Vest-Telemark rådet

samarbeid på alle område og alle plan

Til ordførarane og rådmennene i kommunane:
Fyresdal, Kviteseid, Nissedal,
Seljord, Tokke og Vinje.

17. oktober 2011

Innkalling til rådsmøte

Stad: **Quality Straand Hotel, Vrådal**
Dato: **Tysdag 25. oktober 2011**
Kl. slett: **09.00**

I tråd med møtekalender blir det kalla inn til rådsmøte i Vrådal 25. oktober 2011.
Saklista inneheld mellom anna forslag til høyringsuttaler gjeldande 2 konseptvalutgreiingar: E134 Kongsberg – Gvammen og E39 Aksdal – Bergen.
I tillegg vert det lagt fram forslag til forstudie etter PLP-metoden gjeldande vidare organisering av Vest-Telemarkrådet samt forslag til oppretting av styringsgruppe gjeldande felles reiselivsprogram som del av den strategiske næringsplanen.
Som stikkord i høve til orienteringssakene kan nemnast Vest-Telemark vidaregåande skule, Vest-Telemarktreffet, høgfartsbane samt utbygginga av breiband/mobilnettet.
Vi ynskjer vel møtt i Vrådal.

Venleg helsing
Vest-Telemarkrådet

Anne-Nora Oma Dahle (sign)
regionordførar

Kjell Gunnar Heggenes
regionrådsleiar

Telefon: 350 68400
Fax: 350 68401
E-post: vtt@vest-telemark.no
Web: www.vt-radet.no
Bank: 2660.65.03724
Adresse: Granlivegen 1A
Veksthuset
3850 KVITESEID

Sakliste til rådsmøte 25. oktober 2011

Sak 59/2011 Referat frå rådsmøte 20. september 2011

Sak 60/2011 Oppretting av Vest-Telemarkrådet som §27-selskap – forslag til forstudie vidare organisering av VTR

Sak 61/2011 KVU for E134 Kongsberg – Gvammen, høyring

Sak 62/2011 KVU for E39 Aksdal – Bergen, høyring

Sak 63/2011 Strategisk Næringsplan - Felles reiselivsprogram for Vest-Telemark, forstudie/oppretting av styringsgruppe

Sak 64/2011 Strategisk Næringsplan - Utbygging av breiband/mobilnettet. Orienteringssak

Sak 65 /2011 Vest-Telemark vidaregåande skule, orientering

Sak 66/2011 Ymse

- Vest-Telemarktreffet
- Høgfartsbane
- Felles kommunestyremøte, drøfting

Vest-Telemarkrådet

Referat frå møte i Vest-Telemarkrådet 20. september 2011.

Tilstades: Regionordførar Anne-Nora Oma Dahle, Olav Urbø, Torstein Tveito, Solveig S. Abrahamsen, Arne Vinje, Bjørn Nome.
Hans Bakke, Therese Hauger, Per Dehli, Ketil Kiland, Sverre Sæter, Hans Kristian Lehmann, Kjell Gunnar Heggenes, Haldor Kaasin og Fylkesberedskapssjef Elisabeth Danielsen.

Møteinnkallinga dagsett 13. september 2011 og sakliste vart samrøystes godkjent utan merknader.

Sak 51/2011 Referat frå rådsmøte 9. august 2011.

Vedtak: "Referat frå rådsmøte 9. august 2011 vart godkjent utan merknader." Samrøystes

Sak 52/2011 Strategisk Næringsplan - finansiering
Haldor Kaasin, leiar i VTNU AS, var tilstades og orienterte om arbeidet med finansieringa av Strategisk Næringsplan 2011-2014 for Vest-Telemark. Som rådet tidlegare er orientert om ynskjer ikkje Telemark Fylkeskommune å gå inn på noko programfinansiering av næringsplanen eller partnerskapsfinansiering. Det må søkast finansiering av dei ulike prosjekta einskiltvis og det vart lagt fram ein oversikt over korleis dette er tenkt gjennomført.

Vedtak:
"Vest-Telemarkrådet tek framlegget til samla finansieringsplan for Strategisk Næringsplan 2011-2014 til vitande. Prosjektutførarane må snarast råd søke om finansiering av dei einskilte tiltaka" Samrøystes

Sak 53/2011 Pilgrimsvegen til Røldal, forstudie
Prosjektleiar Ole Dalen, VTNU AS, var tilstades og orienterte om arbeidet med forstudiet. Han orienterte om PLP prosessen og prosjektets posisjon i denne strukturen.
Vedtak:
"Vest-Telemarkrådet tingar det framlagte forslaget til forstudie innafor ei ramme på kr. 70.000,- finansiert gjennom Strategisk Næringsplan 2011 – 2014." Samrøystes

Sak 54/2011 Beredskapsarbeidet i regionen, drøfting
Fylkesberedskapssjef Elisabeth Danielsen orienterte innleiingsvis. Ho viste til kommunanes beredskapsplikt og tok utgangspunkt i ulike hendingar i den seinare tid der beredskapsarbeidet har stor betydning. Døme på slike hendingar er: Fare for flaum i Notodden og Tinn, rasfare i Tinn, kriseteam - arbeidet i samband med hendingane 22. Juli.
Av positive ting kan nemnast Nissedal kommune sin nye status som "trygg kommune", Bamble sin beredskapspris 2010 osb.

ROS-analysene dannar grunnlaget for beredskapsarbeidet i kommunane.
Kommuane i Vest-Telemark har felles utfordringar og det er aktuelt å vurdere eit auka samarbeid i regionen. Rådmennene har i oppdrag å vurdere dette nærare.
Erfaringane viser at det er vanskeleg å få statlege etatar med i beredskapsråd.
Ein bør også ha fokus på politiets rolle. Ofte er det kommunane sine beredskapseiningar som kjem fyrst kjem fram til skadestaden og som må leie arbeidet inntil politiet er på plass.
Vest- Telemarkrådet er også uroa av statens aukande krav innan beredskapsarbeidet, medan desse ikkje vert fylgd av auke i dei økonomiske midlane
Vedtak:
"Vest-Telemarkrådet tek orienteringa og drøftingane til vitande. Rådmennene utarbeider forslag til uttale knytt til statens manglande økonomiske oppfylging av nye pålegg."

Sak 55/2011 Informasjon om regionsamarbeidet, drøfting omkring arenaer og strategiar.
Regionordførar Anne Nora Oma Dahle og regionrådsleiar Kjell Gunnar Heggenes orienterte om bakgrunnen for drøftinga.
Ei viktig spørsmålsstilling er:Korleis få informasjon om regionen ut til kommunestyremedlemene og andre aktuelle mottakarar ? I nokre kommunar har ordføraren eigen post i kommunestyremøte med orientering frå rådsmøta. Det er ynskjeleg at kommunestyremedlemane får naudsynt opplæring om det regionale nivået. Rådssekretariatet vil gjerne kome i dei enkelte kommunestyra for å orientere om regionen, og Vest-Telemarkrådet må integrerast på kommunane sine nettsider.
Det er også ynskjeleg å skipe til eit felles kommunestyremøte med orientering om regionen og samhandlingsreformen.
Vedtak:
"Vest-Telemarkrådet tek drøftinga til vitande".

Sak 56/2011 Vest-Telemark Museum. Søknad om tilleggsløyving i samband med utbygging i Eidsborg.
Regionrådsordførar Anne-Nora Oma Dahle orienterte om bakgrunnen for sakshandsaminga av søknaden i høve til Fellesfondet og regionrådet.
Direktør Dag Rorgemoen ved Vest-Telemark Museum orienterte om status i prosjektet og bakgrunnen for søknaden.
I ordskiftet kom det fram at det er ynskjeleg å løyve dei omsøkte midlane og at slik løyving kan gjerast utan at dette bryt med dei prinsipielle vedtaka som er gjort i høve til grunnfondsmidlane.
Vedtak:
"VTR løyver kr. 250.000,- i tilleggsløyving til bygginga av adm- og samlingsbygg/verkstad i Eidsborg. Ein grunngjev dette med at byggeprosjektet vart påbyrja før Fellesfondet og VTR gjorde sine prinsippvedtak vedr. bruk av dei resterande midlane.
Løyvinga vil difor ikkje stride mot gjeldande prinsipp og heller ikkje skape presedens for seinare saker". Samrøystes.

