



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 Oslo

| | |
|--------------------------|-------------|
| SAMFERDSELSDEPARTEMENTET | |
| AVD. SAKSBEH. PLS | S. SAKSBEH. |
| 07 MAI 2008 | |
| S.NR. 08/173-171 | |
| ARKIV: 412.3 | AVSKREVET |

Høringsuttalelse til de statlige transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019

Vedlagt oversendes Vestfold fylkeskommunes høringsuttalelse til de Statlige transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019. Saken ble behandlet i Fylketinget den 29. april og det ble fattet følgende vedtak:

1. Økonomiske rammer og prioriteringer.

Vestfold fylkeskommune mener at de totale rammene må økes med 60 %. De foreslåtte investeringsrammer er ikke tilstrekkelige for å nå de mål som settes til et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Fylkeskommunen slutter seg til transportetatenes forslag om å øke ressursbruken til drift og vedlikehold av veg- og jernbanenettet.

For å sikre nødvendig fart i prioriterte satsinger, må ulike typer prosjektfinansiering tas i bruk. Det må utredes hvilken effekt prosjektfinansiering vil ha på å redusere den nasjonale andelen av virksomheter og arbeidskraft i større utbyggingsprosjekter, slik at etterspørselspresset i den nasjonale økonomien relativt sett reduseres.

2. Vestfoldbanen.

Vestfold fylkeskommune er tilfreds med at Jernbaneverket har prioritert utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen, men beklager at utbyggingstakten er alt for lav i forhold til tidligere plandokumenter. Klima- og miljøhensyn tilsier at planlegging og utbygging må forseres ytterligere, etter prioriteringene som det er enighet om i Plattform Vestfold og som en forutsetning for SørVestbanen. Dette betyr at dobbeltspor til Larvik og enkeltspor videre til Eidanger er ferdig utbygget innen 2019. Fylkeskommunen ber om at det gis aksept for prosjektfinansiering av jernbane og ønsker å ta initiativ til slik finansiering for Vestfoldbanen.

Intercystrekningene må bygges ut først da en evt. fremtidig satsing på høyhastighetsbane må bygges ut fra disse.

3. E18 (stamveg)

Vestfold fylkeskommune forutsetter at utbyggingen av E18 til 4-felts veg gjennom hele Vestfold ferdigstilles i løpet av 2013, og at Staten opprettholder tidligere intensjon om 40 % statlig finansiering, Fylkeskommunen ber om at innkrevingsperioden settes til 20 år og at eventuelle merinntekter brukes til å redusere bompengesatsen. Det er viktig at nivået på bompengesatsene settes slik at man unngår trafikklekkasje til sideveger gjennom tett bebodde områder.

Vestfold fylkeskommune slutter seg til forslaget om at Larvik Havn og Sandefjord Lufthavn får

stamvegtilknytning.

4. Transportkorridorer

Vestfold fylkeskommune støtter satsing på utbygging av helhetlige transportkorridorer med effektiv overgang mellom transportformer og gode koblinger mellom korridorer. I denne sammenhengen vil fylkestinget spesielt peke på transportkorridorene 3 og 5 og utenlandskorridorene U3 og U1. Det er særlig viktig at E18 bygges ut tilsammenhengende 4-felts veg helt til Kristiansand.

5. Rammer og føringer øvrige riksveger

Fylkeskommunen kan ikke akseptere:

- a. at fylkesfordelt investeringsramme til Vestfold bare er 3,6 %. Både trafikkarbeid, trafikksikkerhetshensyn, folketall samt behovet for å bygge ut et funksjonelt gang- og sykkelvegnett tilsier at andelen må økes til 5% slik det var forutsatt i NTP 2006-15.
- b. statlige føringer for fylkeskommunens disponering av investeringsmidlene.
- c. at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene fra 2010 uten at vedlikeholdsetterslepet kompenseres før overtagelsen.
- d. At fylkesfordelt investeringsramme til Buskerud er så lav at fylket ikke kan bygge ut sine riksveier mot Vestfold, og særlig RV 319 mot Svelvik, til en akseptabel standard.

6. Bystrategier

Fylkeskommunen ser det som positivt at Bystrategiprojektet for de 4 mellomstore byområdene i region sør er omtalt i NTP med mål om å utvikle attraktive og bærekraftige byområder.

Vestfoldkommunene er positive til en videre prosess for å utvikle samarbeidet, og forutsetter at prosjektet fra statlig hold følges opp med:

- a. Prioritering av nasjonal infrastruktur som underbygger denne utviklingen i regionene.
- b. Plan-, drift- og investeringsmidler hvor kollektivtrafikk, gang- og sykkelveger, trafikkbegrensende tiltak er viktige elementer.
- c. Etablering av et nasjonalt byutviklingsprosjekt for mellomstore byområder, i første omgang for byområdene i region sør.

7. Videre prosess

Fylkeskommunen vil påpeke at følgende forhold må ivaretas i det videre arbeid med NTP:

- a. Samferdselsdepartementet initierer en konseptvalgutredning (KVU) for Lufthavnstruktur på Østlandet, på linje med hva som kreves for tilsvarende veg- og jernbaneprosjekter, hvor transportbehovet ses i et helhetlig transportperspektiv.
- b. Gjennom videre arbeid med NTP må det legges rammebetingelser for lufthavnene på Østlandet som sikrer utvikling av en rasjonell og miljørettet lufthavnstruktur, der også Sandefjord Lufthavn Torp videreutvikles som en sterk regional lufthavn.
- c. Fylkeskommunen forutsettes å bli involvert i utarbeidelsen av handlingsprogram for jernbane og stamveger, i samråd med berørte kommuner.

Med hilsen



Rune Kippersund
seksjonssjef plan og samferdsel



Anne-Gro Ahnstrøm
fagansvarlig samferdsel

Vår dato Vår referanse
30.04.2008 2006/00514-53

Kopi til

Transportetatenes sekretariat for Nasjonal transportplan, Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Vedlegg

Saksprotokoll og saksframlegg til Fylkestingets sak 38/08 Høringsuttalelse til de statlige
transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak 200600514
Arkivnr.
Saksbehandler Anne-Gro Ahnstrøm

| Saksgang | Møtedato | Sak nr. |
|--------------------------------------|----------|---------|
| Hovedutvalg for samferdsel og næring | 23.04.08 | 11/08 |
| Fylkestinget | 29.04.08 | 38/08 |

HØRINGSUTTALELSE TIL DE DE STATLIGE TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2010-2019

Hovedutvalg for samferdsel og næring 23.04.08

Fylkesrådmannens innstilling

1. Økonomiske rammer og prioriteringer.

Vestfold fylkeskommune mener at de totale rammene må økes med 60 %. De foreslåtte investeringsrammer er ikke tilstrekkelige for å nå de mål som settes til et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Fylkeskommunen slutter seg til transportetatenes forslag om å øke ressursbruken til drift og vedlikehold av veg- og jernbanenettet.

For å sikre nødvendig fart i prioriterte satsinger, må ulike typer prosjektfinansiering tas i bruk. Det må utredes hvilken effekt prosjektfinansiering vil ha på å redusere den nasjonale andelen av virksomheter og arbeidskraft i større utbyggingsprosjekter, slik at etterspørselspresset i den nasjonale økonomien relativt sett reduseres.

2. Vestfoldbanen.

Vestfold fylkeskommune er tilfreds med at Jernbaneverket har prioritert utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen, men beklager at utbyggingstakten er alt for lav i forhold til tidligere plandokumenter. Klima- og miljøhensyn tilsier at planlegging og utbygging må forseres ytterligere, etter prioriteringene som det er enighet om i Plattform Vestfold og som en forutsetning for SørVestbanen. Dette betyr at dobbeltspor til Larvik og enkeltspor videre til Eidanger er ferdig utbygget innen 2019. Fylkeskommunen ber om at det gis aksept for prosjektfinansiering av jernbane og ønsker å ta initiativ til slik finansiering for Vestfoldbanen.

Intercitystrekningene må bygges ut først da en evt. fremtidig satsing på høyhastighetsbane må bygges ut fra disse.

3. E18 (stamveg)

Vestfold fylkeskommune forutsetter at utbyggingen av E18 til 4-felts veg gjennom hele Vestfold ferdigstilles i løpet av 2013, og at Staten opprettholder tidligere intensjon om 40 % statlig finansiering. Fylkeskommunen ber om at innkrevingsperioden settes til 20 år og at eventuelle merinntekter brukes til å redusere bompengesatsen. Det er viktig at nivået på bompengesatsene settes slik at man unngår trafikklekkasje til sideveger gjennom tett bebodde områder.

Vestfold fylkeskommune slutter seg til forslaget om at Larvik Havn og Sandefjord Lufthavn får stamvegtilknytning.

4. Transportkorridorer

Vestfold fylkeskommune støtter satsing på utbygging av helhetlige transportkorridorer med effektiv overgang mellom transportformer og gode koblinger mellom korridorer. I denne sammenhengen vil fylkestinget spesielt peke på transportkorridorene 3 og 5 og utenlandskorridorene U3 og U1. Det er særlig viktig at E18 bygges ut tilsammenhengende 4-felts veg helt til Kristiansand.

5. Rammer og føringer øvrige riksveger

Fylkeskommunen kan ikke akseptere:

- a. at fylkesfordelt investeringsramme til Vestfold bare er 3,6 %. Både trafikkarbeid, trafikksikkerhetshensyn, folketall samt behovet for å bygge ut et funksjonelt gang- og sykkelvegnett tilsier at andelen må økes til 5% slik det var forutsatt i NTP 2006-15.
- b. statlige føringer for fylkeskommunens disponering av investeringsmidlene.
- c. at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene fra 2010 uten at vedlikeholdsetterslepet kompenseres før overtagelsen.

6. Bystrategier

Fylkeskommunen ser det som positivt at Bystrategiprojektet for de 4 mellomstore byområdene i region sør er omtalt i NTP med mål om å utvikle attraktive og bærekraftige byområder. Vestfoldkommunene er positive til en videre prosess for å utvikle samarbeidet, og forutsetter at prosjektet fra statlig hold følges opp med:

- a. Prioritering av nasjonal infrastruktur som underbygger denne utviklingen i regionene.
- b. Plan-, drift- og investeringsmidler hvor kollektivtrafikk, gang- og sykkelveger, trafikkbegrensende tiltak er viktige elementer.
- c. Etablering av et nasjonalt byutviklingsprosjekt for mellomstore byområder, i første omgang for byområdene i region sør.

7. Videre prosess

Fylkeskommunen vil påpeke at følgende forhold må ivaretas i det videre arbeid med NTP:

- a. Samferdselsdepartementet initierer en konseptvalgutredning (KVU) for Lufthavnstruktur på Østlandet, på linje med hva som kreves for tilsvarende veg- og jernbaneprosjekter, hvor transportbehovet ses i et helhetlig transportperspektiv.
- b. Gjennom videre arbeid med NTP må det legges rammebetingelser for lufthavnene på Østlandet som sikrer utvikling av en rasjonell og miljørettet lufthavnstruktur, der også Sandefjord Lufthavn Torp videreutvikles som en sterk regional lufthavn.
- c. Fylkeskommunen forutsettes å bli involvert i utarbeidelsen av handlingsprogram for jernbane og stamveger, i samråd med berørte kommuner.

Møtebehandling i hovedutvalg for samferdsel og næring 23.04.2008

Repr Henry Smidsrød (FrP) fremmet følgende forslag/alternativt forslag til pkt 3.

