



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Arkivsak

20/02512-25

Saksbehandler

Marit Synnes Lindseth

Saksgang

Hovedutvalg for samferdsel

Fylkestinget

Møtedato

22.04.2020

05.05.2020

Innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033

Innstilling fra fylkesrådmann

Vestfold og Telemark fylkeskommune har følgende innspill til hovedprioriteringer:

Transportkorridor IC Vestfoldbanen

Jernbanen utgjør ryggraden i kollektivsystemet i bybeltet Holmestrand – Skien. Det nye fylket er avhengig av togtilbudet mellom Tønsberg og Skien, og ikke kun i retning Osloområdet. For å utvide til to tog i timen, må det bygges dobbeltspor på strekningen Stokke – Sandefjord. Mer detaljerte planer for stasjonsområdene i Larvik, Porsgrunn og Tønsberg må på plass, for å frigjøre sentrale arealer til fortetting og knutepunktutvikling.

- I første seksårsperiode må utbygging av strekningen Stokke-Sandefjord, med ny stasjon på Sandefjord lufthavn Torp prioriteres.

Transportkorridor E134 (5A)

En effektiv og vintersikker veiforbindelse i transportkorridoren E134 er nasjonalt viktig, både med tanke på næringsliv og befolkning. Prosjektene som ligger inne i gjeldene NTP må gis prioritet og fullføres. Både Nye veier og Statens vegvesen kan påta seg ansvaret for gjennomføringen av prosjektene.

- I første seksårsperiode må strekningen Seljestad-Liamyrane-Vågsli prioriteres. I tillegg må strekningen Saggrenda-Elgsjø prioriteres i samme periode.

Rammebetingelser for fylkesveier

Med et etterslep i størrelsesorden 500 millioner kroner per år på vedlikehold av fylkesveiene i det nye fylket, vil en ytterligere økning av kostnadene til drift kunne forsterke forfallet av veinettet. Ny teknologi vil kunne bidra til mer klimavennlig og kostnadseffektiv drift. Fylkeskommunen er avhengig av nye rammer for å innarbeide dette. For videre forvaltning og utvikling av fylkesveinettet i regionen, vil det være avgjørende at staten gjennom forskrifter ikke begrenser handlingsrommet til de nye fylkene.

Øvrige tiltak som er spesielt viktig for utviklingen av fylket:

Forpliktene avtaler for byområdene

- *Byvekstavtale Grenland*
Som ett av de ni utvalgte byområdene forutsetter Vestfold og Telemark fylkeskommune et

videre samarbeid med staten gjennom en byvekstavtale for Grenland fra 2020. Byvekstavtalen baseres på eksisterende stortingsvedtak av Bypakke Grenland. Byområdet forventer statlige midler spesielt til knutepunktutvikling, rv. 36, et styrket tog- og busstilbud og fremkommelighetstiltak for kollektivtransport og myke trafikanter.

- *Avtaler for Tønsberg-regionen, Sandefjord og Larvik (Vestfoldbyen)*
Vestfold og Telemark fylkeskommunene mener at forpliktete avtaler mellom stat, fylke og kommuner er en effektiv og forutsigbar måte å nå felles mål for klima og attraktive byer. Det må utvikles avtaleordninger med statlige tilskuddsmidler til mellomstore byer som ønsker å forplikte seg til felles finansiering og samarbeid om areal- og transportutvikling.

Riksveier

- Ny parsell fra E18 ved Skjelvik til Skyggestein er høyt prioritert. Løsningen må tilpasses byområdets behov og mål.
- Det er behov for trafikksikkerhetstiltak og tilrettelegging for tømmertransport/modulvogntog på rv 41.
- Tiltak som sikrer god avvikling på trafikk til/fra Sandefjord lufthavn Torp og Larvik havn må gis prioritet.
- Utbygging av E18 gjennom fylket må fullføres uten forsinkelser.

Gods, havn og lufthavner

- Infrastruktur på jernbane i transportkorridor 3 Oslo-Stavanger, med forbindelse til utenlandskorridoren (U3) over Jylland, må utbedres.
- Sørlandsbanen må utbedres for å sikre god regularitet og å kunne betjene lengre togsett.
- Det må etableres ny tømmerterminal ved Nordagutu i Telemark.
- Det må sikres jernbanetilknytning til havnene i Larvik og Grenland.
- Staten må sørge for gode og forutsigbare økonomiske rammevilkår for de ikke-statlige flyplassene på Torp og Notodden.
- Kopstad godsterminal må få krysstilknytning til E18.