Sak 57/2011 Orienteringssaker

- **LVK. Maks-tak, status.** Nissedal har sagt nei til vidare kraftutbygging på bakgrunn av den uavklarte situasjonen i maks-taksaken.medan. Seljord kommune ynskjer ikkje å ramme konsesjonshandsaminga av småkraftverk.
  Vest-Telemarkrådet vil gje tilbakemelding til LVK for godt arbeid i denne saka og ynskjer å gje ros til Vest-Telemark Blad for sitt engasjement og deltaking på LVK konferansen i august.
- **Regionrådskonferansen 2011.** Anne-Nora orienterte om ein god konferanse på Hell. Neste år har Drammenregionen ansvaret for konferansen.
- **Høgfartsbanen over Haukeli, status for arbeidet.** Arne Vinje orienterte om arbeidet. Det er viktig at ein får endra haldningane til Haukelibanen i Telemark fylkeskommune og næringslivet i Vest-Telemark.
- **Mobilutbygginga** – utsett
- **PLP-kurs – betydning/bruksområde/deltaking.** Viktig at Vest-Telemark kommunane nyttar seg av kurstilbodet som er etablert ved hjelp av LUK midlar i Telemark.
- **Politikar 2020** - Politikarskulen kjem i 2012 som eit fag på Høgskulen i Telemark .
- **Forliksråda, mogleg samarbeid.** Solveig Sundbø Abrahamsen tok opp spørsmålet om rådet kunne greie ut om eit samarbeid i Vest-Telemark. Rådet ber om at rådmennene lagar ei forstudie for å greie ut eit eventuelt samarbeid.
- **Vest-Telemarktreffet 2011.** Olav Veum og Elisabeth Lid orienterte. Treffet er lagt til 6. oktober i kulturslottet Soria Moria på Torshov i Oslo med eit variert og godt program. Det er ynskeleg med god deltaking frå alle Vest-Telemarkkommunane og næringslivet.
- **Samarbeidet mellom dei ulike nivå i regionen**. Det vart drøfta spørsmål knytt til samarbeidet mellom Rådet, sekretariatet og rådmannsutvalet.
- **Politiet/namsmannfunksjonen i kommunane.** Spørsmålet om ordninga med eigen namsmann i kommunane vart drøfta. Dette på bakgrunn av opplysningar om at det no vert arbeidd med ei sentralisering av tenesten.
- **Val i KS Telemark 28.-29.11.2011.** Dette valet bør innrettast slik at alle kommuneregionane vert representert i styret for KS Telemark.
- **Overgangsordninga i rådet/tinget** i samband med valet, vart drøfta.
- **Ungdomskortordning i Telemark.** Problemstillinga er m.a. at ordninga ikkje kan gjelde ekspressrutene utan meir midlar. Regionen sender søknad til Fylkeskommunen om etablering av ordninga.
- **Samhandlingsreformen.** Samhandlingskoordinator Sissel Bitustøyl blir invitert til rådsmøtet i oktober for å orientere nærare om arbeidet med samhandlingsreformen.

Sak 58/2011 Ymse
Ingen saker

Referent: Haldor Kaasin

Sak 60/2011 Oppretting av Vest-Telemarkrådet som §27-selskap – forslag til forstudie Vidare organisering av VTR.

Bakgrunn for saken.

Selskapsorganisering.

I rådsmøte 21. april 2009 drøfta Vest-Telemarkrådet den formelle organiseringa av regionsamarbeidet og gav regionrådsleiar i oppdrag gjera naudsynte tiltak i høve til å organisere Vest-Telemarkrådet etter kommunelovens §27.
I rådsmøte 25. januar 2011 vart det gjort vedtak om å formalisere Vest-Telemarkrådet som §27-selskap, og at dette saman med naudsynte endringar i vedtektene skulle leggast fram for handsaming i kvar enkelt kommune med tanke på endeleg godkjenning i Vest-Telemarktinget.

I rådsmøte 21. juni 2011 fekk rådmennene mandat til å gjera saksutgreiing med likelydande saksframlegg til dei 6 kommunestyra, og denne vart vedteke i rådsmøte 9. august 2011 med tilråding til kommunestyra å gjera vedtak i tråd med dette. Saken er no handsama i alle kommunane og desse har slutta seg til forslaget. Endeleg handsaming i høve til selskapsorganiseringa vil skje i Vest-Telemarktinget i desember 2011.

Administrativ organisering.

I rådsmøte 16. mars 2010 fekk rådmannsutvalet i oppdrag å utarbeide 2 – 3 ulike alternativ til bemanning av det framtidige regionsamarbeidet.
I møte 25. januar 2011 handsama Vest-Telemarkrådet notat frå rådmannsutvalet med 2 ulike forslag til organisering.
Modell 1: VTR som § 27 selskap med 3 årsverk og VTNU eigd av "ikkje kommunale" aktørar.
Modell 2: VTR som § 27 selskap med 2 årsverk og VTNU eigd 100 % av kommunane

Av notatet går det fram at fleirtalet i Rådmannsutvalet tilrår modell 1, medan mindretalet tilrår modell 2.

Rådsmøtet gjorde fylgjande vedtak:

1. *Som grunnlag for eit vedtak om framtidig organisering av VTNU, ønskjer Vest-Telemarkrådet ei utgreiing av kva følgjer ulike modellar må reknast å få, særleg når det gjeld:*
   - *eksisterande organisasjon og kompetansemiljø*
   - *samordninga mellom regionalt og kommunalt næringsarbeid*
   - *finansiering og økonomi*
2. *Arbeidsutvalet har ansvaret for å få utført konsekvensutgreiinga.*
   Ein kan nytte ekstern hjelp. Utgreiinga skal leggjast fram for Rådet våren 2011.

Til rådsmøte 24. mai låg det føre slik konsekvensutgreiing utarbeidd av Telemark Kommunerevisjon.
For å få eit endå betre grunnlag for val av modell vart det vedteke å utsette vidare handsaming for å sjå nærare på dei juridiske sidene/habilitetskrava til dei ulike modellane. Desse vart lagt fram i nytt rådmøte 21. juni. Vest-Telemarkrådet gjorde slikt vedtak:
Orienteringane takast til vitande. Rådmannsutvalet får mandat til å gjera saksutgreiing i denne saken, og at det vert likelydande saksframlegg til dei seks kommunestyra etter handsaming i rådsmøte 20. september 2011.

Vidare framdrift.
For å behalde kontinuiteten i det regionale arbeidet er det viktig å få ei avklaring i høve til det administrative apparatet. Regionrådsleiar legg derfor fram forslag til eit forstudie/forprosjekt etter PLP-metoden. Prosjektet skal gjennomførast som ein trinnvis utviklings- og beslutningsprosess med klåre beslutningspunkt og sikker framdrift.

Målsettinga med prosjektet er å evaluere dagens situasjon og legge fram tilråding for vidare arbeid inkludert forslag til prosjektplan for eit hovudprosjekt.
Eit hovudprosjekt vil ha som effektmål at Vest-Telemarkrådet er omorganisert etter gjeldande regelverk og tidlegare politiske vedtak og at organiseringa omfattar eit utviklingsmiljø som saman med den administrative leiinga skal drive fram vidare utvikling i regionen.

Forslag til vedtak: Vest-Telemarkrådet godkjenner det framlagte forslaget til forstudie/forprosjekt med framlegging av rapport innan 6. januar 2012 der ein får ei evaluering av dagens situasjon og tilråding for vidare arbeid med forslag til prosjektplan for eit hovudprosjekt.

Prosjektspesifikasjon (mandat/eigars bestilling)

Prosjektfase: *Forstudie/forprosjekt*

Prosjektnamn	Vidare organisering av Vest-Telemarkrådet (VTR)
Prosjektmål Beskriv fyrst måla for hovudprosjektet (så langt det er mogleg) og deretter resultatmåla for det aktuelle faseprosjektet	**Mål for hovudprosjektet:** Effektmål : Vest-Telemarkrådet er omorganisert og oppfyller gjeldane regelverk og tidligare politiske vedtak. Organiseringa omfattar også eit utviklingsmiljø som saman med den administrative leiinga driv fram vidare utvikling i regionen. Resultatmål (kva skal leverast): Gjennomført organisering / tilknytning mellom regionapparat og utviklingsmiljø. **Resultatmål for forstudiet/forprosjektet:** Sluttrapport som inneheld: • Evaluering av dagens situasjon • Tydeleg oversikt over lovpålagte føringar for prosessen • Tilråding for vidare arbeid, og forslag til prosjektplan for hovudprosjektet Prosjektperiode: 2 månader. Rapport skal ligge føre innan 6. januar 2012
No - situasjon Beskriv no-situasjonen og det behovet som prosjektet skal løyse, dvs. kvifor prosjektet skal gjennomførast	Dei formelle krava til organisering av Vest-Telemarkrådet som §27-selskap er i ferd med å bli oppfylt og dette arbeidet vil etter planen vera fullført innan utgangen av 2011. Det er viktig at også det administrative apparatet kjem på plass slik at ein beheld kontinuiteten i det regionale arbeidet.
Prosjektbeskrivelse Gje ein kort beskrivelse av omfang og korleis utviklingsoppgåva er tenkt gjennomført iht. PLP Prosjektleiar-prosessen	Prosjektet skal gjennomførast som ein trinnvis utviklings- og beslutningsprosess i iht. PLP Prosjektleiarprosessen. Forstudiet /forprosjektet skal syte for tydelege ansvarsforhold, klåre beslutningspunkt og sikker framdrift i prosessen.
Organisasjon Oppgje kva krav prosjekteigar har til organiseringa	**Prosjekteigarar:** Vest-Telemarkrådet **Prosjektansvarleg (PA):** Regionordførar **Prosjektgruppe:** Arbeidsutvalet i VTR **Referansegruppe:** Rådmannsutvalet **Prosjektleiar (PL):** Kjell Gunnar Heggenes
Ressursbruk Kva for ressursar vert stilt til disposisjon for gjennomføring av det aktuelle faseprosjektet	Prosjektleiar må bruke 1-2 veker for å samanfatte informasjon og gjennomføre aktuelle møte. Ressursane blir prioritert innafor regionrådets budsjett for 2011.