”4. feltsvei gjennom Vestfold (E-18) fullfinansieres av Staten.”

Leder Erik Holmelin (H) fremmet følgende forslag til nytt pkt 5 d:

(Fylkeskommunen kan ikke akseptere:)

”at fylkesfordelt ramme til Buskerud er så lav at fylket ikke kan bygge ut RV 319 Svelvik til moderne standard.”

Holmelin trakk sitt forslag til nytt pkt 5 d.

Smidsrøds forslag fikk 2 stemmer (FrP) og falt.

Fylkesrådmannens pkt 1-7 ble enstemmig vedtatt.

Ny innstilling

1. Økonomiske rammer og prioriteringer.

Vestfold fylkeskommune mener at de totale rammene må økes med 60 %. De foreslåtte investeringsrammer er ikke tilstrekkelige for å nå de mål som settes til et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Fylkeskommunen slutter seg til transportetatens forslag om å øke ressursbruken til drift og vedlikehold av veg- og jernbanenettet.

For å sikre nødvendig fart i prioriterte satsinger, må ulike typer prosjektfinansiering tas i bruk. Det må utredes hvilken effekt prosjektfinansiering vil ha på å redusere den nasjonale andelen av virksomheter og arbeidskraft i større utbyggingsprosjekter, slik at etterspørselspresset i den nasjonale økonomien relativt sett reduseres.

2. Vestfoldbanen.

Vestfold fylkeskommune er tilfreds med at Jernbaneverket har prioritert utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen, men beklager at utbyggingstakten er alt for lav i forhold til tidligere plandokumenter. Klima- og miljøhensyn tilsier at planlegging og utbygging må forseres ytterligere, etter prioriteringene som det er enighet om i Plattform Vestfold og som en forutsetning for SørVestbanen. Dette betyr at dobbeltspor til Larvik og enkeltspor videre til Eidanger er ferdig utbygget innen 2019. Fylkeskommunen ber om at det gis aksept for prosjektfinansiering av jernbane og ønsker å ta initiativ til slik finansiering for Vestfoldbanen.

Intercitystrækningene må bygges ut først da en evt. fremtidig satsing på høyhastighetsbane må bygges ut fra disse.

3. E18 (stamveg)

Vestfold fylkeskommune forutsetter at utbyggingen av E18 til 4-felts veg gjennom hele Vestfold ferdigstilles i løpet av 2013, og at Staten opprettholder tidligere intensjon om 40 % statlig finansiering. Fylkeskommunen ber om at innkrevingsperioden settes til 20 år og at eventuelle merinntekter brukes til å redusere bompengesatsen. Det er viktig at nivået på bompengesatsene settes slik at man unngår trafikklekkasje til sideveger gjennom tett bebodde områder.

Vestfold fylkeskommune slutter seg til forslaget om at Larvik Havn og Sandefjord Lufthavn får stamvegtilknytning.

4. Transportkorridorer

Vestfold fylkeskommune støtter satsing på utbygging av helhetlige transportkorridorer med effektiv overgang mellom transportformer og gode koblinger mellom korridorer. I denne sammenhengen vil fylkestinget spesielt peke på transportkorridorene 3 og 5 og utenlandskorridorene U3 og U1. Det er særlig viktig at E18 bygges ut tilsammenhengende 4-felts veg helt til Kristiansand.

5. Rammer og føringer øvrige riksveger

Fylkeskommunen kan ikke akseptere:

- at fylkesfordelt investeringsramme til Vestfold bare er 3,6 %. Både trafikkarbeid, trafiksikkerhetshensyn, folketall samt behovet for å bygge ut et funksjonelt gang- og sykkelvegnett tilsier at andelen må økes til 5% slik det var forutsatt i NTP 2006-15.
- statlige føringer for fylkeskommunens disponering av investeringsmidlene.
- at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene fra 2010 uten at vedlikeholdsetterslepet kompenseres før overtagelsen.

6. Bystrategier

Fylkeskommunen ser det som positivt at Bystrategiprojektet for de 4 mellomstore byområdene i region sør er omtalt i NTP med mål om å utvikle attraktive og bærekraftige byområder. Vestfoldkommunene er positive til en videre prosess for å utvikle samarbeidet, og forutsetter at prosjektet fra statlig hold følges opp med:

- a. Prioritering av nasjonal infrastruktur som underbygger denne utviklingen i regionene.
- b. Plan-, drift- og investeringsmidler hvor kollektivtrafikk, gang- og sykkelveger, trafikkbegrensende tiltak er viktige elementer.
- c. Etablering av et nasjonalt byutviklingsprosjekt for mellomstore byområder, i første omgang for byområdene i region sør.

7. Videre prosess

Fylkeskommunen vil påpeke at følgende forhold må ivaretas i det videre arbeid med NTP:

- a. Samferdselsdepartementet initierer en konseptvalgutredning (KVU) for Lufthavnstruktur på Østlandet, på linje med hva som kreves for tilsvarende veg- og jernbaneprosjekter, hvor transportbehovet ses i et helhetlig transportperspektiv.
- b. Gjennom videre arbeid med NTP må det legges rammebetingelser for lufthavnene på Østlandet som sikrer utvikling av en rasjonell og miljørettet lufthavnstruktur, der også Sandefjord Lufthavn Torp videreutvikles som en sterk regional lufthavn.
- c. Fylkeskommunen forutsettes å bli involvert i utarbeidelsen av handlingsprogram for jernbane og stamveger, i samråd med berørte kommuner.

Fylkestinget 29.04.08

Møtebehandling i fylkestinget 29.04.2008

Representanten Alf Henriksen (R) fremmet følgende forslag:

Pkt 2, tillegg siste setning, 1. avsnitt:

”Fylkeskommunen ber om at det gis aksept for prosjekt *og låne* finansiering av jernbane.....

Representanten Unni Hanson (FrP) fremmet følgende forslag til nytt første avsnitt pkt 3:

”Vestfold fylkeskommune forutsetter at utbyggingen av E-18 til 4-felts veg gjennom hele Vestfold ferdigstilles i løpet av 2013, og at veien fullfinansieres av Staten.”

Representanten Andreas Muri (H) fremmet følgende forslag på vegne av H, Frp og V:

5 d:

”At fylkesfordelt investeringsramme til Buskerud er så lav at fylket ikke kan bygge ut sine riksveier mot Vestfold, og særlig RV 319 mot Svelvik, til en akseptabel standard.”

Hovedutvalgets innstilling pkt 1 ble enstemmig vedtatt.

Hovedutvalgets innstilling pkt 2 – fram til siste setning i 1 avsnitt ble enstemmig vedtatt

Hovedutvalgets innstilling pkt 2 – resten av punktet ble vedtatt med 29 stemmer (9 H, 2 V, 12 AP, 2 SV, 2 SP, 2 KrF) mot 10 stemmer R, 9 FrP +?) avgitt for Rs tilleggsforslag pkt 2 (*og låne*)

Hovedutvalgets innstilling pkt 3 (første avsnitt) ble vedtatt med 30 stemmer (9 H, 2 V, 12 AP, 2 SV, 2 SP, 2 KrF, R) mot 9 stemmer (FrP) avgitt for FrPs alternativ til første avsnitt pkt 3.

Hovedutvalgets pkt 3 siste setning ble enstemmig vedtatt.

Hovedutvalgets innstilling pkt 4 ble enstemmig vedtatt.

Hovedutvalgets innstilling pkt 5 (a, b, c) ble enstemmig vedtatt.

Fellesforslaget fra H, FrP og V til nytt pkt 5d ble vedtatt med 21 stemmer (9 H, 9 FrP, 2 V, 1 AP) mot 18 stemmer (11 AP, 2 SV, 2 SP, 2 KrF, R)

Hovedutvalgets innstilling pkt 6 (a, b, c) ble enstemmig vedtatt.

Hovedutvalgets innstilling pkt 7 (a, b, c) ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Økonomiske rammer og prioriteringer.

Vestfold fylkeskommune mener at de totale rammene må økes med 60 %. De foreslåtte investeringsrammer er ikke tilstrekkelige for å nå de mål som settes til et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Fylkeskommunen slutter seg til transportetatens forslag om å øke ressursbruken til drift og vedlikehold av veg- og jernbanenettet.

For å sikre nødvendig fart i prioriterte satsinger, må ulike typer prosjektfinansiering tas i bruk. Det må utredes hvilken effekt prosjektfinansiering vil ha på å redusere den nasjonale andelen av virksomheter og arbeidskraft i større utbyggingsprosjekter, slik at etterspørselspresset i den nasjonale økonomien relativt sett reduseres.

2. Vestfoldbanen.

Vestfold fylkeskommune er tilfreds med at Jernbaneverket har prioritert utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen, men beklager at utbyggingstakten er alt for lav i forhold til tidligere plandokumenter. Klima- og miljøhensyn tilsier at planlegging og utbygging må forseres ytterligere, etter prioriteringene som det er enighet om i Plattform Vestfold og som en forutsetning for SørVestbanen. Dette betyr at dobbeltspor til Larvik og enkeltspor videre til Eidanger er ferdig utbygget innen 2019. Fylkeskommunen ber om at det gis aksept for prosjektfinansiering av jernbane og ønsker å ta initiativ til slik finansiering for Vestfoldbanen.

Intercitystrekningene må bygges ut først da en evt. fremtidig satsing på høyhastighetsbane må bygges ut fra disse.

3. E18 (stamveg)

Vestfold fylkeskommune forutsetter at utbyggingen av E18 til 4-felts veg gjennom hele Vestfold ferdigstilles i løpet av 2013, og at Staten opprettholder tidligere intensjon om 40 % statlig finansiering. Fylkeskommunen ber om at innkrevingsperioden settes til 20 år og at eventuelle merinntekter brukes til å redusere bompengesatsen. Det er viktig at nivået på bompengesatsene settes slik at man unngår trafikklekkasje til sideveger gjennom tett bebodde områder.

Vestfold fylkeskommune slutter seg til forslaget om at Larvik Havn og Sandefjord Lufthavn får stamvegtilknytning.

4. Transportkorridorer

Vestfold fylkeskommune støtter satsing på utbygging av helhetlige transportkorridorer med effektiv overgang mellom transportformer og gode koblinger mellom korridorer. I denne sammenhengen vil fylkestinget spesielt peke på transportkorridorene 3 og 5 og utenlandskorridorene U3 og U1. Det er særlig viktig at E18 bygges ut tilsammenhengende 4-felts veg helt til Kristiansand.

5. Rammer og føringer øvrige riksveger

Fylkeskommunen kan ikke akseptere:

- a. at fylkesfordelt investeringsramme til Vestfold bare er 3,6 %. Både trafikkarbeid, trafikk sikkerhetshensyn, folketall samt behovet for å bygge ut et funksjonelt gang- og sykkelvegnett tilsier at andelen må økes til 5% slik det var forutsatt i NTP 2006-15.
- b. statlige føringer for fylkeskommunens disponering av investeringsmidlene.
- c. at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene fra 2010 uten at vedlikeholdsetterslepet kompenseres før overtagelsen.
- d. At fylkesfordelt investeringsramme til Buskerud er så lav at fylket ikke kan bygge ut sine riksveier mot Vestfold, og særlig RV 319 mot Svelvik, til en akseptabel standard.

