

Til
statsminister Jens Stoltenberg
finansminister Kristin Halvorsen
samferdselsminister Liv Signe Navarsete
næringsminister Sylvia Brustad
miljø- og utviklingsminister Erik Solheim

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite
Stortingets energi- og miljøkomite
Stortingets næringskomite

Storingsrepresentantene fra Telemark

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: PLS	S.BEH.:
15 SEPT. 2008	
S.NR.: 08/173-209	
ARKIV: 412.3	AVSKREVET:

Skien, 29. august 2008

Regiontinget i Grenland som er et interkommunalt samarbeidsorgan for kommunene Skien, Siljan, Porsgrunn, Bamble, Drangedal og Kragerø, vil sammen med jernbanegruppa i Grenland understreke Eidangerparsellens betydning for området sine ulike transportbehov knyttet til person- og godstransport, og for området sine klimavennlige ambisjoner knyttet til deltakelse i statlige initierte prosjekter som deltakelse i Bystrategi – region sør.

Regiontinget i Grenland viser til NHOs småting i Skien den 26. og 27. august d.å. der kompetanse og infrastruktur hadde høyest prioritet som framtidig innsatsfaktor for norsk verdiskapning og velferdsutvikling.

Regiontinget i Grenland støtter derfor opp om fellesforslag fra LO og NHO, publisert 19. juni 2008 – *Samferdselsinvesteringene må dobles.*

På vegne av Regiontinget i Grenland

Rolf Erling Andersen (sign)
Ordfører i Skien/ Leder av Regiontinget i Grenland



2 Vedlegg



Bamble



Drangedal



Kragerø



Porsgrunn



Siljan



Skien

FELLESFORSLAG FRA LO OG NHO

Samferdselsinvesteringene må dobles

Publisert: 19.06.08

Stortinget bør doble investeringene til vei og jernbane, mener NHO og LO. Prosjektfinansiering bør innføres for å få fortgang i utbyggingen. Person- og godstransport må komme raskere frem gjennom Norge.

En prosjektfinansiering der man lånefinansierer til vei og jernbane vil kunne få fortgang i utbyggingen. Norges fremtidige konkurransevne er avhengig av at vi klarer å levere gods i tide. - Jernbanens dobbeltspor mellom Skøyen og Asker ville trolig bli bygget på halvparten av tiden og med innsparinger på 1,5 milliarder kroner, sier administrerende direktør i NHO Finn Bergesen jr. til Aftenposten.

Her er de 10 punktene NHO og LO er enige om i et felles samferdselsmanifest:

1. Doble investeringsrammen til vei og jernbane i NTP 2010-2019! For å nå målet om et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem må investeringsrammen til vei og jernbane dobles i Nasjonal transportplan 2010-2019, slik at viktige prosjekter kan gjennomføres. Dette vil sikre bedre miljø, fremkommelighet og bidra til å styrke konkurransekraften i norsk næringsliv. Transportnettet i Norge er i dag mangelfullt, og et voksende etterslep i investeringer og vedlikehold av transportnettet svekker norsk næringslivs konkurransevne.

2. Prioriter større strekningsvise vegprosjekter i stamnettet! Vi mener det bør satses mer på en sammenhengende utbygging av større strekningsvise vegprosjekter i stamveinettet med påvist samfunnsøkonomisk nytte og positive regionale ringvirkninger. Stamnettet er hovedpulsåren i det norske veisystemet. De binder landsdelene sammen og knytter Norge til utlandet. Stamveiene har stor betydning for tungtransporten og er nødvendig for at regionene skal kunne holde

på sine innbyggere og dermed skaffe næringslivet kvalifisert arbeidskraft. En prioritet til strekningsvise vegprosjekter i stamnettet, vil gi rom for mer helhetlig og rasjonell gjennomføring.

3. Prioriter InterCity-triangelet i Østlandsområdet og tiltak for betydelig økning av kapasitet for godstransporten med tog! Det må satses på lønnsomme infrastrukturinvesteringer som sikrer en raskere fremføring av gods og personer med jernbane. Full utbygging av Oslo-området, og dobbeltsporet jernbanenett i InterCity-triangelet må prioriteres. Det er avgjørende at det satses på tiltak som kan øke kapasitet og forutsigbarheten for godstransporten på jernbane.

4. Innfør prosjektfinansiering/langtidsbudsjettering for forsering og rasjonell gjennomføring av investeringsplanene! Det er stort behov for et budsjetteringssystem som i større grad enn i dag gir muligheter for kostnadseffektiv anleggsdrift. Det må derfor etableres prosjektfinansiering for å sikre forutsigbarhet og en effektiv gjennomføring av prosjekter. Det er viktig at finansieringen er langsiktig og forutsigbar, og at det er mulig å se finansiering av driftstiltak og investeringer i infrastruktur i sammenheng. En mulig finansieringsløsning er gjennom statlige låneopptak fra avsatte midler øremerket til prosjektfinansiering av infrastruktur, jf. for eksempel fondsløsningen.