Stad: Kviteseid Dato: 17. oktober 2011

Signatur Prosjektansvarleg

NOTAT

FRAMTIDIG ORGANISERING AV DET REGIONALE SAMARBEIDET I VEST-TELEMARK

Vest-Telemarkrådet har bede rådmannsutvalet om å koma med framlegg til ei framtidig organisering av det regionale samarbeidet i Vest-Telemark.

Utgangspunkt

Frå 01.01.2011 trådde avtala om disponering av konsesjonskraft mellom Telemark fylkeskommune og 8 kommunar i Øvre Telemark i kraft. Avtala førar til at Fellesfondet blir borte og blir erstatta av Telemark Utviklingsfond (TUF). Ordførarane i dei 8 kommunane sit i dag i styret i Fellesfondet. Det nye fondet vil ha eit styre på 5 medlemar; 4 oppnemnd av Fylkestinget og 1 oppnemnd av dei 8 kommunane. Fylkestinget har vald fylkesordførar, fylkesvaraordførar, leiar av hovudutval for næring/den gode bustad og opposisjonsleiar som medlemar av fondsstyret. Styret i Fellesfondet har vald ordførar i Tokke, Olav Urbø.

I avtalas punkt 4.2.6 heiter det: ”Fondet skal medverke til ei påreknelig finansiering av administrasjonskostnadene for det regionale samarbeidet i dei 8 konsesjonskraftkommunane.”

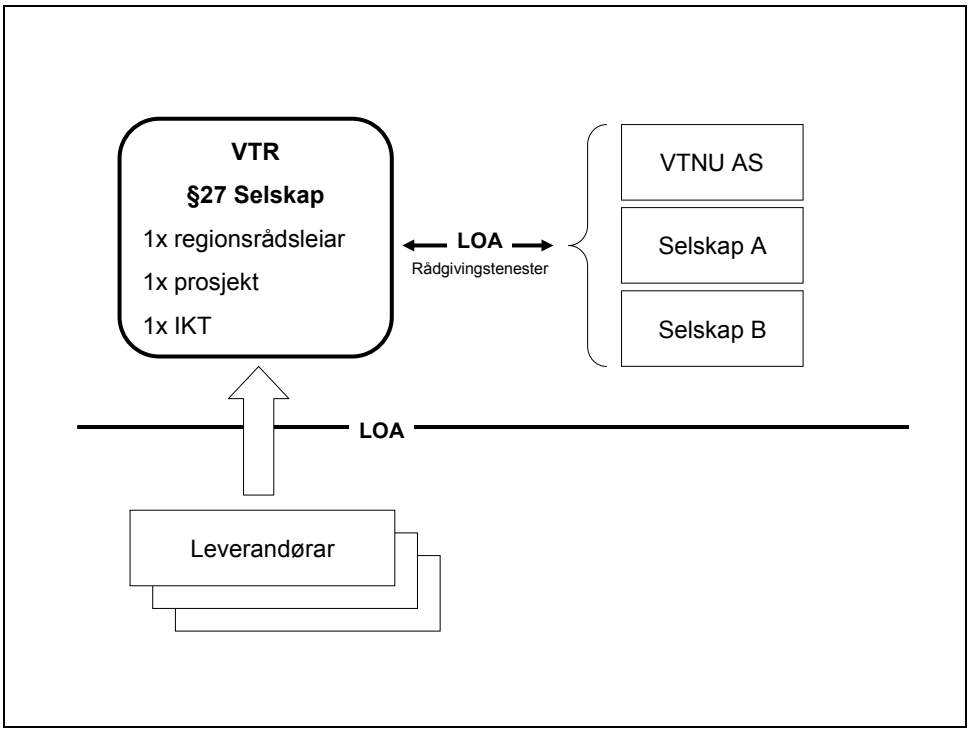
I vedtektene for Telemark utviklingsfond heiter det i § 2 siste avsnitt: Fondet dekker en del av avtalekommunanes årlige utgifter til regionalt samarbeid, totalt 2,67 mill. kr. av utgiftene for 2011, fordelt på Vest-Telemark kommunane og Tinn/Hjartdal. Beløpet vert indeksregulert med konsumprisindeksen kvart år.”

Drifta av Vest-Telemarkrådet har til nå i det alt vesentlege vore dekka av Fellesfondet. For 2010 løyvde Fellesfondet om 1,160 mill. kr til drift av Vest-Telemarkrådet og 1,120 mill. kr til drift av VTNU. I tillegg er det løyvd om 3,980 mill. kr til diverse prosjekt i regi av VTNU. Arbeidet med bedriftsrådgjeving får økonomisk støtte frå Innovasjon Norge.

To modellar for organisering av regionssamarbeid

Rådmannsgruppa i VTR har utarbeid 2 modellar for organisering av regionsrådsamarbeidet. I modell 1 organiserast det eit sekretariat til støtte for rådet med 3 årsverk som vist i figurane, mens det i modell 2 organiserast eit sekretariat med 2 tilsette. Sekretariatet organiserast som eit §27 selskap j.f. kommunelova. I begge modellane gjennomførast anskaffingar av materiell frå marknaden i samsvar med lova om offentlege anskaffingar (LOA). Skilnaden på dei to modellane er eigarforholda til VTNU A/S og korleis rådgivingstenestar anskaffast.

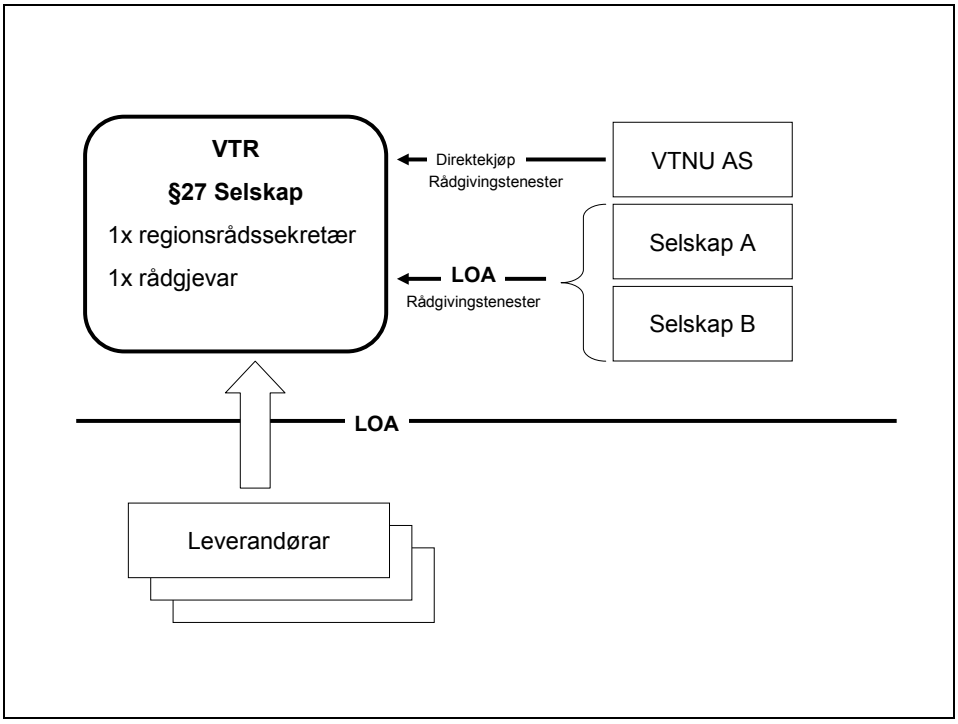
Modell 1 – VTNU A/S eigd av ikkje kommunale aktørar (som i dag)



I denne modellen er VTNU A/S ikkje eigd av kommunane og rådgivingstenester til rådet anskaffast i ein marknad der VTNU A/S sidestillast med andre selskap.