6. Bystrategier

Fylkeskommunen ser det som positivt at Bystrategiprojektet for de 4 mellomstore byområdene i region sør er omtalt i NTP med mål om å utvikle attraktive og bærekraftige byområder. Vestfoldkommunene er positive til en videre prosess for å utvikle samarbeidet, og forutsetter at prosjektet fra statlig hold følges opp med:

- a. Prioritering av nasjonal infrastruktur som underbygger denne utviklingen i regionene.
- b. Plan-, drift- og investeringsmidler hvor kollektivtrafikk, gang- og sykkelveger, trafikkbegrensende tiltak er viktige elementer.
- c. Etablering av et nasjonalt byutviklingsprosjekt for mellomstore byområder, i første omgang for byområdene i region sør.

7. Videre prosess

Fylkeskommunen vil påpeke at følgende forhold må ivaretas i det videre arbeid med NTP:

- a. Samferdselsdepartementet initierer en konseptvalgutredning (KVU) for Lufthavnstruktur på Østlandet, på linje med hva som kreves for tilsvarende veg- og jernbaneprosjekter, hvor transportbehovet ses i et helhetlig transportperspektiv.
- b. Gjennom videre arbeid med NTP må det legges rammebetingelser for lufthavnene på Østlandet som sikrer utvikling av en rasjonell og miljørettet lufthavnstruktur, der også Sandefjord Lufthavn Torp videreutvikles som en sterk regional lufthavn.
- c. Fylkeskommunen forutsettes å bli involvert i utarbeidelsen av handlingsprogram for jernbane og stamveger, i samråd med berørte kommuner.



Arkivsak 200600514
Arkivnr. E: 145 N00
Saksbehandler Anne-Gro Ahnstrøm
Saksgang
Hovedutvalg for samferdsel og næring
Fylkestinget

Møtedato Sak nr.
23.04.2008
29.04.2008 38/08

Høringsuttalelse til de statlige transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019

Fylkesrådmannens innstilling

1. Økonomiske rammer og prioriteringer.

Vestfold fylkeskommune mener at de totale rammene må økes med 60 %. De foreslåtte investeringsrammer er ikke tilstrekkelige for å nå de mål som settes til et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Fylkeskommunen slutter seg til transportetatenes forslag om å øke ressursbruken til drift og vedlikehold av veg- og jernbanenettet.

For å sikre nødvendig fart i prioriterte satsinger, må ulike typer prosjektfinansiering tas i bruk. Det må utredes hvilken effekt prosjektfinansiering vil ha på å redusere den nasjonale andelen av virksomheter og arbeidskraft i større utbyggingsprosjekter, slik at etterspørselspresset i den nasjonale økonomien relativt sett reduseres.

2. Vestfoldbanen.

Vestfold fylkeskommune er tilfreds med at Jernbaneverket har prioritert utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen, men beklager at utbyggingstakten er alt for lav i forhold til tidligere plandokumenter. Klima- og miljøhensyn tilsier at planlegging og utbygging må forseres ytterligere, etter prioriteringene som det er enighet om i Plattform Vestfold og som en forutsetning for SørVestbanen. Dette betyr at dobbeltspor til Larvik og enkeltspor videre til Eidanger er ferdig utbygget innen 2019. Fylkeskommunen ber om at det gis aksept for prosjektfinansiering av jernbane og ønsker å ta initiativ til slik finansiering for Vestfoldbanen.

Intercitystrekningene må bygges ut først da en evt. fremtidig satsing på høyhastighetsbane må bygges ut fra disse.

3. E18 (stamveg)

Vestfold fylkeskommune forutsetter at utbyggingen av E18 til 4-felts veg gjennom hele Vestfold ferdigstilles i løpet av 2013, og at Staten opprettholder tidligere intensjon om 40 % statlig finansiering, Fylkeskommunen ber om at innkrevingsperioden settes til 20 år og at eventuelle merinntekter brukes til å redusere bompengesatsen. Det er viktig at nivået på bompengesatsene settes slik at man unngår trafikklekkasje til sideveger gjennom tett bebodde områder.

Vestfold fylkeskommune slutter seg til forslaget om at Larvik Havn og Sandefjord Lufthavn får stamvegtilknytning.

4. Transportkorridorer

Vestfold fylkeskommune støtter satsing på utbygging av helhetlige transportkorridorer med effektiv overgang mellom transportformer og gode koblinger mellom korridorer. I denne sammenhengen vil

fylkestinget spesielt peke på transportkorridorene 3 og 5 og utenlandskorridorene U3 og U1. Det er særlig viktig at E18 bygges ut tilsammenhengende 4-felts veg helt til Kristiansand.

5. Rammer og føringer øvrige riksveger

Fylkeskommunen kan ikke akseptere:

- a. at fylkesfordelt investeringsramme til Vestfold bare er 3,6 %. Både trafikkarbeid, trafikksikkerhetshensyn, folketall samt behovet for å bygge ut et funksjonelt gang- og sykkelvegnett tilsier at andelen må økes til 5% slik det var forutsatt i NTP 2006-15.
- b. statlige føringer for fylkeskommunens disponering av investeringsmidlene.
- c. at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene fra 2010 uten at vedlikeholdsetterslepet kompenseres for overtagelsen.

6. Bystrategier

Fylkeskommunen ser det som positivt at Bystrategiprojektet for de 4 mellomstore byområdene i region sør er omtalt i NTP med mål om å utvikle attraktive og bærekraftige byområder.

Vestfoldkommunene er positive til en videre prosess for å utvikle samarbeidet, og forutsetter at prosjektet fra statlig hold følges opp med:

- a. Prioritering av nasjonal infrastruktur som underbygger denne utviklingen i regionene.
- b. Plan-, drift- og investeringsmidler hvor kollektivtrafikk, gang- og sykkelveger, trafikkbegrensende tiltak er viktige elementer.
- c. Etablering av et nasjonalt byutviklingsprosjekt for mellomstore byområder, i første omgang for byområdene i region sør.

7. Videre prosess

Fylkeskommunen vil påpeke at følgende forhold må ivaretas i det videre arbeid med NTP:

- a. Samferdselsdepartementet initierer en konseptvalgutredning (KVU) for Lufthavnstruktur på Østlandet, på linje med hva som kreves for tilsvarende veg- og jernbaneprosjekter, hvor transportbehovet ses i et helhetlig transportperspektiv.
- b. Gjennom videre arbeid med NTP må det legges rammebetingelser for lufthavnene på Østlandet som sikrer utvikling av en rasjonell og miljørettet lufthavnstruktur, der også Sandefjord Lufthavn Torp videreutvikles som en sterk regional lufthavn.
- c. Fylkeskommunen forutsettes å bli involvert i utarbeidelsen av handlingsprogram for jernbane og stamveger, i samråd med berørte kommuner.

Tønsberg, 2. april 2008

Mette Bjune
fylkesrådmann

Sverre Høifødt
direktør

Vedlegg: 1) Omforent forslag til vedtakspunkter fra Partnerskapskonferansen 26.-27. februar.
2) Oppsummering og vurdering av innkomne høringsuttalelser

Utrykket vedlegg: Forslaget til NTP finnes på <http://www.ntp.dep.no>

Innledning

I brev fra Sekretariatet for Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 datert 17.01.2008 sendes de statlige transportetatene og Avinor sitt forslag til nasjonal Transportplan 2010-2019 på høring til fylkeskommunene og Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger kommuner på høring. Uttalelser skal sendes Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Høringsfristen er satt til 30. april.

I brev fra Samferdselsdepartementet datert 04.03.2008 gjør departementet kjent at parallelt med utsending av transportetatenes forslag, oversender Jernbaneverket et utvidet notat om sine vurderinger av utredningen om potensialet for høyhastighets jernbane i Norge til departementet. Notatet er lagt ut på Jernbaneverkets hjemmesider. Departementet kunngjør at fristen for merknader til arbeidet med høyhastighetsbaner er den samme som for forslaget til NTP for øvrig – 30. april 2008.

I saken fremmes forslag til uttalelse fra Vestfold fylkeskommune. Det redegjøres for hovedtrekkene i de nasjonale transportetatenes og AVINORs forslag til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019, og høringsprosessen i Vestfold.

Saksutredning

Hvert fjerde år legger Regjeringen fram Stortingsmelding om Nasjonal Transportplan (heretter NTP) for den kommende 10-års periode. Stortingsmelding om NTP for perioden 2010-19 planlegges lagt fram i desember 2008 og behandlet av Stortinget i vårsesjonen 2009.

Forslaget til NTP 2010-2019 er transportetatenes (Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor AS) faglige innspill til denne stortingsmeldingen. Parallelt med overleveringen av forslaget til Nasjonal transportplan er dokumentet sendt bl.a. til fylkeskommunene på høring. Høringsfristen til er 30. april 2008.

Transportetatenes forslag bygger på retningslinjer fra departementene (Samferdselsdept. og Kyst- og fiskeridept.). Retningslinjene forutsetter at planforslaget bygger på økonomiske planrammer lik budsjett for 2007 ganger ti. I tillegg gjøres marginalvurderinger for +/- 20 prosent av planrammen.

Fordi transportutviklingen og transportpolitikken henger nøye sammen med samfunnsutviklingen understreker retningslinjene at arbeidet med NTP skal foregå i en åpen og inkluderende prosess.

På bakgrunn av forslaget til NTP og den etterfølgende høring og politisk behandling vil transportetatene utarbeide konkrete handlingsprogrammer for gjennomføring av planen. Hver etat legger fram sitt handlingsprogram høsten 2009. I høringsbrevet fra NTP-sekretariatet (datert 17.01.08) heter det at de nye regionene (fylkeskommunene) vil ha ansvaret for å utarbeide handlingsprogram for det regionale vegnettet (inkludert riksveger som ikke er stamveger).

Forslaget til NTP for vegsektoren beskriver konkrete prosjekter på stamvegnettet. For øvrige riksveger (omtalt som det regionale vegnettet) vises til handlingsprogram som skal utarbeides i 2008/09 i regi av fylkeskommunene. Innspill om konkrete prosjekter på det regionale vegnettet forventes derfor ikke gitt i uttalelsen til NTP.

Høringsprosessen i Vestfold

Som grunnlag for høringsuttalelsen har Vestfold fylkeskommune i brev datert 14.01.2008 bedt om innspill fra kommunene, LO, NHO, Fylkesmannen i Vestfold, Høyskolen i Vestfold, Naturvernforbundet, Sandefjord Lufthavn AS, Vestviken Kollektivtrafikk AS, E18 Vestfold AS, Larvik havn KF, NAF region Oslofjord og Norges Lastebileierforbund Telemark og Vestfold. Høringsfristen i forhold til Vestfold fylkeskommune var 15. mars.

Som et bidrag inn i denne høringsprosessen har en administrativt oppnevnt ”kommunal skrivegruppe” med representanter fra kommunene og fylkeskommunen utarbeidet et felles saksfremlegg for politisk behandling i kommunene. Forslaget ble laget blant annet på bakgrunn av et møte for utsendinger fra Vestfold som ble avholdt i forlengelsen av det åpne informasjonsmøtet i regi av Statens vegvesen region sør i Arendal 7. februar.