5. Utnytt dagens anleggskapasitet bedre og det demografiske pusterommet i arbeidsmarkedet fremover ! Det er rom for økt aktivitet i anleggsbransjen, blant annet gjennom bedre kapasitetsutnyttelse. Markedsforbedringstiltak i form av større kontrakter eller oppsplitting til mindre kontrakter vil gjøre det mulig å utføre enda flere oppgaver. Det bør også utarbeides nye kontraktsformer som fremmer innovasjon og effektivitet. Vi har et demografisk pusterom i arbeidsmarkedet frem mot utgangen av neste stortingsperiode, som vil avløses av en svært beskjeden tilgang på arbeidskraft. Dette må utnyttes til vedlikehold av og investeringer i vekstfremmende infrastruktur. Økte rammer til samferdselssektoren vil være et signal til anleggsbransjen om økt byggeaktivitet og langt mer forutsigbare rammevilkår. Prisene for asfaltlegging har økt med 20 prosent på grunn av oljerelaterte kostnader. Dette betyr at bevilgningene til drift/vedlikehold har hatt betydelig redusert effekt, og medfører reell nedgang i utbyggingsplaner i vegsektoren. Staten bør derfor kompensere nedgangen fullt ut. Det er også behov for økt kvalitetssikring av byggherreoverslaget.

6. Utnytt det statsfinansielle handlingsrommet som Norge har i de nærmeste årene til investering i vekstfremmende infrastruktur! Vi står foran noen år i den nære fremtid med økende statsfinansielt handlingsrom som kan reduseres over tid. Parallelt med at petroleumsinntektene går ned, eldes befolkningen. Folketrygdens utgifter til alders- og uførepensjon som andel av BNP for Fastlands-Norge vil øke betydelig. Det er viktig å utnytte de gode tidene nå til å investere i infrastruktur. En satsing på infrastruktur vil gjøre næringslivet og samfunnet i stand til å øke verdiskapingen i fremtiden. Dette gir større verdier å fordele i neste omgang. Ambisjonsnivået på samferdselsområdet må derfor økes vesentlig i kommende NTP-periode.

7. Innhent vedlikeholdsetterslepet! På tross av en tredoblet vekst i trafikkarbeidet

de siste 20–30 årene har bevilningene til vedlikehold vært stabile. Et gap mellom behov og tildelte midler har skapt et enormt vedlikeholdsetterslep. Næringslivets konkurranseevne er avhengig av effektiv og forutsigbar transport av personer og gods. Et voksende etterslep i vedlikeholdet av transportnettet svekker norsk næringslivs konkurranseevne. Fremtidens konkurranseevne vil i stor grad avgjøres av effektiviteten i leveringskjeden. Næringslivet har i flere år effektivisert sitt lagerhold. Dette har økt behovet for skreddersydde og forutsigbare transportere. Det er i denne sammenheng viktig at forfallet i veivedlikeholdet hentes inn. Dersom dette ikke utbedres vil en konsekvens først og fremst være redusert trafiksikkerhet og fremkommelighet på veiene; en ytterligere konsekvens er at trafikantene må kjøre på en infrastruktur som ikke er samfunnsøkonomisk optimal. Dette gir høye transportkostnader for næringslivet. Dagens vedlikeholdskrise forplanter seg til nyinvesteringene. Vi støtter i utgangspunktet fagetatens prioritering av vedlikehold gitt de økonomiske rammene som er gitt. Dersom investeringsrammen øker og større investeringsprosjekter kan realiseres i planperioden, vil behovet for vedlikeholdsmidler til å hente inn etterslepet på eksisterende vei reduseres. Det vil i en slik situasjon være nødvendig å se nærmere på fordelingen mellom investeringsrammen og vedlikeholdsrammen.

8. Forbedre organisering og samordning i samferdselssektoren og av NTP-arbeidet ! Samferdselsplanleggingen i Norge har over lang tid vært preget av sektortenkning. Arbeidet med NTP 2010–2019 viser en vilje til økt samordning mellom etatene. Det er imidlertid viktig at denne samordningen blir reell og gjennomføres både nasjonalt og regionalt. Bedre organisering av de offentlige etatene, samt etablering av konkrete strukturer for en mer integrert planprosess vil være viktige tiltak.

9. Prioriter trafiksikkerhetstiltak ! Ulykkene på veiene, og spesielt utviklingen den senere tid synliggjør viktigheten av å prioritere trafiksikkerhet. Dette må både skje gjennom målrettede tiltak, økt vedlikehold og utbedring av eksisterende veier, samt prioritering av større strekningsvise vegprosjekter som gir betydelig økt trafiksikkerhet.

10. Oppruste og forbedre stamvegtilknytningen til intermodale logistikknutepunkt! Globale og lokale miljøutfordringer krever effektive og helhetlige transportløsninger. Manglende samordning av infrastrukturplanlegging av vei, jernbane og havn/farled bidrar til å gi kostbare og dårlige transportløsninger. Opprusting og forbedring av stamvegtilknytningen er avgjørende for å oppnå interoperabilitet mellom transportformene. Vi foreslår at økonomiske ramme til tilknytningsveier fremgår av planforslaget i likhet med andre prioriterte området, jf. tabell 2.9 i planforslaget til NTP 2010-2019.