Fordeler	Ulemper
Kommunane har ikkje eigarskap til ein leverandør.	Meir komplisera metode for anskaffing av rådgivingstenestar frå VTNU A/S
Klårar skilnad mellom offentleg og privat verksemd.	
Høgre grad av legitimitet	
Større handlingsfridom til å kontrahere rett kompetanse	
Oppfyller intensjonane i LOA/FOA på ein god måte	
VTNU må tilpasse seg tilhøva i ein marknad	

Modell 2 – VTNU A/S eigd av dei kommunane som samarbeidar i VTR



I denne modellen er VTNU A/S eigd av kommunane og rådgivingstenester frå dette selskapet avskaffast direkte utan konkurranse. Rådgjevingstenester frå andre selskap gjerast i samsvar med LOA.

Fordeler	Ulemper
Enklare å anskaffe rådgivingstenester frå VTNU A/S.	VTNU A/S får avgrensa tilgang til marknad utanfor VTR (minst 80% av aktiviteten må rettast mot VTR)
Sikrar eit kompetansemiljø retta mot VTR sitt arbeid	Kommunane har eigarskap til ein leverandør med fare for forfordeling av oppdrag.
	Etablering av ein monopolist med fare for kritikk frå andre selskap og ikkje optimale anskaffingar
	Forpliktar ein oppdragsportefølje
	Mindre handlingsfridom til å kontrahere rett kompetanse

Noter:

§ 27 – Selskap etter kommunelova
To eller flere kommuner, to eller flere fylkeskommuner, eller en eller flere kommuner og en eller flere fylkeskommuner, kan opprette et eget styre til løsning av felles oppgaver. Kommunestyret og fylkestinget gjør selv vedtak om opprettelse av slikt styre. Til slikt styre kan kommunestyret eller fylkestinget selv gi myndighet til å treffe avgjørelser som angår virksomhetens drift og organisering.

Direktekjøp utan konkurranse

Når det gjeld høvet til å nytte direktekjøp utan konkurranse ovanfor VTNU A/S i modell 2, så støtter rådmannsgruppa seg på Telemark kommunerevisjons tolking av LOA med tilhøyrande forskrift (FOA). I FOA §3 finnast fylgjande formulering:

Forskrifta får ikkje anvending på:

…….

h. kontrakter om offentlige tjenestekjøp som tildeles et organ eller en sammenslutning av organer som selv er en offentlig oppdragsgiver som definert i § 1-2 (hvem som er omfattet av forskriften) med hjemmel i en enerett organet har i henhold til en kunngjort lov, forskrift eller administrativt vedtak, forutsatt at bestemmelsene er forenlige med EØS-avtalen,

Val av modell

Når det gjeld val av modell har rådmannsutvalet delt seg i to.

Rådmennene i Fyresdal, Nissedal, Tokke, Seljord og Vinje går inn for alternativ 1 og meiner denne gir den mest ryddige ordninga. VTNU har gjort ein god jobb for det regionale samarbeidet i Vest-Telemark, men slit nok litt med legitimiteten internt i kommunane. Eit klårare skilje mellom VTR og VTNU vil kunne rette på dette. Det er ynskjeleg å vitalisere VTNB og eit ledd i dette arbeidet kan vera å rigge eit "nytt" VTNU som ein sterk regional aktør som og kan selje tenester til andre.

Ein viser og til dei fordelane som ligg i alternativ 1 og dei ulempene som ligg i alternativ 2.

Det er fleire forhold som talar for at VTNU er eit aksjeselskap utan kommunalt eigarskap.

Med eit VTNU under kommunalt eigarskap kan det lett bli slik at VTR får eit fokus mot dei oppgåvene VTNU har kompetanse og interesse av å gjennomføre. VTR bør fritt kunne velje innsatsområde og få støtte til gjennomføring av desse der det finnast relevant kompetanse.

Ein annan viktig faktor er økonomi. Bortfall av fellesfondet tek også ein god del økonomisk kraft vekk frå samarbeidskommunane. Prosjekt og innsats i regi av rådet vil i stor grad vera prisgitt kommunanes økonomi og høve til å skaffe anna finansiering frå blant anna TUF. Det er difor usikkert om det er mogleg og ikkje minst rett å finansiere eit kommunalt eigd VTNU. Eit uheldig utviklingstrekk er at kommunane må sette i verk prosjekt som elles ikkje hadde blitt prioritera, for å bidra med oppdrag til VTNU.

Det er ført argument for at eit kommunalt eigd VTNU gjer det enkelt å leige inn rådgjevingstenestar til VTR, noko som indikerar at det er vanskeleg dersom LOA/FOA skal leggast til grunn. For det fyrste så er LOA/FOA etablert og bør fylgjast. Dette vil skape ein større grad av legitimitet for dei oppdraga VTR vil løyse. Det er ikkje spesielt komplisert å fylgje dette lovverket samtidig som det er til for å skaffe rett kompetanse til rett pris. Ein person i VTR som har rett kompetanse vil kunne kontrahere rådgjevingstenester på ein effektiv måte. Her kan rammeavtaler vera eit godt eigna reiskap.

Som eit kommunalt eigd selskap vil VTNU måtte rette minst 80% av sin verksemd mot VTR eller kommunane dersom oppdrag ikkje skal ut i marknaden, dette kan lett føre til at VTNU blir prisgitt den oppdragsporteføljen rådet og kommunane har økonomisk evne til å sette i

verk. Som eit fritt selskap kan VTNU utvikle seg utan nokre bindingar og tilby sine tenester til andre aktørar. Dette gir VTNU større moglegheiter på lang sikt.

VTR er styrt politisk med eit sekretariat som er i offentleg regi (§27 selskap). Det vil ikkje styrke rådet sin legitimitet at ein mogleg leverandør av rådgjevartenester, VTNU, er eigd av samarbeidskommunane har ein eksklusiv rett til å uttale seg og moglegheit til å innverke på rådets vedtak.

Det kan virke som denne argumentasjonen vil svekke VTNU. Den rolla VTNU har i dag må tilpassast den økonomiske realiteten som er et faktum etter bortfall av fellesfondet. Eit ikkje kommunalt eigd VTNU vil kunne ta fleire oppdrag i marknaden. Det er også viktig å legge til rette for gode og legitime prosesser som gir rådet ein tydeleg styringsrolle.

Rådmannen i Kviteseid har som utgangspunkt at regionen treng eit sterkt regionalt utviklingsapparat som kan bidra til å løyse felles utfordringar for regionen. Ein viktig føresetnad for å greie dette er at ein har eit kompetansemiljø av eit visst omfang som har ein kreativ utviklingskompetanse og som primært tenker region før primærkommune.

Vårt felles utgangspunkt er eit ynskje om ein sekretærfunksjon for Vest-Telemarkrådet samt eit utviklingsapparat knytt til denne funksjonen. Dei to ulike modellane som blir lagt fram viser ulik tilknyting og dimensjon på desse funksjonane. Utgangspunktet for å velje eit fulleigd aksjeselskap er eit ynskje om ikkje å bruke for mykje ressursar til prosjektutvikling og innkjøp i rådsfunksjonen.

Ved eit heileigd kommunalt selskap vil rådet kunne spele på ressursar som ligg i utviklingsselskapet – dvs at ein ikkje treng gjennomføre prosessar etter Lov om offentlege anskaffingar (LO) for å utvikle prosjekt som VTR bestiller. Ein annan modell vil i større grad reindyrke bestiller/utførarrolla, men på ei anna side vil det truleg krevje at det må brukast ein god del ressursar til organisering av innkjøp etter LOA. Ein bør etablere ein organisasjonsmodell som i størst mogleg grad brukar sine ressursar til utvikling og gjennomføring av fellestiltak for regionen og det er usikkert om vi greier å etablere eit kraftig nok fagmiljø innafor dei prioriterte områda dersom ein vel ein annan modell.

Eit heileigd selskap vil sjølvsagt få ei tett rolle i høve til rådet, men på ei anna side vil dei prosjekta og aktivitetane som rådet set i gang, ha så stor nytteverdi for kommunane at ein kan forsvare eit offentleg eigarskap. Skulle selskapet mangle rett kompetanse er det framleis mogleg å kjøpe inn denne kompetansen eksternt.

Eit slikt selskap kan og lettare nytte den lokale kompetansen i kommunane ved at ein periodevis kan kjøpe fri lokale ressurspersonar til gjennomføring av einskilde prosjekt. Det vil bidra til forankring i kommunane samstundes som det bør kunne vera eit spennande tilbod til tilsette i kommunane.

Eit heileigd kommunalt selskap vil framleis ha sin eigen økonomi og drive si verksemd innafor rammene av aksjelova. Det bør derfor vera grunnlag for ein visse eiga inntening som kan bidra til høgare aktivitet, alternativt reduserte kontantbidrag, frå kommunane.

Ein føresetnad for ein slik organisasjonsmodell er at ein riggar prosessar og styringsdialogar som sikrar god forankring i primærkommunane. Det krev eit aktivt styre som har tett dialog med sine eigarar og som stiller tydelege krav til dei resultat selskapet skal oppnå.