Bakgrunn og saksgang

Samferdselsdepartementet har bedt fylkeskommunene om å gi innspill til NTP 2022-33, med frist 14. mai 2020. I innspillet skal det tas utgangspunkt i tidligere innspill fra fylket om hovedutfordringer på transportområdet i regionen (jf. brev til departementet av 07.05.2019). Saken vil behandles i hovedutvalg for samferdsel og fylkestinget.

Saksopplysninger

I prosessen så langt i arbeidet med kommende NTP er det gjennomført flere dialogmøter med departementet. Kommuner og næringsliv har fått anledning til å komme med skriftlige og muntlige innspill gjennom arrangerte møter og korrespondanse. En nærmere beskrivelse av prosessen er gitt i sak til hovedutvalg for samferdsel og fylkesutvalget.

I tillegg til fylkeskommunens innspill til hovedutfordringer, har fylkeskommunen gitt høringsuttalelse til ekspertutvalgets teknologirapport (Fellesnemda sak 105/19).

Det fremgår av bestillingen fra departementet at fylkeskommunens forslag til prioriterte løsninger skal svare ut hovedutfordringene. Løsningene kan være prioriterte satsingsområder, prosjekter eller konkrete tiltak. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse skal vektlegges. Flexibilitet, som bidrar til at planleggingen enklere kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utviklinger, anses som viktig.

Transportetatene la 17. mars 2020 fram sine forslag til prioriteringer innenfor økonomiske rammer gitt av departementet. Ifølge departementet skal prioriteringer og innspillene fra fylkeskommunene sidestilles med de faglige anbefalingene fra transportetatene. Høringsfrist til fagrapportene er satt til 1. juli. Fylkesrådmann vi komme tilbake med en egen sak om dette. I saken som nå fremmes, er det fylkeskommunens egne prioriteringer som er til behandling.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser

NTP legger rammer for utviklingen av transportnettet og transporten i fylket. Dette vil ha økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser for fylkeskommunen.

Fylkesrådmannens vurdering

Gjennom medvirkningsprosessen som er gjennomført i Vestfold og Telemark for NTP 2022 er det utpekt tre hovedprioriteringer som svarer ut de hovedutfordringene fylket står over for. Dette er utvikling knyttet til:

- Transportkorridor IC Vestfoldbanen
- Transportkorridor E134 (5A)
- Rammebetingelser for fylkesveier

Transportkorridor IC Vestfoldbanen

Jernbanen utgjør ryggraden i kollektivsystemet i bybeltet Holmestrand – Skien. Her bor det til sammen i overkant av 300.000 innbyggere. I 2024 vil dobbeltsporet mellom Drammen og Tønsberg være ferdigstilt. Dette vil sammen med togparkering ved Tønsberg gi grunnlag for å utvide tilbudet til 4 tog i timen mellom Tønsberg og Oslo, noe som er viktig for å møte fremtidig etterspørsel. Togkapasiteten på strekningen er sprengt allerede i dag. Det nye fylket er avhengig av togtilbudet mellom Tønsberg og Skien, og ikke kun i retning Oslo. Vestfoldbanen fungerer som en reell Intercity bane mellom Grenland og Vestfoldbyene, noe som skiller banen fra situasjonen for Østfoldbanen og Dovrebanen for byene i ytre IC på. Vestfoldbanen betjener blant annet sykehusene i Tønsberg og Grenland med til sammen ca. 10.000 ansatte, i tillegg til Universitetet i Sørøst-Norge med totalt ca. 20.000 ansatte og studenter. På strekningen mellom Tønsberg og Skien er togtilbudet kun ett tog i timen. For å utvide til to tog i timen, må det bygges dobbeltspor på strekningen Stokke – Sandefjord. Her foreligger det en vedtatt kommunedelplan. Prosjektet er dermed klar for videre detaljplanlegging og utbygging. For Vestfold og Telemark er det viktig at utbyggingen av Stokke-Sandefjord må prioriteres i første seksårsperiode i NTP 2022-33.

Det haster også å komme videre med detaljplaner for Larvik, Porsgrunn og Tønsberg knutepunkt. Den uavklarte arealsituasjonen i sentrale byområder virker sterkt hemmende for by- og sentrumsutviklingen. Først etter vedtatte detaljplaner for stasjonsområdene, kan man komme i

gang med fortetting i knutepunktene. Fortetting er viktig for å bygge opp om markedet for jernbanen og kollektivtrafikken som helhet. Det er også et sterkt ønske om å få etablert et togstopp i Skien sentrum. Dette vil legge til rette for et styrket togtilbud både på Vestfoldbanen og Bratsbergbanen. Grenlandsbanen vil knytte Vestfold og Telemark og Agder sammen som region, og øke den samfunnsøkonomiske nytten av investeringene på Vestfoldbanen.