Andre elementer som har dannet et viktig grunnlag for saken er:

- Regional Utviklingsstrategi for Vestfold - Fylkesplan 2006-09
- Strategisk innspill til NTP 2010-2019, vedtak i Regionrådet BTV Juni 2006 (sak 54/06):
- Høringsuttalelse til stamnettutredningene, vedtak i Regionrådet BTV februar 2007 (sak 02/07)
- Helhetsplan for Sandefjord Lufthavn Torp, utarbeidet av Vista Analyse på oppdrag fra Verdiskaping Vestfold
- Lufthavnstruktur for Østlandet,, utarbeidet av Asplan Viak AS på oppdrag fra Verdiskaping Vestfold
- Godspotensial for Vestfoldbanen, utarbeidet av Norwegian Railconsult på oppdrag fra Vestfold fylkeskommune.
- Plattform Vestfold, jernbanepolitisk samarbeid for utviklingen av Vestfoldbanen

Forslaget fra den kommunale skrivegruppen ble oversendt kommunene i Vestfold i brev datert 13. 02.2008. Dette forslaget var grunnlag for en bred prosessuell gjennomgang på Partnerskapskonferansen den 26.-27. februar. Partnerskapskonferansen kom frem til et omforent felles forslag som så har dannet grunnlaget for den videre (politiske) behandlingen av innspill til Vestfold fylkeskommune, hos den enkelte aktør (vedlegg 1).

Innkomne uttalelser er oppsummert og vurdert i vedlegg 1.

Vestfold fylkeskommune i strategiske politiske allianser som samarbeider på samferdselsfeltet. Disse er Østlandssamarbeidet, Jernbaneforum Sør og 6-fylkesamarbeidet.

Høringen er også omtalt på Vestfold fylkeskommunes hjemmeside på <http://www.vfk.no> under fane regionalutvikling og Samferdsel. Her er alle innkomne høringsuttalsler lagt ut og det er også en link til bl.a. forslaget til NTP 2010-2019.

Forslaget til Nasjonal transportplan 2010 – 2019.

1 Nasjonale mål og rammer

Planforslaget skal vise hvordan transportsektoren innenfor gitte rammer kan bidra til å nå politiske mål, hvilke kostnader det har og effektene på kort og lang sikt.

På grunnlag av departementenes retningslinjer er følgende hovedmål lagt til grunn:

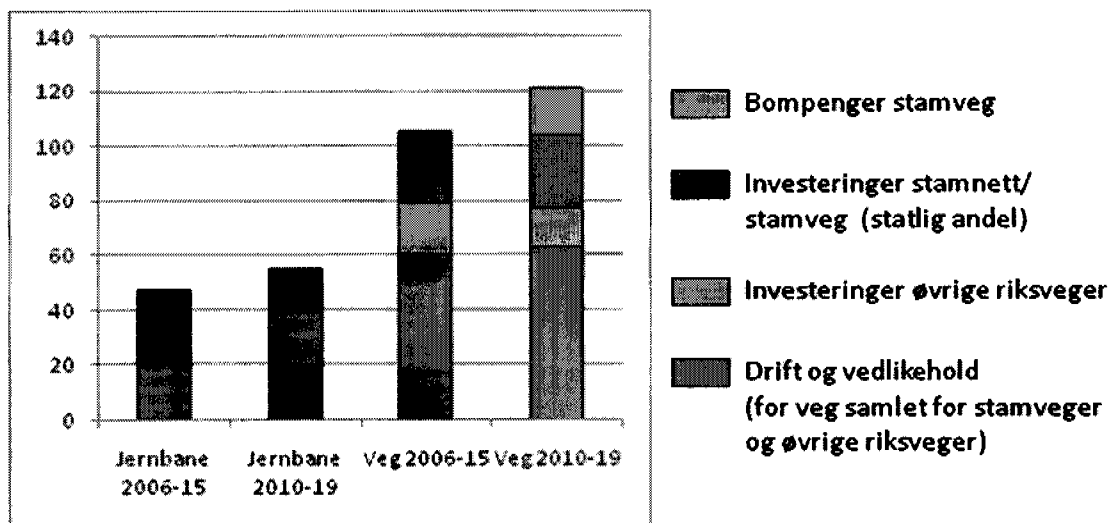
- bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret
- bygge transportpolitikken på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren
- bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet
- transportsystemet skal være universelt utformet

I tillegg presenterer etatene strategier for å få mer godstransport på sjø og bane i stedet for på veg, samt mer kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk i byene.

Nedenstående tabell viser utvalgte tall fra de økonomiske planrammene som er lagt til grunn for forslaget til NTP 2010-19 (mrd kr samlet for 10-års perioden). Tabellen inkluderer ikke statlige utgifter til kjøp av ferjetjenester eller offentlig kjøp av persontransport på jernbane.

| | | Planramme Drift og vedlikehold | Planramme Investering | Planramme +20% Inv. |
|---------------------|----------------------|--------------------------------|-----------------------|---------------------|
| Jernbane | | 38,40 | 16,27 | 27,20 |
| Stamveg | Statlig finansiering | 30,39 | 26,90 | 43,20 |
| | Annen finansiering | | 16,74 | 37,80 |
| Øvrige riksveger | | 32,46 | 14,50 | 23,30 |
| Sum jernbane og veg | | | 74,41 | 131,5 |

Kilder: Veg: NTP tabell 2.6 og 2.7. Jernbane: NTP tabell 2.1



Figur: NTP-rammer til veg og jernbane. Planramme. Tall for 2006-15 hentet fra St.meld.24 /2004-05).

Drift, vedlikehold og myndighetsoppgaver utgjør den klart største andelen av ressursbruken for transportetatene. Transportetatene anbefaler i denne NTP vesentlig økt ressursbruk til vedlikehold, både på av veger, maritim navigasjonsinfrastruktur og jernbaner. Dette er viktig for punktlighet og dermed forutsigbarhet for brukerne, av hensyn til sikkerheten, og for at offentlig infrastruktur skal ivaretas på forsvarlig måte. Jernbaneverket og statens vegvesen mener det er stort behov for et budsjettssystem som i større grad enn i dag gir muligheter for kostnadseffektiv anleggsdrift. Transportetatene foreslår et system der store anlegg prosjektfinsieres. Dette innebærer at når Stortinget har tatt et prosjekt opp til bevilgning, kan etatene disponere midler innen et gitt kostnadsoverslag, slik de anser det riktig for å få en anleggsdrift som gir lavest mulig kostnad.

2 Jernbane

2.1 Generelt

Jernbaneverket foreslår en betydelig omdisponering av den økonomiske rammen fra investeringer til drift og vedlikehold. Derfor blir investeringsrammen for 10-årsperioden betydelig lavere enn i NTP 2006-2015. Investeringsrammen til store investeringsprosjekter (med forventet kostnad over 200 mill. kroner) reduseres fra 19,1 mrd. kr i Nasjonal transportplan 2006-2015 til 8,4 mrd. kr i NTP 2010-19 (planrammen).

- For godstransport anbefaler Jernbaneverket å satse på kapasitetsøkende tiltak og tiltak i terminalene som gir mulighet for en dobling av godsvolumene på hovedstrekningene og foreslår at det settes av 3,9 mrd. kr til kapasitet/ gods.
- Kravene til universell utforming gjør at det blir nødvendig å foreta endringer og ombygginger av dagens stasjoner. Jernbaneverket anbefaler at det settes av 2,5 mrd. kr til stasjoner og knutepunkter.

- Utredningen om høyhastighetstog viser at dette kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Driftskonseptet for høyhastighetstog forutsetter at dobbeltspor på intercity-strekningene på Østlandet er bygget ut og inngår i en eventuell framtidig høyhastighetsløsning (side 13).

Innenfor de knappe rammen prioriterer Jernbaneverket større nyanlegg på aksene Skien–Lillehammer for å kunne utnytte investeringene som er gjort på denne strekningen siden 1990-tallet.

2.2 Vestfoldbanen.

Nytt dobbeltspor fra Lysaker til Sandvika slutføres i planperioden og vil gi mulighet for flere tog og kortere reisetid med tog til og fra Vestfold.

For Vestfoldbanen har Jernbaneverket som mål å etablere dobbeltspor til Tønsberg og på lengre sikt til Larvik. I denne planperioden anbefaler Jernbaneverket at dobbeltsporparsellen Barkåker–Tønsberg gjennomføres først. Deretter prioriteres Holm–Holmestrand.

Byggingen av Eidangerparsellen (ny bane mellom Farriseidet og Porsgrunn, med 20 minutter kjøretidsreduksjon på strekningen) foreslås startet i slutten av planperioden. I følge Jernbaneverket vil togtilbudet mellom Larvik og Grenland falle bort dersom denne parsellen ikke blir realisert (side 94).

Parsellene Holmestrand-Nykirke (som lå inne i NTP 2006-2015) og Nykirke-Barkåker foreslås ikke startet opp, hverken i planrammen eller ved +20%-alternativet.

Investeringsrammen i NTP 2010-19 er redusert med 56 % i forhold til forrige periode, mens kostnadsoverslagene for Vestfoldprosjektene er økt med 84 % i samme periode. I alternativet med 20 % økt ramme til jernbane, foreslår Jernbaneverket i hovedsak å prioritere investeringsprosjekter på Dovrebanen og Østfoldbanen.

Om planforslagets omfang i forhold til måloppnåelse heter det (side 44 og 49):

"Planrammene for Jernbaneverket ligger langt under det som er nødvendig for å ta vare på og utvikle jernbanenettet."

"Med et investeringsnivå på ca. 4 mrd. per år vil en kunne realisere både prosjektene omtalt i Nasjonal transportplan 2006–2015 og nye krav. Dette har først og fremst betydning for:

- › Nytt dobbeltspor Oslo–Ski.
- › Fullfinansiering av Farriseidet–Porsgrunn og Holmestrand–Nykirke på Vestfoldbanen.
- › Sandbukta–Moss–Såstad og Haug–Onsøy på Østfoldbanen.
- › Oppstart av Ringeriksbanen."

3 Veg

3.1 Generelt

Statens vegvesen prioriterer drift og vedlikehold høyest i planperioden 2010–2019. Vedlikeholdet må tilføres ressurser som gjør det mulig å stoppe forfallet av vegnettet, og vegnettet må driftes på en måte som gjør det mest mulig forutsigbart for brukerne.

Mange steder arbeides det for å realisere store prosjekter ved bompengefinansiering. Siden bare et fåtall av disse prosjektene kan finansieres fullt ut med bompenger, vil bompengedraget i perioden 2010–2019 være avhengig av nivået på de statlige midlene. Statens vegvesen har foreløpig lagt til grunn bompengefinansiering av prosjekter der det er potensial for dette, selv om dette ennå ikke er behandlet lokalt.

Riksvegnettet i Norge deles i stamveger (ca 9000 km) og øvrige riksveger (ca 20.000 km). Forvaltningsreformen (ref St. meld. 12 (2006-07) innebærer at eierskapet for det vesentligste av dagens øvrige riksvegnett fra 2010 overføres til regionene. I forslaget til NTP presenterer Statens vegvesens forslag til fordeling av rammene til drift og vedlikehold, ferjedrift og investeringer mellom stamvegnettet og dagens øvrige riksvegnett.

For å ivareta daglige drift av vegnettet og hindre ytterligere forfall, anbefaler Statens vegvesen at rammene til drift og vedlikehold økes med 1,4 mrd. kr per år i forhold til dagens nivå både for

stamveger og øvrige riksveger. Dette innebærer at den statlige rammen til investeringer blir om lag 1,3 mrd. kr lavere per år enn i handlingsprogrammet for perioden 2006–2009.

Rammen til drift og vedlikehold på landsbasis økes med 30 % i forhold til inneværende periode, men i NTP er denne ikke fordelt på fylkesnivå.