Vest-Telemarkrådet

Rådmannsutvalet har vurdera kor mange tilsette som bør vera knytt til VTR for å få ei god vidareføring av arbeidet i rådet. Fleirtalet har kome til at det bør vera 3 stillingar fordele slik:

Dagleg leiar / Regionsrådssekretær	1/1 stilling
Oppfylging av arbeid i rådet/prosjektrigging	1/1 stilling
IKT	½ stilling
Sekretær	½ stilling

Mindretalet meiner det bør vera 2 stillingar:

Dagleg leiar / Regionsrådssekretær	1/1 stilling
Rådgjevar	1/1 stilling

I båe alternativa skal desse vera tilsett i Vest-Telemarkrådet.

Framtidig eigarskap

VTNU er i dag eigd av Vest-Telemark Næringsbygg (80%) og bankar i regionen (20%). Styret har vedteke å innløyse aksjane frå bankane og har ynskt å tilby desse til kommunane. Svaret på det vil avhenge av kva for løysing ein vel når det gjeld eigarskap.

Etter modell 1 vil det ikkje vera naturleg at kommunane eig VTNU direkte. Styret må taka stilling til framtidig eigarstruktur. Ei fristilling av VTNU AS vil kunne gje større utviklingspotensiale og handlekraft. Etter alternativ 2 er det naturleg at det er kommunane som eig aksjane.

Økonomi

Rådmannsutvalet gjer framlegg om at Vest-Telemarkrådet har eit årleg budsjett på 4 millionar kroner. Dette vil dekke løn til tilsette, driftsutgifter til rådet og midlar til medfinansiering av prosjekt.

Etter vedtektene for det nye Telemark Utviklingsfond vil fondet bidra med 2 millionar kroner til regionsamarbeidet, mens 2 millionar må koma frå kommunane. Rådmannsutvalet gjer framlegg om at 50% av dette delast likt og 50% etter folketalet.

Tilskottet frå kommunane vil gjelde frå 2012. For 2011 er det avsett midlar frå Fellesfondet til å dekke desse utgiftene.

Oppsummering

Fleirtalet i Rådmannsutvalet vil tilrå at Vest-Telemarkrådet vel modell 1 som er skissera i dette notatet. Mindretalet i Rådmannsutvalet vil tilrå at ein vel modell 2. Utvalet kjem og med framlegg til nye vedtekter for Vest-Telemarkrådet. Desse må vedtakast av Vest-Telemarktinget og deretter i kvar einskild kommune.

Vest-Telemarkrådet *Møte 25. oktober 2011*

Sak 61/2011 KVU for E134 Kongsberg – Gvammen, høyring.

Bakgrunn.
I brev av 7. september 2011 frå Statens vegvesen vert kommunar, fylkeskommunar og andre interesserte invitert til å uttale seg om konseptvalutgreiing for E134 Kongsberg – Gvammen. Den aktuelle strekninga er 60 kilometer og inngår som ein del av transportkorridor nr 5 mellom Aust- og Vestlandet. Utgreiinga er gjort på oppdrag frå Samferdselsdepartementet og gjev grunnlag for regjeringas vurdering av vidare utbygging.
Utgreiinga inneheld 4 ulike konsept utanom konsept 0 som består av dagens situasjon med 2-felts veg på heile strekningen.
Desse er:
Konsept 1 : Mindre tiltak, baserer seg på investeringar i dagens trasé med forbikøyringsfelt på Meheia, utbetring av smale bruer og utretting av dei krappaste kurvene.

Konsept 2 : Generell opprusting , inneber tiltak som aukar den generelle standarden på heile strekninga, men som ikkje betrar stigningstilhøva over Meheia.

Konsept 3 : Full utbygging gjennom Notodden, der E134 blir oppretthalde som lokalveg for Notodden. Vegen fylgjer tilnærma dagens korridor, men betrar stigningstilhøva over Meheia. Gjennom Notodden sentrum blir det behov for 4-felts veg og atkomstvegar.

Konsept 4 : Full utbygging utanom Notodden basert på ny 2-felts veg med motorvegstandard på heile strekninga. Det blir behov for atkomstvegar. Stigningsforholda over Meheia blir langt betre enn i dag.

Av samandraget går det fram at ein tilrår full utbygging utanom Notodden sentrum.
Ved etappevis utbygging bør strekninga Sagrenda – Elgsjø byggjast fyrst avdi dette løyser problema med framkomst over Meheia. Strekningen Ørvella – Gvammen utbetrast i dagens veg, medan strekninga Elgsjø – Ørvella vert bygd ut på sikt.

Forslag til uttale:
Vest-Telemarkrådet stør tilrådinga i KVU for E134 Kongsberg Gvammen nærare bestemt konsept 4 som tilseier full utbygging utanom Notodden sentrum.
Dette inneber etappevis utbygging der strekningane Saggrenda – Elgsjø og Ørvella Gvammen er prioritert i fase 1 og strekningen Elgsjø – Ørvella i fase 2.
Vest-Telemarkrådet stør også forslaget om å setje i gang arbeidet med reguleringsplanarbeid på strekninga Ørvella – Gvammen samt konsekvensutgreiing (KU) på strekninga Saggrenda – Ørvella.

Statens vegvesen

Høringsinstansene

Behandlende enhet:	Saksbehandler/innvalgsnr:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region sør	Morten Ask - 35581671	2011/140363-002		07.09.2011

Høring på KVU for E-134 Kongsberg-Gvammen

Statens vegvesen har på oppdrag fra samferdselsdepartementet utarbeidet en konseptvalgs-utredning for E-134 mellom Kongsberg og Gvammen. Utredningen omhandler transportløsninger i regionene og analysere utvikling av stamvegkorridoren frem mot 2040.

Utredningen er utarbeidet av Statens vegvesen region sør, i samarbeid med berørte kommuner, fylkeskommuner, fylkesmannen og andre interesser i regionen.

Rapporten omfattes av krav om ekstern kvalitetssikring (KS1), der eksterne konsulenter gjennomgår rapporten. Dette skjer parallelt med høringen.

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å sende rapporten på høring til kommuner, fylkeskommuner og andre interessenter. Høringsfrist er satt til **1. november. 2011.**

Høringsuttalelser sendes Statens vegvesen Region Sør, postboks 723, 4808 Arendal. Eller via E-post til: Firmapost-sør@vegvesen.no. Alle høringer bes merket "KVU Kongsberg-Gvammen, høring".

Med hilsen

Morten Ask
Prosjektleder

Postadresse
Statens vegvesen
Region sør
Postboks 723 Stoa
4808 Arendal

Telefon: 815 48 000
Telefaks: 37 01 98 01
firmapost-sor@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Gjerpensgate 10
3716 SKIEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Statens vegvesen

Konseptvalgutredning

E134 KONGSBERG–GVAMMEN

April 2011

Innhold

Forord 3
Sammendrag 4

1 Innledning 7
1.1 Prosjektidé - bakgrunn 7
1.2 Mandat 7

2 Situasjon 8
2.1 Geografi 8
2.2 Næringsliv og befolkning 8
2.3 Samferdsel 9

3 Behovsvurdering 12
3.1 Innledning 12
3.2 Nasjonale behov (normative behov) 12
3.3 Etterspørselsbaserte behov 12
3.4 Interessegruppers behov 14
3.5 Regionale og lokale myndigheters behov 16
3.6 Behovsvurdering - prosjektutløsende behov 16

4 Mål 17
4.1 Samfunnsmål 17
4.2 Effektmål 17

5 Overordna krav 19
5.1 Krav avledet av mål 19
5.2 Krav avledet av viktige behov 19
5.3 Andre krav 19

6 Konsepter 21
6.1 Løsningsmuligheter 21
6.2 Konsepter som inngår i alternativsanalysen 24
6.3 Konsepter som er forkastet 26

7 Mål- og kravoppnåelse 27
7.1 Måloppnåelse 27
7.2 Kravoppnåelse 28

8 Samfunnsøkonomisk analyse 29
8.1 Trafikale virkninger 29
8.2 Prissatte virkninger 37
8.3 Ikke prissatte virkninger 44
8.4 Samlet samfunnsøkonomisk vurdering 45

9 Andre virkninger 46
9.1 Fordelingseffekter 46
9.2 Fleksibilitet 46

10 Drøfting og anbefaling 49
10.1 Drøfting 49
10.2 Anbefaling av konsept 50
10.3 Oppfølgende planlegging 50

11 Medvirkning og informasjon 50

12 Vedlegg, kilder og referanser 51
12.1 Vedlegg 51
12.2 Kilder 51
12.3 Referanser 51

Forord

Konseptvalgutredningen (KVU) E134 Kongsberg – Gvammen peker på strategier for å håndtere transportetterspørselen fram mot 2030. Strekningen på 60 km er en del av transportkorridor 5 mellom Østlandet og Vestlandet. Utredningen er gjort på oppdrag fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen og gir grunnlag for regjeringens vurdering av videre utbygging.