Transportkorridor E134 (5A)

En effektiv og vintersikker veiforbindelse i transportkorridoren E134 er nasjonalt viktig, både med tanke på næringsliv og befolkning. Prosjektene som ligger inne i gjeldene NTP må gis prioritet og fullføres. For Vestfold og Telemark er det viktig å få på plass Seljestad-Liamyrane-Vågsli. Prosjektet er viktig for å sikre vinterregulariteten på Haukeli, samtidig som prosjektet vil redusere drivstofforbruket og klimautslippet, særlig fra tungtransporten. Strekningen har godkjent reguleringsplan. Seljestad-Liamyrane må startes i 2022/23 slik Stortinget har forutsatt. I tillegg bes det om at Saggrenda-Elgsjø, som en naturlig videreføring av E134 Damåsen-Saggrenda, prioriteres som del av strekningen Saggrenda-Gvammen. Veien er i dag svingete og smal med store stigninger og stedvis lave fartsgrenser. Dette er ekstra utfordrende for tungtransporten. Det bør åpnes for at både Nye veier og Statens vegvesen kan påta seg ansvaret for gjennomføringen av prosjektene. Prosjektene anbefales startet opp i første seksårsperiode.

Rammebetingelser for fylkesveier

De siste årenes utvikling gir klare signaler om et drift- og vedlikeholdsmarked som ikke fungerer. Dette topper seg med manglende konkurranse og en kraftig prisvekst på årets anbuds konkurranser. Uten en betydelig omlegging av dagens regime, vil kostnadsøkning på nye og etablerte kontrakter gi en sterk begrensning i fylkets handlingsfrihet i mange år fremover. Med et etterslep i størrelsesorden 500 millioner kroner per år på vedlikehold av fylkesveiene i det nye fylket, vil en ytterligere økning av kostnadene til drift av veinettet kunne forsterke forfallet. Ny teknologi vil kunne bidra til mer kostnadseffektiv og klimavennlig drift. Fylkeskommunen er avhengig av økonomiske rammer som gjør det mulig å ta nye, innovative løsninger i bruk. For å møte den økonomiske krisen Norge vil stå overfor etter bekjempelse av korona-pandemien, er et sentralt virkemiddel at staten øker sine investeringer. Dette bør også åpne for økte rammer for å ta igjen etterslepet på fylkesveinettet.

Gjennom fylkeskommunens forsterkede samfunnsutviklerolle vil hovedutfordringen blant annet være å få mer vei for pengene og samtidig bidra til å stimulere det lokale næringslivet til å utvikle kompetanse og leveringskapasitet til å ta på seg et større ansvar for drift av lokalt veinett. Nye samarbeidsformer med utgangspunkt i forenkling og utnyttelse av ny teknologi og løsninger vil skape nye muligheter. Det er derfor med stigende bekymring Vestfold og Telemark fylkeskommune oppfatter signalene fra det pågående arbeidet med å utrede nasjonale føringer for fylkesveinettet. For videre forvaltning og utvikling av fylkesveinettet i regionen vil det være avgjørende at staten gjennom forskrifter ikke begrenser handlingsrommet til de nye fylkene. Nye forskrifter må gi rom for å tenke nytt og innovativt om fremtidige løsninger og ressursbruk.

Fylkesrådmannen vil videre peke på følgende tiltak og prosjekter som er viktig for utviklingen av fylket:

Forpliktende avtaler for byområdene

En styrt areal- og transportutviklingen i byområdene er svært viktig for å kunne nå klimamål. God byutvikling vil bidra til flere av FN's bærekraftsmål. Erfaringene fra mange års samarbeid om areal, transport og klima i Grenland har vist at forpliktende avtaler mellom stat, fylkeskommune og kommuner er en god måte å få til felles satsing og nå mål for klima og attraktive byer. Statlige tilskuddsmidler i tilknytning til spleiselag om bypakker gir mulighet for satsing på kollektivtransport og myke trafikanter som ikke kommunen og fylkeskommunen kan få til alene. Dette vil sammen med en konsentrert arealutvikling, bidra til å redusere vegtransporten i byene - et sentralt klimatiltak som fylkeskommunen må ta sitt delansvar for. Investering i samferdselstiltak og knutepunkt i byene, både øker framkommeligheten for næringstransporten og gjør det mer attraktivt for kunnskapsvirksomheter å etablere seg i byene. Dette bidrar til flere arbeidsplasser og bærekraftig regional utvikling. Fylkesrådmannen mener at nullvekstmålet, sammen med lokale mål om by- og næringsutvikling, gir et godt grunnlag for porteføljestyling og prioritering av tiltak som gir høyest måloppnåelse i avtaler med staten.