Statens vegvesen anbefaler at de begrensede investeringsmidlene til øvrige riksveger konsentreres om mindre, målrettede tiltak knyttet til trafikksikkerhet, miljø, kollektivtransport, universell utforming og gang-/ sykkeltrafikk.

3.2 Stamveger i Vestfold

I første fireårsperiode (2010-13) slutføres utbyggingen av E18 til firefelts veg på strekningen Langåker- Bommestad.

I siste seksårsperiode (2014-19) slutføres utbyggingen av E18 gjennom Vestfold. Det er lagt til grunn at det blir tilslutning til et bompengeprogger for den videre utbyggingen av E18 til firefelts veg gjennom Vestfold, slik at utbyggingen kan starte før 2010.

Statens vegvesen bekreftet på informasjonsmøtet i Arendal 07.02.08 at etaten har som mål å ferdigstille E18 gjennom Vestfold innen 2013 (forutsatt kommunal planavklaring og årlige statsbudsjett).

Dersom planrammen økes med 20 prosent, prioriterer Statens vegvesen statlige midler til å forsere finansieringen av E18.

Statens vegvesen foreslår satt av 1500 mill kr av statlige midler og 440 mill kr fra annen finansiering til mindre investeringstiltak på stamvegnettet i korridoren Oslo-Stavanger i planperioden (side 212). Innenfor denne rammen kommer blant annet stamvegtilknytning til Larvik Havn og tiltak knyttet til universell utforming (tilgjengelighet for alle), trafikksikkerhet m.m. Konkret fordeling av disse midlene forutsettes gjennomført i handlingsprogrammet for stamvegnettet.

Det foreslås også stamvegtilknytning til Sandefjord Lufthavn.

I planforslaget (s. 85) heter det at arbeidet med konseptvalgutredning (KVU) og kvalitetssikring (KS1) for transportsystem i Moss "(inkludert fast forbindelse mellom Østfold og Vestfold)" skal være fullført før Stortingsmelding om NTP 2010-2019 legges frem.

3.3 Investeringer i øvrige riksvegnett i Vestfold (regionalt vegnett).

Statens vegvesen foreslår avsatt 430 mill kr i 10-årsperioden (43 mill kr pr år) til investeringer på det øvrige riksvegnettet i Vestfold. Dette utgjør 3,6 % av rammen for hele landet, og er en nedgang fra 60 mill pr år i siste del av NTP-perioden 2006-15.

Innenfor denne rammen skal det prioriteres tiltak for kollektiv-, gang og sykkeltrafikk, samt universell utforming av holdeplasser og terminaler langs de øvrige riksvegene. Detaljert fordeling av rammene skal beskrives i handlingsprogrammene som skal utarbeides i 2009.

Dette vegnettet forutsettes overført til de nye regionene fra 01.01.2010 (som del av forvaltningsreformen). Om overføringen av ansvaret for disse vegene heter det (side 130) blant annet: *"For å ivareta et mest mulig enhetlig tilbud til trafikantene anbefaler Statens vegvesen at statlige føringer for standarden på dagens øvrige riksveger og fylkesveger, blir gjort gjeldende for det regionale vegnettet."*

I forbindelse med forvaltningsreformen foreslår Statens Vegvesen en overgangsordning med 8-10 års varighet hvor det regionale forvaltningsnivået kan få innvilget lån med gunstige vilkår til gjennomføring av investeringsprosjekter på det regionale vegnettet med kostnadsoverslag over 100 mill. kr.

4 Luftfart

Forslaget til NTP 2010-19 som nå er på høring omfatter kun Avinor AS sine lufthavner og flysikringstjenester. Øvrige lufthavner forutsettes behandlet i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010–2019. Avinor AS baserer seg på en årlig gjennomsnittlig passasjervekst på 2,8 %.

Avinor AS står overfor store investeringsbehov knyttet til myndighetskrav på områdene flysikkerhet og tiltak mot terror og sabotasje. For å kunne møte økende etterspørsel vil det dessuten være behov for betydelige kapasitetsutvidelser på lufthavnene og i flysikringstjenesten, samt tiltak for å bedre punktligheten.

Av hensyn til konkurransesituasjonen understreker Avinor AS at det må skje en likebehandling når det gjelder parkeringskapasiteten mellom Avinors flyplasser og de private flyplassene på Torp og Rygge. Avinor AS peker også på at det er en ulikhet ved at Sandefjord Lufthavn står fritt i få fastsette avgiftsnivået på flyplassen.

Avinor AS antar at behovet for en tredje rullebane på Gardermoen sannsynligvis vil melde seg i perioden 2020–2030. Av hensyn til de forestående planprosesser og behovet for å sikre nødvendige arealer, anbefaler Avinor AS at Stortinget tar stilling til spørsmålet om båndlegging av arealer til en ny rullebane ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019.

Transportetatene foreslår stamvegtilknytning til stamnettluftthavner, og på side 32 er Sandefjord Lufthavn Torp vist som stamnettluftthavn, noe som tilsier at vegtilknytningen mellom E-18 og Lufthavnen vil bli stamveg.

5 Sjø

Kystverket ønsker økt satsing på sikkerhet og framkommelighet i det sjøverts stamnettet, med god tilknytning til infrastrukturen på land. De utvalgte tilknytningspunkter skal fremme havnenes funksjon som logistikknutepunkt i stamnettet, med prioriteringer av strekningsvise tiltak som gir en helhetlig farledstandard for framtidens skipstyper og størrelse.

Kystverket har gjennom stamnettsutredningen beskrevet et stamnett til sjøs med 26 knutepunktshavner som betegnes stamnettshavner. Blant disse finner vi Tønsberg/ Slagen og Larvik/ Revet. De fleste (20) av stamnettshavnene skal knyttes til stamvegnettet på land. Statens vegvesen prioriterer derfor oppgradering av vegforbindelsen til havnen i Larvik (mindre investeringstiltak), innenfor stamvegrammen i korridoren Oslo-Stavanger.

Kystverket vurderer imidlertid bl.a. Tønsberg/Slagen havn til å være en sjø-sjø basert terminal og det foreslås derfor ikke stamveg til denne havnen.

I det videre arbeidet med utviklingen av det sjøverts stamnettet vil Kystverket legge til grunn en havnestruktur som ivaretar havnenes ulike funksjoner og knutepunktsegenskaper i et nasjonalt transportsystem og i forhold til vår utenrikshandel.

Transportetatene foreslår at det vurderes om staten bør gå inn med ressurser i enkelte havner med tanke på overføring av mer transport til sjø. Det må i tilfelle legges opp til et samarbeid der også andre myndigheter og private aktører deltar, slik at sjøtransporttilbudet bedres (side 11).

6 Byområdene

NTP omhandler for første gang mellomstore byregioner ved at det pågående bystrategiprojektet i Region sør med Buskerud, Vestfold, Telemark og Agder blir omtalt.

Arbeidet med ”Bystrategi Region sør” er et sektor-, kommune- og fylkesovergripende prosjekt knyttet til areal- og transportutvikling. Målet er å legge til rette for en attraktiv og bærekraftig byutvikling for disse fire mellomstore byregionene, som alle har en befolkningssmengde på mellom 100 og 200.000.

Felles for byregionene er at det ligger godt til rette for at kollektivtransporten kan utvikles som en grunnstamme for byområdenes transportsystem. Areal- og transportutviklingen gir utfordringer som strekker seg ut over enkeltkommunene og må ses i en interkommunal sammenheng og på tvers av tradisjonelle sektorgrenser.

Sentralt i bystrategiprojektet er arbeidet med å utvikle regionale arenaer for ny samhandling, beslutning og gjennomføring innen areal- og transport for hver av de fire byregionene. Målet er å komme fram til helhetlige, avtalefestede transport- og arealpakker mellom statlige transportetater, fylkeskommuner, fylkesmenn og kommuner.

Fylkesrådmannens bemerkninger

1 Sammenheng, mål, rammer og prosess

I planforslaget vies det stor plass til beskrivelse av den klimautfordringen som det norske samfunnet står overfor. Regjeringens mål i klimameldingen er at utslippene av klimagasser fra transport skal reduseres med 2,5 til 4 mill. tonn i forhold til en prognose for 2020. Dette stiller nye krav til transportpolitikken, siden transporten forventes å vokse også i årene framover. Fylkesrådmannen finner ikke at de konkrete delene av planforslaget er i nærheten av å svare ut de utfordringene som beskrives innledningsvis.

Planforslaget skal være transportetatenes faglige innspill til utvikling av transportsektoren innenfor en på forhånd fastlagt økonomisk ramme. Fylkesrådmannen savner etatenes faglige beskrivelse av hvilke rammer som må til for å nå de politiske mål som er satt og hvilken måloppnåelse man får de med økonomiske rammer som departementene har satt. Fylkesrådmannen mener at den fastlagte rammen er for liten i forhold til tidligere utførte stamnettsutredninger og savner en synliggjøring av dette i NTP.

Fylkesrådmannen oppfatter ikke transportetatenes forslag å være i tråd med politiske intensjoner om et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. De konkrete forslag til investeringer svarer etter fylkesrådmannens oppfatning ikke ut de utfordringer disse forholdene gir oss i dag.

Planforslaget gir en god beskrivelse av tilstand og utvikling innen transportsektoren. Videre gis en informativ beskrivelse og analyse av konsekvensene av transportetatenes forslag. Selv om det innledningsvis er en ambisjon at alle transportformer skal ses i sammenheng, bærer planen etter hvert preg av sektortenkning. I stortingsmeldingen om NTP må det totale transportnettverket (både for gods- og persontrafikk) og transportkjedene vurderes og framstilles i en bredere sammenheng. Som eksempel kan nevnes avveininger mellom utvidet kapasitet på Oslo Lufthavn Gardermoen og utbygging av høyhastighets jernbaner.

Målet om samordnet areal- og transportplanlegging forutsetter forutsigbarhet og troverdige fremdriftsplaner for statlige investeringsplaner. Rasjonell prosjektgjennomføring gir også sparte kostnader og framskynder den samfunnsmessige nyttegevinst av statlige investeringer. Spesielt for de store jernbaneprosjektene synes det å være et betydelig innsparingspotensial, som ikke kan utnyttes uten økte bevilgninger eller nye grep for prosjektgjennomføring.

Fylkesrådmannen forutsetter derfor at transportetatenes forslag om nytt system for prosjektfinansiering får politisk tilslutning og at etatene gis økonomisk mulighet til rasjonell prosjektgjennomføring av de prosjekter det er faglig riktig å gjennomføre.

Fylkesrådmannen har store forventninger til medvirkning og prosess i etatenes arbeid med handlingsprogrammene både for stamveger og jernbane.

Fylkesrådmannen har merket seg de respektive etatenes illustrasjoner av hva som prioriteres innenfor en 20 % økning av planrammen. Fylkesrådmannen mener planrammen må økes betraktelig for nå de målene som er satt og for å kunne dekke de behov som er beskrevet.

Departementene har definert 8 nasjonale transportkorridorer og 7 utenlandskorridorer som grunnlag for omtalen av investeringene i stamnettet. Vestfold er del av transportkorridor 3 Oslo – Stavanger, men er ikke beskrevet å inngå i utenlandskorridor U2 Oslo-kontinentet eller U-3 Kristiansand-Jylland. Fylkesrådmannen savner at de viktige utenlandsforbindelsene over Larvik og Sandefjord havner samt via fergesambandet Moss-Horten mellom Sør-Norge og Sverige inngår i utenlandskorridorene.