Konseptvalgutredninger skal kvalitetssikres i regi av Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet av eksterne konsulenter (KS1). Konseptvalgutredningen skal bygges opp i henhold til krav fra Finansdepartementet (Rammeavtalen) i fire hoveddeler; behovsanalyse, mål og strategidokument, overordnet kravdokument og alternativsanalyse.

Kapittelinndelingen i denne konseptvalgutredningen bygger opp om disse fire hoveddelene slik:

Behovsanalyse
1. Innledning
2. Situasjonsbeskrivelse
3. Behovsvurdering – prosjektutløsende behov

Mål og strategidokument
4. Mål – samfunnsmål, effektmål

Overordnet kravdokument
5. Krav – absolutte krav, sammenlikningskriterier

Alternativsanalyse
6. Beskrivelse av konsepter
7. Måloppnåelse og kravoppnåelse
8. Samfunnsøkonomisk analyse
9. Andre virkninger
10. Drøfting og anbefaling
11. Medvirkning og informasjon
12. Vedlegg, kilder og referanser

Konseptvalgutredningen er ut arbeidet av Statens vegvesen Region sør, med E134 Kongsberg – Gvammen som prosjektnavn. Arbeidet er utført i samarbeid med Telemark fylkeskommune, Kongsberg kommune, Notodden kommune og Hjartdal kommune.

Prosjektgruppa har bestått av: Morten Ask, prosjektleder, Vidar Rugset, Hans Kortner Ryen, Thoralf Eikeland, Gro Rønningen og Kjersti Heggenhougen, alle Statens vegvesen Region sør, Aslaug Norendal, Telemark fylkeskommune, og Håvard Braute, ViaNova.

Styringsgruppa har bestått av: Gunnar Lien, leder, Dagfinn Fløystad, Annette Aanesland, Bjørn Cato Hustvedt og Hans-Jan Håkonsen, alle Statens vegvesen Region sør og Sigrid Furuholt Ingebrigtsen, Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Tekst og grafikk: Inge Fosselie, Fosscom, Brit Elve Strand, Grafisk senter Statens vegvesen

Arendal, April 2011
Gunnar Lien,
Statens vegvesen Region sør

Sammendrag

Strekningen Saggrenda-Ørvella anbefales fullt utbygd utenom Notodden sentrum. Ved etappevis utbygging bør strekningen Saggrenda-Elgsjø bygges først, fordi dette løser problemene med fremkommeligheten over Meheia. Strekningen Ørvella-Gvammen utbedres i dagens veg mens strekningen Elgsjø-Ørvella bygges ut på sikt.

Situasjon

E134 Kongsberg - Gvammen er en del av transportkorridor 5 mellom Østlandet og det sørlige Vestlandet nord for Stavanger. Tungtrafikken over fjellet har ingen alternative traséer. I prosjektområdet velger en del av tungtrafikken fv 37 fremfor E134 på grunn av sterke stigninger på europavegen. Meheia oppfattes som en fjellovergang. Utfordringene i transportkorridoren er værforholdene på fjellet, stigninger og bredde- og høydebegrensninger.

Behov

Nasjonal transportplan 2006–2015 slår fast at E134 er viktig for transporten mellom Stavanger/ Haugesund og Drammen/ Grenland: 'Det er behov for omfattende oppgradering av E134 som grunnlag for vekst i næringslivet og for å utvikle bo- og arbeidsmarkedsregioner.'

Interesser

Nasjonale interesser og behov knyttet til bedre standard på transportkorridor 5a vil være prosjektutløsende for eventuell utbygging på strekningen. Det er knyttet nasjonale interesser til regionale og lokale ønsker om økt attraktivitet i de berørte kommunene. Dette kan bli prosjektutløsende for en viss utbygging.

Løsningsmuligheter

Da dette er en streknings-KVU for en stamvegskorridor, vil forbedring av eksisterende infrastruktur, nyinvesteringer og større ombygninger klarest føre mot målet om redusert transportkostnad, økt trafikksikkerhet og bedre framkommelighet.

Konsepter

Utredningen inneholder fire ulike konsepter utenom konsept 0, som beskriver dagens situasjon med tofelts veg på hele strekningen. Det er i tillegg laget to sammensatte konsepter.

Konsept 1 - mindre tiltak, baserer seg på investeringer i dagens trasé med forbikjøringsfelt på Meheia, utbedring av smale bruer og utretting av de krappeste kurvene.

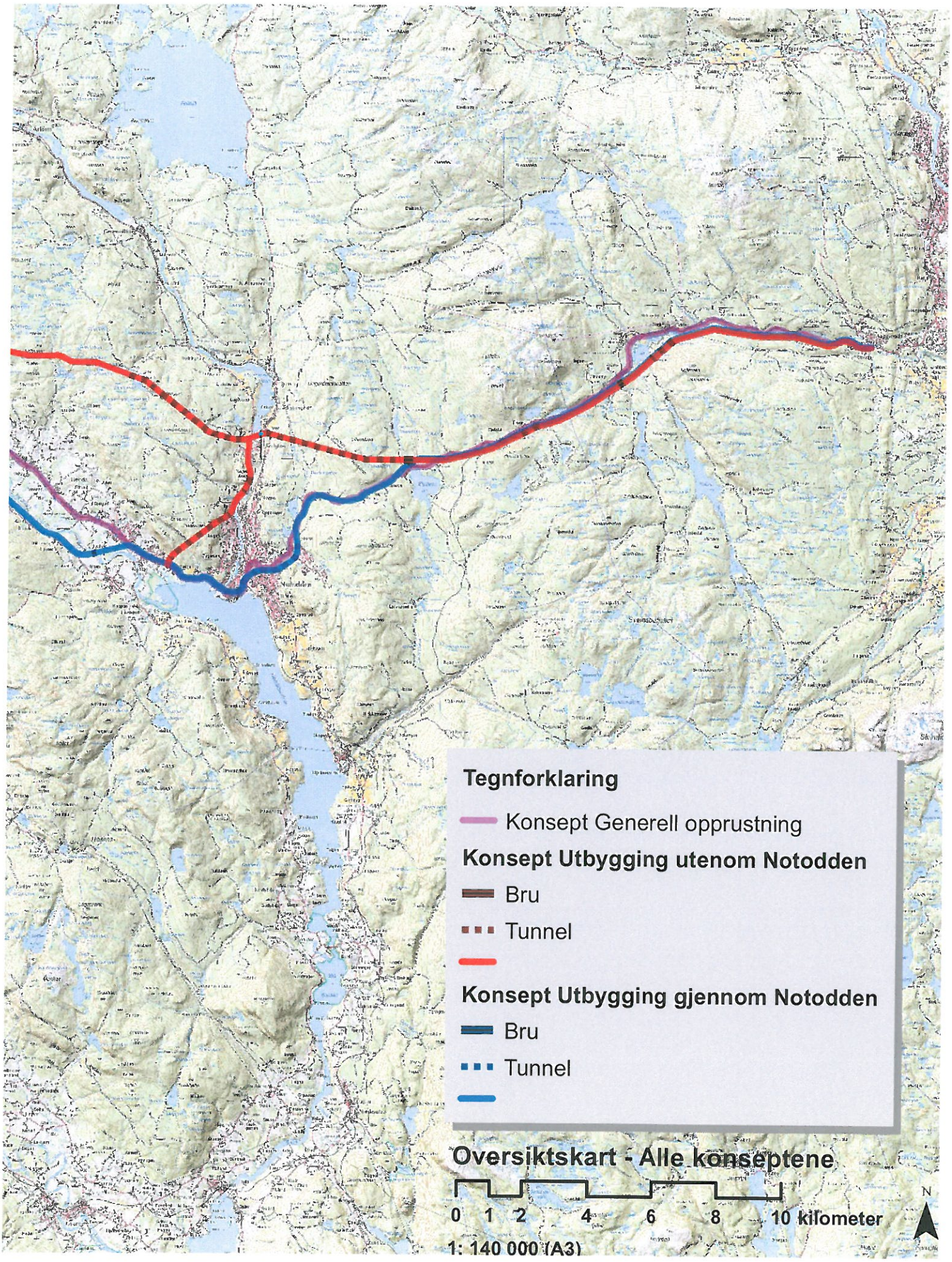
Konsept 2 – generell opprustning, innebærer tiltak som hever den generelle standarden på hele strekningen, men bedrer ikke stigningsforholdene over Meheia.

Konsept 3 – full utbygging gjennom Notodden, opprettholder E134 som lokalveg for Notodden. Vegen følger tilnærmet dagens korridor, men bedrer stigningsforholdene over Meheia. Gjennom Notodden sentrum blir det behov for firefelts veg og atkomstveger.

Konsept 4 – full utbygging utenom Notodden, baserer seg på ny tofelts veg med motorvegstandard på hele strekningen. Det blir behov for atkomstveger. Stigningsforholdene over Meheia blir langt bedre enn i dag.

