



Vinje kommune

Rådmannen

--

Arkiv saknr:	2016/1163
Løpenr.:	10373/2016
Arkivkode:	113

Utval	Møtedato	Utval Saksnr
Formannskapet	26.05.2016	16/46
Kommunestyret	16.06.2016	16/62

Sakshandsamar: Jan Myrekrok

Høyring - Transportetatane sitt grunnlagsdokument for NTP 2018 - 2029

Vedlegg:

- 1 E134 Haukelivegen AS - Uttale til NTP 2018-29
- 2 Vedtakspunkt frå "Arena samferdsel" i Bø

Dokument i saka:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---grunnlagsdokument-nasjonal-transportplan-2018-2029/id2477490/>

Bakgrunn:

Dei statlege transportetatane og AVINOR leverte «Grunnlagsdokument» for regjeringa sitt arbeid med St.meld. om Nasjonal transportplan 2018 – 2029 (heretter kalla NTP) den 29. februar. Same dag blei det sendt til fylkeskommunane og dei fire største byane til høyring. Høyringsbrev og grunnlagsdokument finn ein på linken på «Dokument i saka» over.

Telemark fylkeskommune arrangerte «Arena Samferdsel Telemark» 18. mars 2016, for å freiste å få til semje om hovudprioriteringar frå Telemark. Dette dokumentet er, saman med uttala frå E134 Haukelivegen, lagt med som vedlegg. Det er eit omfattande dokumentgrunnlag som ligg føre. Innleiingsvis gjev ein att fylkeskommunens oppsummering av verknad for Telemark når det gjeld veg og bane.

Økonomisk ramme og kriterier for prioritering

Regjeringa har ved to høve gitt retningsliner for etatane og AVINOR sitt arbeid med NTP. Føringer for arbeidet har mellom anna vært at klimagassutsleppa skal vere halvert innan 2030 og 0-utslippsmålet skal vere 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 følgjande storleikar på rammer:

Låg	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 lågutslippsbilar, 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 prosjekt:

Låg	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. 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 motorvegar 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.

Føreslegne nye prosjekt er:

	Låg	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 Røldal-Seljestad

Statens vegvesen har vurdert eit mogleg motorveg- og høghastigheits vegnett. Hovudfunksjonen 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, pålitelegheit, framkommelegheit, høgare trafikktryggleik, oppretthalde og forsterke næringslivet

konkurransesevne og utvikling av større og meir robuste bu-, og arbeids- og serviceregioner i store deler av landet. Dei negative verknadene er høgare klimagassutslipp som følgje 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 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 låg ramme) og dobbeltsporsparcell sør for Tønsberg (ikkje i låg ramme) - Dobbeltspor Farriseidet - Porsgrunn og Skien hensetjing. 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 skuvast 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 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-Cityutbygginga. 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 vere 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 kortast ned med over 1 t. Trafikken mellom byane langs Vestfoldbanen er allereie stor, og med den Osloretta trafikken vert banen endå meir styrka som følgje 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 KVU for Grenlandsbanen som føreset at dobbeltsporet er fullført til Porsgrunn.

Høyringsfristen er **1. juli**.

Vurdering:

Riksveg

I ljøs av at E134 vart peika ut som den eine av to prioriterte høgfellssamband i desember 2015, er det overraskande at denne vegen ikkje er prioritert høgare i grunnlagsdokumentet. Her ser ein ingen samanheng mellom dei positive signala statsråden kom med, og det transportetatane la fram. Mælefjelltunnelen opnar for trafikk i 2019. KVVU for Gvammen - Vågsli er i gang, og blir ferdigstilt i tide til at avklaring kan skje i St.mld. om NTP.

Det er også svært om og gjere å ta omsyn til dei store effektane av Hordalandsdiagonalen. Det er langt på veg uforståeleg at det ikkje er sett i gang KVVU for dette prosjektet, som aukar den samfunns-økonomiske nytta for E134 betydeleg. Rådmannen meiner at investeringar i dette vegsambandet må prioriterast høgare, slik at den samfunnsøkonomiske nytta av E134 realiserast fullt ut.

E134 Haukelivegen peikar i si uttale på fleire vegparsellar som er viktige for Vinje, og rådmannen tek ikkje oppatt desse argumenta i saka, men syner til dei innspel som ligg i deira uttale.

Mindre investeringar – programområda

I Vinje har ein positiv erfaring med at relativt små midlar kan gjera store utslag i forbetringar til dømes i trafikktryggleiken, jamfør utbetringar på E134 Mogane i 2015. Det same gjeld kollektivknutepunktutvikling, etablering av busslommer og gode venteplassar for passasjerar med ekspressbussane som går langs riksvegane.