2 Jernbane

Fylkesrådmannen støtter planforslagets prioritering av dobbeltsporsparseller på Vestfoldbanen, samt ny bane Larvik-Eidanger, men er bekymret for lave rammer til jernbane og kostnadsutviklingen for jernbaneprosjekter.

Fylkesrådmannen støtter transportetatens forslag om at *"For jernbane bør prosjektfinansiering vurderes for flere større utbyggingsprosjekter"* (side 11). Utbygging av Vestfoldbanen bør være et prøveprosjekt for slik finansiering.

Utredningen av Godspotensial på Vestfoldbanen konkluderer med potensial allerede i dag. Gjennom samarbeidet for oppfølging av Plattform Vestfold vil rapporten bli drøftet nærmere og fulgt opp videre. Fylkesrådmannen mener dette potensialet bør utnyttes, under forutsetning av at det ikke medfører et redusert persontrafikktilbud.

Tilrettelegging for økt kollektivtransport og universell utforming er forståelige, men også kostnadskrevende prioriteringer både i veg- og jernbaneplanen. Disse områdene representerer også møtepunkt mellom etatene og lokale/ regionale myndigheter. Det etablerte samarbeidet for oppfølging Plattform vestfold sikrer en koordinert innsats som er nødvendig her. Plattform Vestfold bygger på NTP 2006-15 og foregriper intensjonene i forvaltningsreformen; Omfattende avtalebasert samarbeid på å øke gevinsten av statlige investeringer.

Jernbaneverket foreslår at det settes av 2,5 mrd i planperioden nasjonalt for bedre tilgjengelighet til stasjoner. Flere stasjoner i Vestfold trenger dette. Dette forutsetter innflytelse i JBV's handlingsprogramarbeid og samordning med videreutvikling av bystrategiprojektet.

Jernbaneverkets signal om at togtilbudet kan falle bort på strekningen Larvik-Porsgrunn dersom Eidangertunnelen ikke realiseres, tas som et viktig signal om behovet for politisk trykk på NTP-rammene. Et slikt transportbortfall vil etter fylkesrådmannens syn være uakseptabelt. Eidangertunnelen åpner for et felles arbeidsmarked i Vestfold/Grenland.

Rammer til offentlig kjøp av persontransport på jernbane må også økes for å gi økt togtilbud. NTP er ufullstendig på dette området. Slikt kjøp burde vært omtalt på linje med tilskudd til fergedrift på riksvegnettet.

Fylkesrådmannen støtter Jernbaneverkets holdning til jernbane for høyere hastigheter i Norge: Utbyggingen av intercitystrekningene (dobbeltspor Drammen-Larvik og Eidangerparsellen) må være første byggetrinn og en forutsetning for en mulig utvikling av høyhastighetsbaner i Norge.

3 Veg

Fylkesrådmannen er enig i transportetatens vurdering av behovet for større rammer til drift og vedlikehold.

3.1 Stamveger

For Vestfold Fylkeskommune er fullført utbygging av E18 til 4-felts veg gjennom fylket innen 2013 er en klar forutsetning. Fylkesrådmannen er tilfreds med at dette ble bekreftet av Statens vegvesen på informasjonsmøtet 07.02.08.

Det er likeledes en forutsetning at Staten opprettholder tidligere intensjon om 40 % statlig finansiering. For å unngå trafikklekkasje til sideveger er det svært viktig at bompengesatsene ikke blir

for høye. Fylkesrådmannen ber derfor om at innkrevingsperioden settes til 20 år og at evt. merinntekter brukes til å redusere bompengesatsen.

Tverrforbindelser som kan avlaste hovedstadsområdet og binde Østlandet sammen er en viktig del av den regionale strategien for utvikling av regional konkurransekraft. Fylkesrådmannen anbefaler at tverrforbindelsen mellom E6 og E18 via Moss-Horten (Rv 19 og Rv 306) omklassifiseres til stamveger, også tatt i betraktning den betydelige internasjonale vegtrafikken mellom Sør-Norge og Sverige som benytter denne forbindelsen.

I brev datert 14. mars 2008 fra Statens vegvesen Region sør oversendes rapporten "Ytre Oslofjordforbindelse Horten-Moss. Oppsummering og status". Denne rapporten er et tilsvarende på vedtak fra fylkestingene i Østfold og Vestfold, samt dokument 8:82 og 8:86 i Stortinget 2006-2007.

Fylkesrådmannen registrerer at rapporten fra Statens vegvesen om Ytre Oslofjordforbindelse Horten-Moss konkluderer med at "Dersom det signaliseres vilje til å gå videre med et 100 pst. bompengefinansiert prosjekt, vil det være interessant å gå videre i forhold til konseptvalgutredning og evt. planlegging etter plan- og bygningsloven." Kostnadene for en slik utredning beløper seg i størrelsesorden til ca. 1 mill kr. som det må finnes finansiering for. Rapporten fra Statens vegvesen kommer sent i forhold til den prosessuelle bearbeidningen på partnerskapskonferansen i februar og høringsfristen for uttalelse til NTP (som er 30. april). Administrasjonen anbefaler derfor at rapporten legges frem for fylkestinget i juni.

Fylkesrådmannen er forøvrig svært tilfreds med forslaget om at Larvik havn og Sandefjord Lufthavn får stamvegtilknytning.

Fylkesrådmannen forutsetter at fylkeskommunen gis reell innflytelse på prosessen i handlingsprogrammet for stamveger.

3.2 Øvrige Riksveger/Regionale veger

Planforslaget gir generelt sterke føringer for prioritering av investeringsmidlene til universell utforming, sikkerhet, gang-, sykkel- og kollektivtrafikk. Dette er viktige områder også for fylkeskommunen, men samtidig fryktes disse føringene i realiteten å innebære en øremærking av nær hele rammen som foreslås avsatt til det regionale vegnettet, referer også planforslagets signaler om "statlige føringer".

Kombinasjonen av lavere totale økonomiske rammer (43 mill kr pr år til Vestfold), sterkt økende anleggskostnader og strengere sentrale føringer er urovekkende: Det blir ikke rom for noen nye vegprosjekter, heller ikke de som tidligere er prioritert, f.eks. Tønsbergpakken, Rv 303 og Rv 305 innenfor forslaget. Gjennomføring forutsetter at de statlige rammene økes eller at det gis aksept for brukerfinansiering, også av disse prosjektene. Fylkesrådmannen anbefaler at Vestfold aktivt tilbyr prøveprosjekter for finansiering gjennom lån fra det statlige fondet som foreslås opprettet (pkt 2.3.3 ovenfor).

Vestfold sin andel av de totale rammene til det øvrige riksveinettet er 3,6 %. Fylkesrådmannen anser dette som en alt for lav andel. Fordelingen av midler til regionene er (opplyst i informasjonsmøte 07.02.08) basert på grad av forfall, behov for rassikring, befolkning og vegnettets lengde. Fylkesrådmannen finner det urimelig at en region som har latt vegnettet forfalle skal belønnes med økte investeringer og vice versa. Kompensasjon for manglende tidligere fornyelse må gis gjennom drift- og vedlikeholdsramme, og ikke gjennom investeringsrammene. Fylkesrådmannen anser at Vestfolds andel burde vært 5 %, referer NTP 2006-15 (side 107 i St.meld. nr. 24 (2003-04)).

Fylkesrådmannen vurderer det som uakseptabelt at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til regionene uten at dette kompenseres med standardheving på det samme vegnettet. Fylkesrådmannen forutsetter at regionens økonomi styrkes på en slik måte at en overtakelse av de øvrige riksvegene er forsvarlig. Nåværende forslag i NTP er langt fra tilfredsstillende for en regionalisering av det øvrige riksvegnettet. Fylkesrådmannen forutsetter at fremtidig økning av

ramme for drift og vedlikehold er tilstrekkelig til å ta igjen etterslepet innenfor en akseptabel tidsramme.

I lys av transportmessige utfordringer, arbeidet med bystrategi og behovet for utvikling av det regionale vegnettet anser Fylkesrådmannen det nødvendig med en bred medvirkningsprosess hvor kommunene deltar for å komme fram til et handlingsprogram for det regionale vegnettet.

4 Luftfart

Verdiskapning Vestfold har sammen med vertskommunene Sandefjord og Stokke fått utarbeidet en helhetsplan for Sandefjord Lufthavn Torp og lufthavnstruktur på Østlandet. Fylkesrådmannen anbefaler at disse utredningene inngår i Samferdselsdepartementets arbeid med luftfartsdelen av nasjonal transportplan. Lufthavner som ikke er i statlig eie må generelt innlemmes i den nasjonale transportplanleggingen i større grad enn i dag.

Fylkesrådmannen forutsetter at Samferdselsdepartementet sørger for at det gjennomføres en konseptvalgutredning (KVU) for fremtidig lufthavnstruktur på Østlandet, på linje med de krav som stilles for større veg- og jernbaneinvesteringer, før Avinor AS får aksept for å arbeide videre med planer for en ny terminal og ny rullebane ved Oslo Lufthavn Gardermoen.

5 Sjø

Fylkeskommunen støtter prioritering av tiltak som gir økt sikkerhet i farledene langs kysten i regionen, særlig med hensyn til farlig og forurensende last.

Økt bruk av Larvik havn som erstatning for Oslo vil gi sikkerhetsmessig (stor båttrafikk i indre Oslofjord) og miljømessig effekt (bane erstatter skip) i Oslofjorden. Forslaget om at Larvik Havn (Revet) skal gis stamvegtilknytning støttes.

På samme måte forutsetter fylkeskommunen at jernbanetilknytningen til Larvik Havn rustes opp innenfor Jernbaneverkets rammer til vedlikehold og investeringer knyttet til økt godtrafikk på jernbane, selv om dette ikke er konkret omtalt i planforslaget eller i Jernbaneverkets godsstrategi.

6 Mellomstore byer (Bystrategi region Sør)

Fylkesrådmannen er svært positiv til at mellomstore byer er omtalt i NTP-sammenheng for første gang. Det å delta i dette prosjektet sammen med de 4 andre byområdene i region sør er viktig i forhold til å gjøre denne regionen og disse byområdene attraktive for statlige myndigheter og helt i tråd med satsingene i Regional utviklingsstrategi. Arbeidet med "Bystrategi Region sør" er en mulighet for Vestfold-regionen til å se med nye øyne på en samlet bruk av virkemidler i areal- og transportplanlegging. Dette er viktig, blant annet i lys av klimautfordringene.

Vestfold bør være positiv til å gå inn i denne prosessen for å se på alle typer virkemidler i en helhetlig sammenheng. I Vestfold har vi etablerte partnerskapsbaserte avtaler som allerede håndterer sektoroverskridende prosjekter og prosesser av betydning for den regionale utviklingen. Fylkesrådmannen ser imidlertid at midler fra nasjonalt nivå som går i samme retning kan være en meget viktig drahjelp, og avgjørende for hvilken grad av suksess som vil oppnås. Fylkesrådmannen ser også at statlige midler til plan, investering og drift til kollektivtransportssystemet i disse fire byregionene vil være avgjørende for at nasjonale målsettinger blant annet om reduksjon av klimautslipp fra transportsektoren skal kunne nås.

Fylkesrådmannen ber derfor Samferdselsdepartementet om at det som et ledd i dette må prioriteres statlige ordninger for utvikling av kollektivtrafikken, herunder økning i rammeoverføringene og utvikling av dagens belønningsordning slik at den blir mer forutsigbar.