KVU E134 Kongsberg-Gvammen

Statens vegvesen Region sør, 11. februar 2011


Tegnforklaring
Konsept Generell opprustning
Konsept Utbygging utenom Notodden
Bru
Tunnel
Konsept Utbygging gjennom Notodden
Bru
Tunnel
Oversiktskart - Alle konseptene
0 1 2 4 6 8 10 kilometer
1: 140 000 (A3)
N

10 Drøfting og anbefaling

10.1 Drøfting

Konseptene som innebærer utbygging oppfyller i størst grad målene om redusert trafikkostnad.

Det er fordeler og ulemper med alle konseptene. Av de rendyrkede konseptene så vi tidlig at de behov som var i området ikke kunne løses med et kollektivkonsept. Dette ville kun løse små lokale problemer på deler av strekningen. Det ville heller ikke løse noe i forhold til gods. Dette konseptet er derfor forkastet.

Konseptet med mindre tiltak løser få av de store problemstillingene. Det vil ikke redusere transportkostnader noe særlig og nytten vil bli svært begrenset. Hensynet til trafikksikkerhet gjør at en del av disse tiltakene bør gjennomføres uavhengig av valg av annen løsning. Blant annet er det behov for gang/sykkelveg på deler av strekningen.

Generell opprustning av vegen vil ikke gi ønsket effekt på mål og krav. Samtidig er det deler av strekingen, særlig gjennom Notodden der det ikke lar seg gjøre å gjennomføre dette uten store inngrep i vegens nærmiljø. Dette konseptet vil også ta mye dyrket mark i området gjennom Heddal. På strekningen mellom Ørvella og Gvammen ser det ut til at dette konseptet kan gjennomføres, og vil gi god nytte. Det kan være behov for enkelte lokale omlegginger av vegen også på denne strekningen.

Konseptet med full utbygging gjennom Notodden kommer godt ut i forhold til trafikksikkerhet fordi det etterlater seg liten trafikk på eksisterende veger. Det vil også bidra til å løse mange av de problemer vi ser i Notodden i dag. Likevel ser vi at kostnadene ved dette konseptet er meget høye. Det ser også ut til at det vil gi kompliserte tunnelløsninger, store arealinngrep i sentrum og stor usikkerhet knyttet til kostnader.

Full utbygging i trasé utenfor Notodden har stor nytte for trafikantene. Spesielt på redusert reisetid er dette en bra løsning. Vi oppnår ikke så store reduksjoner i høydeforskjeller som vi kunne ønske oss, men det kan være potensial for å bedre dette med bedre linjesøk i neste planfase. Lange tunneler er også et negativt element i dette konseptet. På grunn av den store trafikantnytten har vi tatt med dette konseptet.

Det er laget to sammensatte konsepter, som løser flest mulig problemer uten for store kostnader. Av de to sammensatte konseptene ser det ut til at det nordre alternativet er best både på prissatte og ikke prissatte konsekvenser. Dersom det i den videre utredingen av tiltakene blir aktuelt med firefelts veg vil forskjellen mellom de to sammensatte konseptene bli enda større når det gjelder de ikke-prissatte konsekvensene. Dersom firefelts veg skal bygges vil det føre til tekniske utfordringer langs det søndre alternativet. Det kan da også bli aktuelt med forholdsvis lange tunneler på dette konseptet. Det nordre alternativet vil altså være mest robust med tanke på en eventuell utvidelse til firefelt.

Valg av etappevis utbygging, med utbygging av strekningen Saggrenda-Elgsjø i første fase, har fordelen av å beholde beslutningsrom med hensyn på valg av trasé mellom Elgsjø og Ørvella/Gvammen. Samtidig er utbygging av strekningen Saggrenda-Elgsjø beregnet å gi positiv netto nytte, vurdert som selvstendig konsept. Det er derfor samfunnsøkonomisk lønnsomt å gjennomføre fase 1 uten å velge løsning videre på strekningen.

Mill kroner 2009-nivå	Netto nytte	Netto nytte pr budsjettkrone	Rangering prissatte konsekvenser	Rangering ikke prissatte konsekvenser
K0 0-konseptet			1	1
K1 Mindre tiltak	1	0,00	1	1
K2 Generell opprustning	-672	-0,35	5	4
K3 Full utbygging gjennom Notodden	-2982	-0,58	7	5
K4 Full utbygging utenom Notodden	-2095	-0,44	6	2
K5 Sammensatt konsept Nordre	-86	-0,02	3	3
K6 Sammensatt konsept Søndre	-242	-0,06	4	4

10.2 Anbefaling av konsept

Det er ny veg nord for Notodden som best tilfredsstiller samfunnsmålet med å effektivisere transporten mellom øst og vest. I forhold til trafikkmengde og investeringskostnader vil opprusting av vegen være en tilfredsstillende løsning fra Ørvella til Gvammen. Det sammensatte konseptet Nordre kommer best ut på prissatte konsekvenser, og er et av konseptene med størst nytte for trafikanten. Det kommer også godt ut på ikke prissatte konsekvenser.

Det anbefales en trinnvis utbygging i to faser der strekningen Saggrenda - Elgsjø, samt Ørvella – Gvammen er fase 1 og Elgsjø – Ørvella er fase 2. Det er planlagt oppstart av tunnelen Gvammen – Århus i løpet av 2012. Det er mange fordeler ved å se dette prosjektet i sammenheng med opprusting av Ørvella - Gvammen. Det er blant annet ventet store overskuddmasser fra tunneldrivingen.

10.3 Oppfølgende planlegging

Det anbefales at det settes i gang KU på strekningen Saggrenda – Ørvella så snart det er mulig. Det er en fordel å se hele strekingen under ett i denne planleggingen, men vi anbefaler at man bygger Saggrenda - Elgsjø først. Vi anbefaler å igangsette regulering av strekningen Ørvella – Gvammen for opprusting.

Det anbefales også å utrede bompengefinasiering av prosjektet.

11 Medvirkning og informasjon

Arbeidet med konseptvalgutredningen har vært gjennomført som en åpen og inkluderende prosess der samarbeidspartnerne har hatt reelle påvirkningsmuligheter. Det er lagt til grunn en fotavtrykksfilosofi; at rapportene skal vise noe av det deltakende grupper og organisasjoner har bidratt med i verksteder og møter.

Det har vært arrangert to verksteder. Det ene gikk over to dager og samlet politikere fra regionalt og kommunalt nivå, næringslivet; transport-, service- og produksjonsbedrifter, interesseorganisasjoner, offentlige myndigheter og transportetatene. Det andre var en kveldssamling for Ungdomsrådet i Notodden kommune. Begge verkstedene var viktige ledd i den brede, demokratiske prosessen for KVU E134 Kongsberg-Gvammen. Det kom fram mye på verkstedene som har vært tatt med i arbeidet med utredningen.

Målet med verkstedene:

1. Å få innspill til situasjonsbeskrivelse, interesse- og behovsanalyse, samfunnsmål og konsepter til utredningen.
2. Å gi deltakerne innsikt i hvordan arbeidet med KVU/KS1 foregår, deres rolle og muligheter til å påvirke prosessen.
3. Å etablere kontakt med viktige opinionsdannere og beslutningstakere.

Det vises til egen rapport fra verkstedene.

I tillegg til verkstedene har det vært holdt en rekke informasjonsmøter:

- Notodden kommunestyre
- Hjartdal kommunestyre
- Landbruksforum i Heddal
- Samarbeidsnettverket "Kongsbergregionen" som omfatter kommunene Kongsberg, Notodden, Hjartdal, Uvdal, Flesberg og Tinn
- AS Haukeliveien

Sak 62/2011 KVU for E39 Aksdal – Bergen, høyring.