Det er ønskjeleg at denne ordninga held fram, og at slike prosjekt som til dømes kollektivknutepunkt i Åmot vert prioritert i handlingsprogramma og blir fulgt opp med løyvingar over dei årlege statsbudsjetta.

Jernbane

Sjølv om det er positivt med Inter City-satsinga, så manglar Noreg ein lyntogstrategi. Reiseaktiviteten innanlands kan samanliknast med land som har fleire gongar vårt innbyggjartal, og mellom fleire av dei tettast befolka områda i sør-Noreg ville det lagt til rette for rask skinnegående transport. Mellom Oslo og Vestlandet (Bergen, Haugesund og Stavanger) har vi kvar dag cirka 80 flyavgangar i kvar retning. Oslo – Stavanger og Oslo – Bergen er blant Europas 10 mest trafikkerte innanriks flyruter.

Transportbehovet vårt medfører, i tillegg til persontransporten, ca 10 000 vogntogturar på meir enn 150 kilometer kvar dag. Ein enorm slitasje og belastning for miljøet og vegar. Eit lyntognettverk ville gje næringslivet raskare marknadstilgang og auke konkurransekrafta monaleg.

Rådmannens framlegg til vedtak:

1. Vinje kommune syner til uttala frå E134 Haukelivegen, og stør dei hovudpunkt om riksvegar som denne uttala peikar på.
2. Ordninga med mindre investeringar i programråda med strekningsvis standardheving av riksvegane, og kollektivknutepunkt må halde fram.

3. Bygging av lyntogtrasé over Haukeli med forgreiningar til Grenland og vestlandsbyane i Rogaland og Hordaland, som en del av Norges framtidige regionale og nasjonale infrastruktur, må inn i nasjonal transportplan.

Rådmannen, 10.05.16

Jan Myrekrok, rådmann /s/

Handsaming i Formannskapet 26.05.2016:

Framleggs frå formannskapet:

Nytt 1. pkt.:

Bygginga av nye tunnelar på Haukelifjell er fyrste prioritet og byggestart må bli tidleg i fyrste 4 års periode.

Endringsframlegg frå rådmannen:

Endre pkt. 2 til :

Ordninga med mindre investeringar i programråda med strekningsvis standardheving av riksvegane, og kollektivknutepunkt må halde fram på sama nivå som før.

Røysting:

Framlegga frå formannskapet og endringsframlegget frå rådmannen blei samrøystes vedteke.

Vedtaket blei då:

4. Bygginga av nye tunnelar på Haukelifjell er fyrste prioritet og byggestart må bli tidleg i fyrste 4 års periode.
5. Vinje kommune syner elles til uttala frå E134 Haukelivegen, og stør dei hovudpunkt om riksvegar som denne uttala peikar på.
6. Ordninga med mindre investeringar i programråda med strekningsvis standardheving av riksvegane, og kollektivknutepunkt må halde fram på sama nivå som før.
7. Bygging av lyntogtrasé over Haukeli med forgreiningar til Grenland og vestlandsbyane i Rogaland og Hordaland, som en del av Norges framtidige regionale og nasjonale infrastruktur, må inn i nasjonal transportplan.

Saksordfører: Tone Edland

Handsaming i Kommunestyret 16.06.2016:

Framlegg frå H og AP v. Bjørn Arne Lindskog:

Endre pkt. 1 til:

1. Bygging av nye tunnelar med 100% vintersikker veg over Haukelifjell er 1. prioritet, og me krev byggestart i 2018.

Formannskapetets framlegg til punkt 1 blei sett opp mot Linskogs endringsframlegg. Linskogs framlegg blei samrøystes vedteke.

Framlegget frå formannskapetets punkt 2 til 4 blei samrøystes vedteke.

8. Bygging av nye tunnelar med 100% vintersikker veg over Haukelifjell er 1. prioritet, og me krev byggestart i 2018.
9. Vinje kommune syner elles til uttala frå E134 Haukelivegen, og stør dei hovudpunkt om riksvegar som denne uttala peikar på.
10. Ordninga med mindre investeringar i programråda med strekningsvis standardheving av riksvegane, og kollektivknutepunkt må halde fram på sama nivå som før.
11. Bygging av lyntogtrasé over Haukeli med forgreiningar til Grenland og vestlandsbyane i Rogaland og Hordaland, som en del av Norges framtidige regionale og nasjonale infrastruktur, må inn i nasjonal transportplan.