7 Innspill i den lokale høringen og forholdet til andre samarbeidsparter

Fylkesfylkesrådmannen mener innstillingen i det alt vesentlige tar høyde for innspillene som har kommet i den lokale høringen. Videre mener fylkesrådmannen at innstillingen bygger opp under østlandspakka og de ambisjoner som er nedfelt for samarbeidet i Jernbaneforum Sør og 6-fylkesamarbeiet.

8 Forholdet til regionreformen

Fylkesrådmannen forutsetter at forhold knyttet opp mot regionreformen som for eksempel utvidelser av funksjonskontrakter tas opp til nærmere vurdering i de prosesser der det naturlig hører hjemme i forbindelse med regionreformen.

**Fra Partnerkonferansen
26.-27. februar 2008**

**Forslag til likelydende høringsuttalelse
til Vestfold fylkeskommune ved
behandling av de statlige
transportetatenes forslag til Nasjonal
transportplan 2010-2019**

XXX organ henstiller til Vestfold fylkeskommune om å fatte følgende vedtak:

1. Økonomiske rammer og prioriteringer.

Fylkeskommunen mener at de totale rammene må økes med 60 %. De foreslåtte investeringsrammer er ikke tilstrekkelig for å nå de mål som settes til et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Fylkeskommunen slutter seg til transportetatens forslag om å øke ressursbruken til drift og vedlikehold av veg- og jernbanenettet.

2. Vestfoldbanen.

Fylkeskommunen er tilfreds med at Jernbaneverket har prioritert utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen, men beklager at utbyggingstakten er alt for lav i forhold til tidligere plandokumenter. Klima- og miljøhensyn tilsier at planlegging og utbygging må forseres ytterligere, etter prioriteringene som det er enighet om i Plattform Vestfold og som en forutsetning for SørVestbanen. Dette betyr at dobbeltspor til Larvik og enkeltspor videre til Eidanger er ferdig utbygget innen 2019.

Fylkeskommunen ber om at det gis aksept for prosjektfinansiering av jernbane og ønsker å ta initiativ til slik finansiering for Vestfoldbanen.

3. E18.

Fylkeskommunen forutsetter at utbyggingen av E18 til 4-felts veg gjennom hele Vestfold ferdigstilles i løpet av 2013, og at Staten opprettholder tidligere intensjon om 40 % statlig finansiering.

Fylkeskommunen ber om at innkrevingsperioden settes til 20 år og at eventuelle merinntekter brukes til å redusere bompengesatsen. Det er viktig at nivået på bompengesatsene settes slik at man unngår trafikklekkasje til sideveger gjennom tett bebodde områder.

4. Rammer og føringer øvrige riksveger

Fylkeskommunen kan ikke akseptere:

- d. at fylkesfordelt investeringsramme til Vestfold bare er 3,6 %. Både trafikkarbeid, trafikksikkerhetshensyn, folketall samt behovet for å bygge ut et funksjonelt gang- og sykkelvegnett tilsier at andelen må økes til 5% slik det var forutsatt i NTP 2006-15.
- e. statlige føringer for fylkeskommunens disponering av investeringsmidlene.
- f. at Staten legger opp til overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunene fra 2010 uten at vedlikeholdsetterslepet kompenseres før overtagelsen.

5. Bystrategier

Fylkeskommunen ser det som positivt at Bystrategiprojektet for de 4 mellomstore byområdene i region sør er omtalt i NTP med mål om å utvikle attraktive og bærekraftige byområder .

Vestfoldkommunene er positive til en videre prosess for å utvikle samarbeidet, og forutsetter at prosjektet fra statlig hold følges opp med:

- b. Prioritering av nasjonal infrastruktur som underbygger denne utviklingen i regionene.
- c. Plan-, drift- og investeringsmidler hvor kollektivtrafikk, gang- og sykkelveger, trafikkbegrensende tiltak er viktige elementer.
- d. Etablering av et nasjonalt byutviklingsprosjekt for mellomstore byområder, i første omgang for byområdene i region sør.

6. Videre prosess

Fylkeskommunen vil påpeke at følgende forhold må ivaretas i det videre arbeid med NTP:

- d. Samferdselsdepartementet initierer en konseptvalgutredning (KVU) for Lufthavnstruktur på Østlandet, på linje med hva som kreves for tilsvarende veg- og jernbaneprosjekter, hvor transportbehovet ses i et helhetlig transportperspektiv.
- e. Gjennom videre arbeid med NTP må det legges rammebetingelser for lufthavnene på Østlandet som sikrer utvikling av en rasjonell og miljørettet lufthavnstruktur, der også Sandefjord Lufthavn Torp videreutvikles som en sterk regional lufthavn.
- f. Fylkeskommunen forutsettes å bli involvert i utarbeidelsen av handlingsprogram for jernbane og stamveger, i samråd med berørte kommuner.



OPPSUMMERING OG VURDERING
AV
INNKOMNE HØRINGSUTTALELSER

UTTALELSER FRA DET BREDE PARTNERSKAPET I VESTFOLD:

ANDEBU KOMMUNE, KOMMUNESTYRET 11.03.2008

Som de 6 foreslåtte vedtakspunkter fra partnerskapskonferansen med følgende tilleggspunkt:

7. *Andebu kommune ønsker, og forventer, å bli aktivt involvert i utarbeidelsen av handlingsprogram for det øvrige regionale vegnettet.*

HOLMESTRAND KOMMUNE, BYSTYRET 11.03.08

Som de 6 foreslåtte vedtakspunkter fra partnerskapskonferansen med et tilleggspunkt som følger:

*Forslag til uttalelse til NTP 2010-2019 fra oppnevnt ad hoc utvalg vedtas med følgende tillegg:
"Holmestrand kommune ber om at parsellen Holmestrand-Nykirke kommer med i NTP 2010-2019 slik at Holm-Holmestrand-Nykirke kan bygges ut umiddelbart etter hverandre."*

Ad Hoc utvalgets tilleggsuttalelse er på 1 A4-side og går kort oppsummert ut på å være et uttrykk for en klar bekymring for de konsekvenser det vil ha for Holmestrand sentrum at parsellen Holmestrand-Nykirke nå er skjøver så langt ut i tid at den ikke er inne i planperioden. Dette betyr at tidsrommet som Holmestrand kommune må leve med disse negative konsekvensene som oppstår som følge av at Holm-Holmestrand er bygget ferdig men ikke videreført fra Holmestrand til Nykirke er uakseptabelt lang. De negative konsekvensene det er tale om er bl.a. knyttet til problematikk rundt beredskapsvei.

LARDAL KOMMUNE V/ORDFØRER LIV GRINDE

Som de 6 foreslåtte vedtakspunkter fra partnerskapskonferansen.

LARVIK KOMMUNE, NÆRING-, MILJØ OG TEKNIKKOMITEEN 05.03.08

Som de 6 foreslåtte vedtakspunkter fra partnerskapskonferansen.

NØTTERØY KOMMUNE, FORMANNSKAPET 05.03.08

Som de 6 foreslåtte vedtakspunkter fra partnerskapskonferansen med følgende tilleggspunkt:

- B *De uløste transportproblemene i Tønsbergområdet etter bortfallet av fase 2 i Tønsbergpakken følges opp i det videre arbeid med NTP:*
 - a) *Tiltak for å effektivisere den nord-sørgående hovedtrafikken langs eksisterende hovedveinett i Nøtterøy og Tønsberg prioriteres i handlingsplanen for NTP 2010-2019*
 - b) *Det må arbeides videre med veisystem, herunder ny fastlandsforbindelse, og kollektivtransport i Tønsbergområdet med sikte på økt statlig bidrag til videre utbygging.*

SANDE KOMMUNE, KOMMUNESTYRET 12.03.08

Som de 6 foreslåtte vedtakspunkter fra partnerskapskonferansen.

SANDEFJORD KOMMUNE, FORMANNSKAPET 11.03.08

Som de 6 foreslåtte vedtakspunkter fra partnerskapskonferansen med følgende tilleggspunkt:

7. *Vestfold fylkeskommune finner drøftingen av nye kontraktsformer interessant, og peker også på behovet for nye finansieringsløsninger for utbyggingsprosjekter. Både prosjektfinansiering av lange korridorer og kontraktsformer som involverer andre interessenter, som OPS, vil etter Vestfold fylkeskommunes syn kunne effektivisere utbyggingen av infrastrukturen også i vår region. Det bør kunne legges til rette for lokal forskottering for å fremskynde prosjekter der det er lokal enighet om dette, basert på regionale veiselskaper med eierinteresser fra kommuner og private selskaper med interesse av forsering.*

STOKKE KOMMUNE, FORMANNSKAPET 11.03.08

Som de 6 foreslåtte vedtakspunkter fra partnerskapskonferansen med følgende tilleggspunkt:

- e. *Stokke kommune vurderer en raskere utbygging v jernbane som spesielt viktig. For Stokke kommune er det av stor betydning at 4-felts E18 ferdigstilles så raskt som mulig. For Stokke kommune er det viktig at bevilgningene til øvrige riksveier økes spesielt med tanke på tunnel på Rv 303 gjennom Hogsnesåsen, g/s-vei på RV 303 Hvålsåsen-Sandskje og ny omkjøringsvei Stokke sentrum.*

Stokke kommune ber om at utbyggingsplanen for parsellen Gulli-Langåker opprettholdes i tråd med opprinnelige planer.

SVELVIK KOMMUNE, ADMINISTRATIV UTTALELSE

Som de 6 foreslåtte vedtakspunkter fra partnerskapskonferansen. Men administrasjonen anfører avslutningsvis at siden det ikke var mulig å få til politisk behandling av uttalelsen før fristen den 15. mars vil Svelvik kommune ”....foreta en politisk saksbehandling av forslaget til NTP, og gi en egen uttalelse vedrørende NTP direkte til Samferdselsdepartementet. Denne uttalelsen vil inneholde konkrete innspill i forhold til en fremtidig planlegging og utbyggingen av ny riksveg 319 mot Drammen.”

TØNSBERG KOMMUNE, BYSTYRET 11.03.08

Som de 6 foreslåtte vedtakspunkter fra partnerskapskonferansen med følgende tilleggspunkt:.

7. *Videreføring av jernbanetrase fra Tønsberg sørover mot Stokke og Sandefjord bør legges utenom Sem som tettbebygget område.*

LO VESTFOLD

Som de 6 foreslåtte vedtakspunkter fra partnerskapskonferansen.

NHO VESTFOLD

Som de 6 foreslåtte vedtakspunkter fra partnerskapskonferansen.

ADMINISTRASJONENS VURDERING

I lys av at saken ble lagt frem til bred prosessuell bearbeiding på partnerskapskonferansen den 26. og 27. februar synes det å være et relativt entydig budskap det brede partnerskapet ber Vestfold fylkeskommune om å vedta.

I den grad det er tilleggspunkter til de 6 punktene partnerskapet kom frem til på konferansen i februar kommenteres de her.

