seg positiv til at det må satsast på å utvikla og ta i bruk ny teknologi både for å auke tryggleiken innafor alle transportformene, men også for å løysa dei trafikale utfordringane i høve til å nå null-utslippsmålet. Telemark fylkeskommune har i tidleg fase av NTP-prosessen spela inn at vi ønsker å være pilotområde for å ta i bruk Intelligente transportsystemer (ITS) i byområdet Grenland. Vi håper det kan utviklas eit slik prøveprosjekt med omtale i Stortingsmeldinga om NTP 2018-2029.

Kyst - hamner og farleier

Den nasjonal Godsutgreiinga peikar på Grenland som eit av dei sentrale havneområda som vil ha betydeleg vekst og moglegheit for kopling mellom sjø og bane. Det er derfor positivt at etatane i grunnlagsdokumentet peikar på at et punkt for samansetjing av lange godstog bør vurderast i Grenland knytt til hamnetrafikken. Det er vidare positivt at utbetringa av Torsbergrenna er foreslått som tiltak som vil gjera det mogleg for større laster og sikrare seiling til industrien.

Fylkesrådmannen meiner Jyllandkorridoren må inngå som ein viktig utanlandskorridor, og at hamnene Larvik, Grenland og Kristiansand må ses som 3 viktige hamner for utanlandstransporten i denne delen av landet.

Luftfart

Fylkesrådmannen meiner det er viktig at ikkje-statlege flyplasser får rammetilhøve som gjer dei levedyktige. Dei spelar ein svært viktig rolle for lokalt og regionalt næringsliv og såleis for den regionale utviklinga. Det er og viktig å anerkjenne desse i samband med dei overordna vurderingane av til dømes behov for utbygging av kapasiteten på OSL Gardermoen, og vurdere i kva grad desse kan spele ei rolle.

Mindre investeringer – programområda

Fylkesrådmannen har erfaring med at relativt små midlar kan gjera store utslag i forbetingar til dømes i trafikktryggleiken. Det same gjeld knutepunktutvikling og gode venteplassar for passasjerar med ekspressbussane som går langs riksvegane. Det er og viktig å ha god vilje til å finne gode løysingar for venteplassar for passasjeranse i samband med skifte mellom buss og tog.

Det er særskild viktig at dei prosjekta som vert prioritert i handlingsprogramma også følgjast opp med løyvingar over dei årlege statsbudsjetta. Fylkesrådmannen ser derfor fram til brei og inkluderande medverknad i prosessen med handlingsprogramma for NTP 2018-2029.

Vedlegg:

Oppsummering av innkomne høringsfråsegn pr. 20.04.2016