De fire kommunene i byområdet Grenland og fylkeskommunen vedtok i 2019 et felles forhandlingsmandat og byområdet er derfor klar for forhandlinger om en byvekstavtale basert på eksisterende stortingsvedtak av Bypakke Grenland. Som ett av de ni prioriterte byområdene i landet, har Grenland en unik posisjon i regionen til å forhandle om byvekstavtalemidler i NTP. De foreslåtte tiltakene i byvekstavtalen vil samlet løse utfordringene som er identifisert i omfattende utredninger gjennomført av staten. Med bakgrunn i Grenlands erfaringer og posisjon bør satsing på avtaler til byområdene prioriteres høyt i NTP. Dette vil sammen med satsing på Vestfoldbanen bidra til en mer bærekraftig areal- og transportutvikling i hele bybåndet fra Holmestrand til Skien. Fylkeskommunen og kommunene i Grenland forventer statlige midler i en byvekstavtale spesielt til knutepunktene i Porsgrunn og Skien, Rv36 fra Skyggestein til E18, styrking av togtilbudet, videreutvikling av busstilbudet og forbedring av framkommeligheten for kollektivtransporten og myke trafikanter. Et togstopp i Skien sentrum vil ha stor betydning i å øke togets konkurransevne og få flere togreisende mellom Vestfoldbyene og Skien. I Grenland jobbes det for å ta i bruk ny teknologi som forbedrer framkommeligheten og gjør det mer attraktivt for de reisende å velge miljøvennlig transport. Byområdet Grenland ønsker å være en nasjonal pilot på dette området.

Regjeringen har foreslått at programområdemidlene for kollektivtransport-, sykkel- og gangtiltak langs riksveg (post 30-midler) fremover skal kunne brukes også på fylkeskommunale og kommunale veier i byområder med avtale. Fylkeskommunen støtter dette forslaget som sikrer at midlene brukes der det er størst behov og gir størst nytte.

Det er behov for forutsigbar finansiering og felles satsing for å løse utfordringer i flere byområder i Vestfold og Telemark fylke, inkludert Vestfoldbyen. Per i dag arbeides det med en Bypakke for Tønsberg-regionen, men også i Larvik og i Sandefjord er det aktuelt med bypakker i framtiden. Statlig tilskudd i form av belønningsmidler eller tilsvarende vil gjøre det lettere å ta i bruk alle

virkemidlene som er nødvendig for å nå nasjonale og regionale mål. Det må derfor utvikles avtaleordninger til mellomstore byer som ønsker å forplikte seg til felles finansiering og samarbeid om areal- og transportutvikling.

Riksveier

Rv 36 knytter E18 og E134 sammen. Dette er en viktig forbindelse for Grenland og Larvik havner. Rv 36 har i tillegg en sentral funksjon i transportnettet i byområdet Grenland, og lokaltrafikken utgjør mer enn 95% av trafikken på denne strekningen. Parsellen Skyggestein- Skjelbredstrand ble fullfinansiert av staten gjennom Bypakke Grenland fase 1, og er bygget ferdig. En ny parsell fra E18 ved Skjelvik til Skyggestein er et høyt prioritert tiltak i byområdet, og skal flytte trafikk fra lokalveinettet, øke framkommeligheten og bidra til attraktiv byutvikling. Det er svært viktig at løsningen som nå er under planlegging tilpasses byområdets behov og mål. Gjennom Bystrategi Grenland samarbeidet tilrettelegger kommunene Porsgrunn og Skien sammen med fylkeskommunen for en mest mulig samordnet og effektiv planprosess. Avklaring av prosjektets KVVU-estimat i samferdselsdepartement har imidlertid påvirket framdriften i planprosessen. Dette må ikke gi negative følger for muligheten for finansiering av prosjektet i første periode i NTP 2022-2033. Det er positivt at Slåttekås-Årnes ligger inne som bundet prosjekt fra gjeldende NTP. Videre må fv 32 over Siljan opprustes som omkjøringsvei for E18.

Rv 41 er en viktig forbindelse nord-sør. Her er det behov for både trafiksikkerhetstiltak og tilrettelegging for tømmertransport og modulvogntog. For å få full effekt for transportkorridor 4c, må også rv 9 sees i sammenheng med E134.