Tilleggspunkter som omhandler prioriteringer på prosjektnivå øvrige riksveger er en klar støtte til kravet om økte rammer totalt og økt fylkesfordelt ramme til Vestfold (innstillingspunkt 1 og 5). Innspillene utgjør i tillegg et godt grunnlag for arbeidet med NTP handlingsprogram regionale veger/øvrige riksveger. Denne prosessen skal gå gjennom hele 2008 og handlingsprogrammet skal vedtas våren 2009. Det første året i handlingsprogrammet blir således det første budsjettåret i NTP 2010-2019. Utfordringene består nå i å få øket rammene totalt i NTP med 60 % (jfr. innstillingspunkt 1). Videre er det en utfordring å øke Vestfolds andel av den totale rammen til øvrige Riksveger og størst mulig frihet til selv å disponere disse midlene (jfr. innstillingspunkt 4). Hvilke økonomiske rammer regjeringen vil foreslå vil komme til uttrykk i St. meld. om nasjonal transportplan som blir behandlet av Stortinget våren 2009. Det er innenfor denne rammen det må foretas en prioritering mellom aktuelle prosjekter. Det er svært positivt av Andebu kommune spesielt ber om å bli aktivt involvert i dette arbeidet, og det arbeides med å utvikle prosess og fremdriftsplan for dette arbeidet. Når det gjelder innspillet fra Sande om ny riksveg 319 mot Drammen anbefales Sande kommune og spille dette inn til Buskerud fylkeskommune.

Tilleggspunktet fra Holmestrand kommune understreker betydningen av at rammene må økes og at vi får en helhetlig og sammenhengende utbygging av Vestfoldbanen. Dette er ivaretatt gjennom innstillingspunkt 2. Administrasjonen oppfatter ikke at Holmestrand kommune utfordrer enigheten rundt utbyggingsrekkefølgen i Plattform Vestfold, men at det er en klar støtte til økning av rammene og understreking av helhetlig utbygging.

Tilleggspunktet fra Sandefjord kommune om nye kontraktsformer og nye finansieringsløsninger oppfattes å være ivaretatt i innstillingspunkt 1.

UTTALELSER FRA ANDRE

NORGES AUTOMOBILFORBUND, REGION OSLOFJORD

Fokuserer spesielt på tverrforbindelse E18/E6 (" Moss/Horten-forbindelsen") som utgjør en vesentlig del av deres visjon for mobilitet i området rundt Indre Oslofjord. Det pekes på at infrastruktur som muliggjør effektiv mobilitet både internt i regionen og inn og ut av regionen imøtekommes er en forutsetning for å kunne være en konkurransedyktig bo- og arbeidsregion i Europeisk sammenheng. I uttalelsen begrenser de fokuset til regionens interne infrastruktur, hvor en tverrforbindelse mellom Vestfold og Østfold er en helt vesentlig forutsetning. En slik forbindelse bør etableres som en fast forbindelse for både vei og tog som a) en ringbane (tog) og b) en ringvei. Dobbelspor for jernbanen mellom Oslo og Ski på østsiden og Vestfoldbanen på vestsiden utgjør deler av et slikt hele. En slik utbygging tilrås derfor. Tilsvarende vil det i neste omgang bli logisk å gå inn for tilknytningsprosjekter til en fremtidig vei- og jernbanebro både i Vestfold og Østfold. Tunnel anbefales ikke ut fra argumentet om at stigningsforholdene vil gjøre den lite interessant for tungtransporten.

En bro for vei og jernbane mellom Moss og Horten vil bli en så betydelig investering at finansieringen vil måtte utredes særskilt.

Det pekes videre på at det er viktig at tverrforbindelsen E18/E6 får egen omtale i endelig Nasjonal transportplan 2010-2019 ettersom dette har sammenheng med eventuell ny konsesjon for fergestrekningen i planperioden. I etatenes forslag er prosjektet kun nevnt i parentes form nederst på side 85: (" inklusive fast forbindelse mellom Østfold og Vestfold").

PROSJEKTGRUPPA FOR STADT SKIPSTUNNEL V/GUNN R. V. HELGESEN, ORDFØRER I SELJE KOMMUNE

Ber om at Vestfold fylkeskommune legger inn en drøy halv-sides tekst som argumenterer for Stadt skisptunnel i sin uttalelse til NTP. Det vises til spesielle forhold som vanskelige bølge-, strøm- og vindforhold som gjør at denne havstrekningen utgjør et kunstig geografisk skille mellom Sunnmøre og Nordfjord og mellom Bergen og Ålesund/Trodheim. En sikker og trygg led vil bidra til sikre et godt kollektivtilbud og næringslivet, spesielt fiskerinæringen, og passasjerene en åpen og fungerende transportveg. De negative konsekvensene Stadthavet i dag har for fiskerinæringen er svært høye. Det pekes også på at Kystverket har utredet flere modeller og at denne prosjektgruppen vil anbefale det alternativet som er dimensjonert etter hurtigruteskipet Midnattsol. En slik stor tunnel har en større grad av fleksibilitet med tanke på fremtidig vekst og endringer i skipsdimensjoner, og ringvikninger knyttet til cruiseskip og reiseopplevelser. Byggekostnad er beregnet til 1730 millioner kroner.

AKSJONSGRUPPEN MOT UTVIDELSE AV CONTAINERHAVN PÅ REVET V/ESPEN B. ANDERSEN

Aksjonsgruppen ønsker å utfordre forslaget om å definere Larvik havn Revet som stamnetthavn og fremfører synspunkter knyttet til følgende forhold:

1) Mangelfull utredning av tilgjengelig empiri, forskning og prognoser
Nasjonal Transportplan tar ikke opp i seg nyere forskning og tilgjengelig empiri knyttet til utfordringene ved å utvikle terminaler for skipning av godstransport så tett på bykjernen som det nå legges opp til i Larvik. Vi hadde også sett det som naturlig at elementer som bærekraft, omdømme, bokvalitet og miljøhensyn var drøftet nærmere.

Det pekes spesielt på at utviklingen i den globale handelen vil kreve en dobling av havnekapasiteten hver 10-15 år.

2) Mangelfull utredning av støy og støvplager fra den samlede virksomheten
Det er et faktum at det ikke foreligger en konsekvensutredning som prognostiserer støy samlet fra aktiviteten på Larvik Havn Revet. Konsekvensutredningen som ligger til grunn for gjeldende reguleringsplan for området Larvik Havn Revet begrenser seg til en prognostisert støy fra den

kommende fergetrafikken og legger ikke den samlede aktiviteten til grunn. Vi anmodet kommunen om å få dette etablert allerede i brev til Larvik kommune av 14. august 2006, men har ikke mottatt svar.

3) Reelle hensyn

Etter vår oppfatning representerer Larvik Havn KFs forvaltning av sitt samfunnsmandat en risiko for at Larvik taper terreng som bo-kommune med den konsekvens at folk flytter ut og svært få flytter til Larvik. Hvem ønsker egentlig å bo i det som tar mål av seg til å bli Norges ledende containerhavn?

Vi ønsker å rette en appell til Fylkeskommunen om å benytte sin hjemmel til å kreve en utredning av hensiktsmessigheten av å utvikle containervirksomheten på Revet i tråd med Larvik Havn KFs visjon og på bekostning av våre godt etablerte bo- og oppvekstmiljøer

STOREVAR VEL V/KIRSTEN FURULI OG FEEN OG OMEGN VEL V/ CATHRINE STAVNUM
Knyttet uttalelsen til Helhetsplan for Torp. Fokus på støy knyttet til dagens forhold på Sandefjord Lufthavn. Fremmer følgende forslag som bør vektlegges i den videre utviklingen av Sandefjord Lufthavn Torp:

- Vi ber om at det holdes høyt trykk mot flyselskapene både fra det offentlige og fra lufthavnen om at det må nyttes støysvake flytyper.
- Vi ber om at det vurderes muligheten for bedre støyskjerming (støyvoller) rundt takseområdene til lufthavnen for å skjerme boligområdene i nærområdet til lufthavnen.
- Vi ber om at det ikke tillates flyging fra lufthavnen i tidsrommet 2300-0600.
- Vi ser svært positivt på at helikopterskolen (EHC) har tatt klagene på støy alvorlig og har, i tillegg til luftfartstilsynets regelverk, gjennomført en rekke egne tiltak for å redusere støy fra helikopter. Vi har tillit til at EHC overholder reglene og egne

NORGES LASTEBILEIER-FORBUND AVD. VESTFOLD

Et moderne vegnett skaper ikke økt trafikk og økt transportbehov, men er en forutsetning for økonomisk, sikker og miljøvennlig løsning av de transportoppgaver vi har nå og vi få i framtiden. Effektive transportkorridorer og vegsystem har positive virkninger for å redusere klima- og miljøbelastningene. Peker på at det er et stort gap mellom målsettingene og de økonomiske rammene. Planrammen og +20% er langt under det virkelige behovet for en framtidsrettet løsning av transportoppgavene i fylket. Understreker at myndighetene må trekke de nødvendige konklusjoner av at trafikkbelastningen på vegnettet i Vestfold er kanskje den sterkeste på landsbasis og at både gjennomgangstrafikken og intertransporten til svært ekspansiv nærings- og bosettingsområder over hele fylket er sterkt økende. Innslaget av tungtransport er forholdsvis høyere her enn andre steder i landet og vekstraten er økende.

Det må bevilges rammer som gjør det mulig å ta igjen mest mulig av det beregnede forfallet i løpet av første halvdel av planperioden. Helt utilstrekkelig med en innhenting av 30% av forfallet i løpet av planperioden..

Må komme forpliktende og realistiske planer og bevilgninger for oppgradering av vegnettet for å knytte Larvik og Sandefjord havn til det øvrige vegnettet. Disse utbyggingene må tas tidlig i planperioden.

NTP må tilkjennegi en klarere og mer offensiv plan for å opprette og drifte hvileplasser for tungtrafikken gjennom fylket.

ADMINISTRASJONENS VURDERING

På side 85 i de statlige transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 står det at det forutsettes utarbeidet en konseptvalgutredning og ekstern kvalitetssikring av fast forbindelse mellom Østfold og Vestfold før stortingsmelding om Nasjonal transportplan legges frem.

I brev datert 14. mars 2008 fra Statens vegvesen Region sør oversendes rapporten "Ytre Oslofjordforbindelse Horten-Moss Oppsummering og status". Denne rapporten er et tilsvaer på vedtak fra fylkestingene i Østfold og Vestfold, samt dokument 8:82 og 8:86 i Stortinget 2006-2007.

Rapporten fra Statens vegvesen kommer sent i forhold til den prosessuelle bearbeidningen på partnerskapskonferansen og høringsfristen for uttalelse til NTP (som er 30. april). Administrasjonen anbefaler at rapporten legges frem for fylkestinget i juni.

Innspillet om Stadt skisptunnel er prisverdig, og det er forståelse for de utfordringer Stadthavet representerer for skipstrafikken langs Vestlandskysten.

I forslaget til Nasjonal transportplan er det foreslått en havnestruktur som omfatter både intermodale stamnetthavner og terminaler med store sjøverts transportstrømmer med farlig og forurensende ne ut fra . Larvik Havn inngår i denne strukturen som en del av et nasjonalt stamnett. Det innebærer at Larvik havn som en del av det nasjonale stamnettet foreslås å få stamvegtilknytning. Dette er etter administrasjonens vurdering svært viktig for å sikre fremkommelighet i transporten til og fra havna.

Innspillet fra aksjonsgruppen fokuserer i stor grad på forhold som tilligger Larvik kommune å ivareta som planmyndighet etter plan- og bygningsloven.

Uttalelsen fokuserer på støy i forhold til dagens situasjon og er konkret i forhold til hva som bør vektlegges i den videre utviklingen av Sandefjord Lufthavn. I lys av dette har administrasjonen videreformidlet innspillet til prosessen vedrørende Helhetsplan Torp.