Til Samferdselsminister Liv Signe Navarsete, Finansminister Kristin Halvorsen, Næringsminister Sylvia Brustad, Miljø- og Utviklingsminister Erik Solheim,

Stortingets Transport og kommunikasjonskomité, Stortingets Energi og miljøkomité og Stortingets Næringskomité

Nå er det nok - Eidangerparsellen må på plass !

Regiontinget i Grenland som er samarbeidsorgan for kommunene Bamble, Drangedal, Kragerø, Porsgrunn, Siljan og Skien vil sammen med Jernbanegruppa i Grenland sterkt understreke at det er avgjørende viktig at Eidangerparsellen blir påbegynt senest 2010.

Regjeringa må innfri sine ambisjoner om satsing på klimavennlig transport. Det haster, og vi har ingen tid å miste. Dersom anleggsarbeidet ikke er i gang i 2010, vil markedskraften forvitte. For første gang i historien kan Norges største industricluster og et av Norges største byområder miste sin jernbaneforbindelse.

Grenlandskommunene bevilget i 1997 10 mill kr for å komme i gang med planleggingen av Eidangerparsellen. Reguleringsplanen for parsellen i Porsgrunn ble vedtatt i 2002. Om mindre enn 4 år er ikke reguleringsplanen lenger gyldig som ervervsgrunnlag. Får man ikke gjennomført grunnverv innen 2012, må man igjennom en ny reguleringsplansprosess, noe som vil koste vesentlig mer enn å foreta grunnverv innen 2012.

Det er på tide at regjering og storting tar innover seg og leverer noe tilbake til det eneste fylket og den eneste regionen som i over 10 år har hatt jernbane øverst på prioriteringslista inn mot Nasjonal Transportplan. Nå er det alvor og det haster.

Eksisterende bane mellom Larvik og Porsgrunn, ble bygget i 1881, er nedslitt og trenger, i følge Jernbaneverket, en snarlig opprustning for 300 mill kr for å kunne opprettholde trafikken på strekningen. På grunn av at banen både er svingete og rasutsatt, har togene i mange år kjørt med sterkt redusert hastighet på strekningen. På tross av lav hastighet medførte et forholdsvis beskjedent steinras sommeren 2008 personskader, betydelige materielle skader og at banen ble stengt en periode. Situasjonen for regularitet og sikkerhet fortøner seg akutt.

Penger til nødvendig opprusting av eksisterende bane vil aldri bli bevilget.

Det er tvingende nødvendig at dette prosjektet påbegynnes senest i 2010 om ikke Grenland skal bli hektet av jernbanenettet på Østlandet.

Eidangerparsellen et nøkkelprosjekt når det gjelder å få til en framtidsrettet og klimavennlig jernbane gjennom en av Norges tyngste befolkningskorridorer;.

Effekten av en ny Eidangerparsell er spesielt stor da reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn vil bli redusert fra dagens 35 min til 12 min. Dette representerer et "kvantesprang" i reisetid. Dette vil ikke bare gi bedret tilbud mellom Grenland og Oslo, men vil også gi de 2000 pendlerne som daglig pendler mellom Grenland og Vestfold et attraktivt tilbud. Ingen av disse bruker i dag toget. I tillegg vil trafikkanter fra Grenland til Torp flyplass, ca 300 000 årlig, få et attraktivt tilbud når Eidangerparsellen er på plass.

Eidangerparsellen er en forutsetning for å effektivisere godsstrømmene til og fra industrien, og eksporten og importen over Grenland Havn ytterligere.

Godsknutepunktet Grenland har, i følge nye utredninger, potensial for vesentlig overføring av gods fra veg til sjø og bane dersom banekapasitet og regularitet bedres. Dette kan bare gjøres ved utbygging av Eidangerparsellen.

Eidangerparsellen er ferdig detaljplanlagt på Telemarksiden. Detaljplanlegging på Vestfoldsiden ferdigstilles i 2008.

Regiontinget krever at midler til byggeplaner og grunnerverv for Eidangerparsellen bevilges over statsbudsjettet 2009, slik at parsellen kan påbegynnes i 2010.

Kopi:

Jernbanelverket

Telemark Fylkeskommune

Vestfold Fylkeskommune

Larvik kommune

Telemarksbenken

Media

Medlemmene av Jernbanegruppa:

Tone Skau Jonassen (leder)	Porsgrunn kommune
Jørund A Ruud	Telemark Ap
Leif Refsdal	Telemark KrF
Kjersti Lervik	Telemark V
Torstein Fjeld	Regionaletaten, Telemark Fylkeskommune
Heidi Hamadi	SV i Skien
Hedda Five	Ap i Skien
Leif Stige	Naturvernforbundet i Telemark
Andreas Kjær	Herøya Industripark/NHO
Petter Ellefsen	Vekst i Grenland
John Øyvind Selmer	LO i Grenland
Marthe Asheim Underthun	Natur og Ungdom