For å sikre forutsigbar utvikling, må det etableres en effektiv veiforbindelse mellom Tassebekk (E18) og Sandefjord lufthavn Torp. Veien er viktig for å etablere et velfungerende kollektivknutepunkt ved flyplassen. Med en økende fergetrafikk på riksveiforbindelsen Horten – Moss, er det behov for en forlengelse av miljøtunnel på RV19, blant annet for å begrense ulempene knyttet til støy og utslipp.

Rammene for programområdene vil være avgjørende for å kunne få på plass en rekke mindre tiltak som kommunene i sine innspill har fremhevet som viktige, og som fylket er opptatt av. Fylkeskommunen mener derfor at programområdene ikke må få mindre andel av totalrammen enn i inneværende NTP.

Gods og havn

Det må etableres rammevilkår som gjør det mulig med lønnsomhet i godsruiter på sjø og bane. Infrastruktur på jernbane i transportkorridor 3 Oslo-Stavanger med forbindelse til utenlandskorridoren (U3) over Jylland må utbedres. Transportkorridoren er en forlengelse av Jyllandskorridoren som går fra Hirtshals/Fredrikshavn via Aalborg/Aarhus til Flensburg-Hamburg, og satsing på norsk side vil være god samfunnsøkonomi. Godskorridoren utgjør en avlastningskorridor for gods som går via Sverige gjennom Oslo og Alnabru-terminalen. Havnene i Grenland og Larvik, samt Kristiansand og Stavanger, gir i en direkte adgang til/ fra kontinentet for gods.

Fylkeskommunen støtter anbefalingene i Jernbanedirektoratets gjeldende godsstrategi om gjennomføring av skreddersydde løsninger på Sørlandsbanen som tilrettelegger for gods med lavest mulig kostnad for samfunnet (Godskonsept Vestfold-Telemark). Med en fullført 4-felts motorvei i

korridoren Stavanger - Oslo, vil konkurransen mot veitransport bli vesentlig skjerpet. Sørlandsbanen har behov for flere kryssingsspor og plattformforlengelser for å øke regulariteten og kunne betjene togsett på 600 m, mot 300 m i dag. God frekvens på banen vil ikke veie opp for økte kostnader for næringen ved begrensninger i toglengde.

Viktige tiltak er etablering av en tømmerterminal ved Nordagutu i Telemark og god jernbanetilknytning til havnene i Larvik og Grenland. Bratsbergbanen må sikres for tyngre godstransport. KL-anlegget må oppgraderes for framtidig økt belastning.

Aktuelle utviklingsprosjekt er nytt industriområde Frier Vest med "deep sea" havn i Bamble og en omlastningsterminal og "dry port" ved Kopstad i Horten. Fv 353 «Gassvegen» er avgjørende for muligheter til å utvikle konseptet «Frier Vest». Fylkesveien vil fungere som avlastningsvei mellom E18 og E134 utenfor bykjernene i Porsgrunn og Skien, og bør ses i sammenheng med rv 36 gjennom Grenland. Atkomst til godsterminal på Kopstad må sikres med ny krysstilknytning til E18. For å sikre veikapasiteten til Larvik havn, er det behov for en ombygging av Øyakrysset på rv 400. Utbedringer av innseilingen til Kragerø og farleden i Torsbergrenna er særs viktig for industrien, og må ferdigstilles i løpet av første del av planperioden.

Det må videre satses på ledende utviklingsprosjekter som bidrar til bærekraftige logistikk-kjeder. Eksempler er det elektriske, autonome containerskipet (Yara Birkeland), automatisert logistikkhåndtering på Herøya industripark og aktuelle havner, samt logistikksystemet med sjødroner og el-lastebiler til ASKO for transport mellom Vestby i Viken og Hanekleiva i Vestfold og Telemark.

Tinnosbanen

Fylkeskommunen ønsker å løfte fram Tinnosbanen som et nasjonalt kulturminne. En oppgradering av banen trenger bidrag både fra samferdselsdepartementet og klima- og miljødepartementet for å la seg realisere. Det vises til pågående prosess hvor Jernbanedirektoratet har bedt Samferdselsdepartementet ta stilling til om direktoratet skal ta ansvar for denne banen. Det er viktig at departementet avklarer dette.

Vedlegg:

- Innspill til hovedutfordringer for transportområdet i Vestfold og Telemark (brev til samferdselsdepartementet av 07.05.2019)
- Oppsummering av innspill fra kommunene, næringsliv og organisasjoner