Bakgrunn.
Statens vegvesen har nylegt lagt fram konseptvalutgreiing for E39 på strekninga Aksdal – Bergen. Prosjektet er ein del av eit større arbeid knytt til fergefri stamveg E39 fram til Trondheim. Av den framlagte konseptvalutgreiinga går det fram at 2 av konsepta er aktuelle, nemleg:

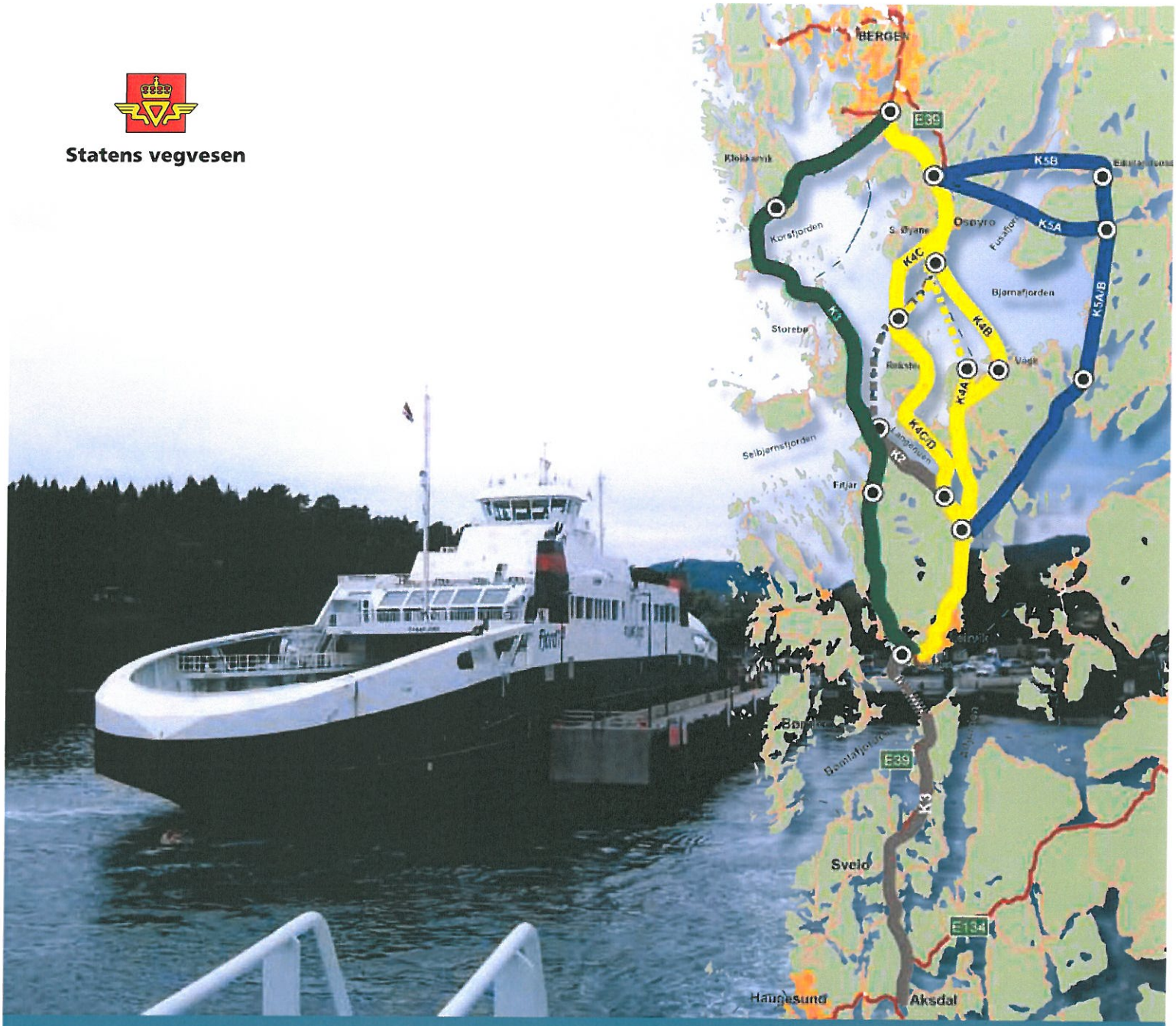
- *Konsept 4: Midtre line via Tysnes/Rekstern*
- *Konsept 5B: Indre line via Fusa*

Konsept 4 gjev 15 minutt kortare køyretid, men inneber stor uvisse med omsyn til teknologi og kostnader i høve til *"til dels grensesprengande bru- og tunnel-løysingar".* Dette inneber mellom anna at ein må avvente prosjektet *"Fergefri E39"* som fyrst vil ligge føre sommaren 2012.
Frå AS Haukelivegen ligg det føre klåre signal om at den indre traséen over Fusa er å foretrekke og at ei vidare utgreiing omkring konsept 4 vil kunne medføre utsetjing i høve til å kome med i komande NTP for perioden 2014 – 2023.
Dette synet får støtte i felles uttale frå næringslaga i Fusa, Jondal, Odda, Kvam, Kvinnherad og Samnanger. I tillegg har næringsråda i Bergen, Stord, Haugesund og Stavanger drøfta saken og i felles brev signalisert viktigheten av at eit fergefritt samband Aksdal – Bergen må inn i NTP 2014 – 2023 og at dette er "tidskritisk" for regionens utvikling.

På bakgrunn at dette rår sakshandsamar til at Vest-Telemarkrådet gjev uttale i saken der ein gjev støtte til konsept 5B: Indre line via Fusa.

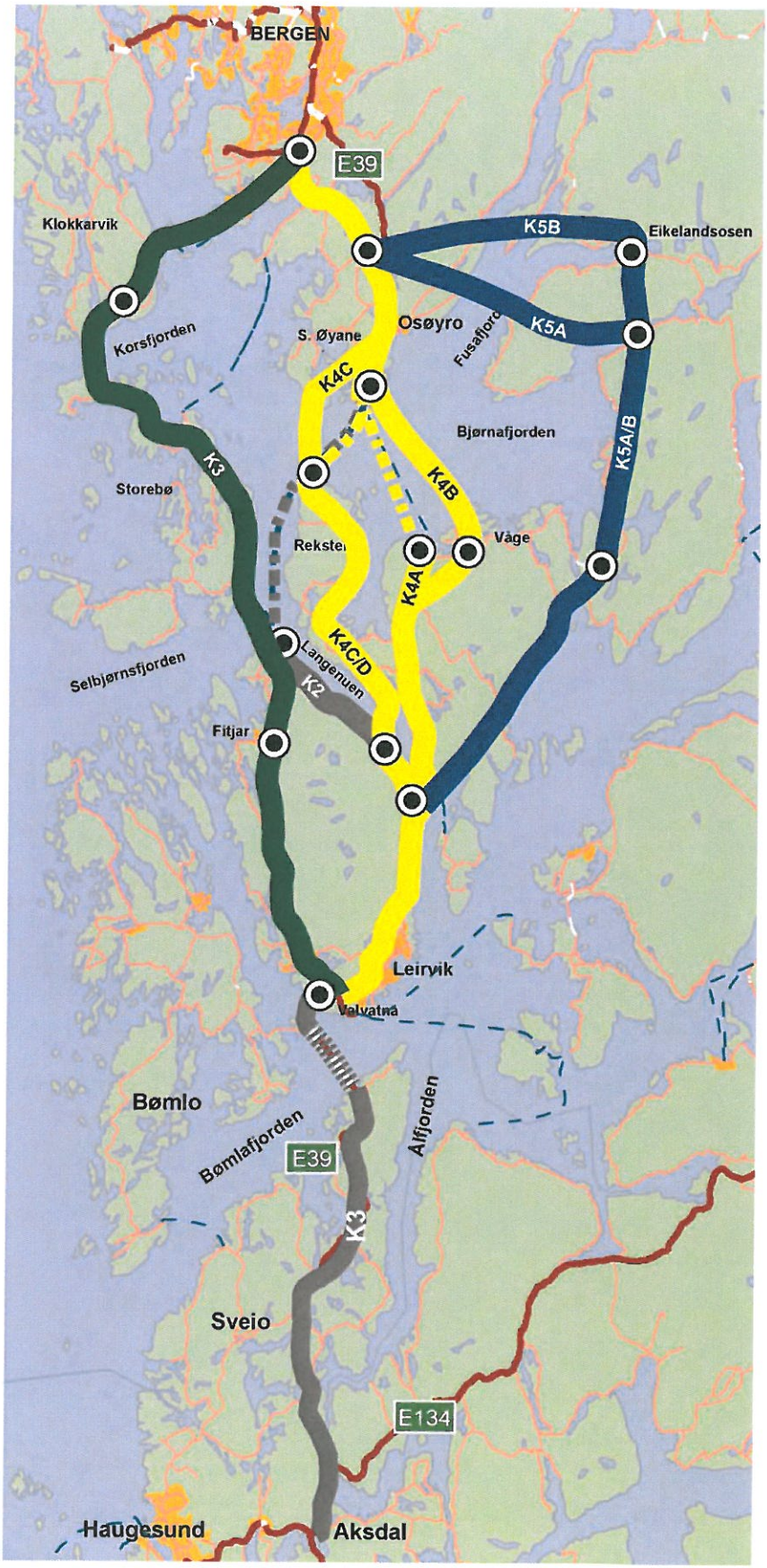
Forslag til uttale:
Vest-Telemarkrådet tilrår at alternativ 5B i konseptvalutgreiinga for E39 Aksdal – Bergen blir lagt til grunn med tanke på vidare planlegging og utbygging av E39 på strekninga Aksdal – Bergen.
Vest-Telemarkrådet viser til at dette alternativet har dei lågaste investeringskostnadene og at det ikkje er spesielle tekniske utfordringar knytt til dette.
Vidare ivaretek dette alternativet det langsiktige transportbehovet i landsdelen både nord-sør og aust-vest og gjev det beste samspelet mellom E39 og E134.

Statens vegvesen



KONSEPTVALUTGREIING

E39 AKSDAL - BERGEN

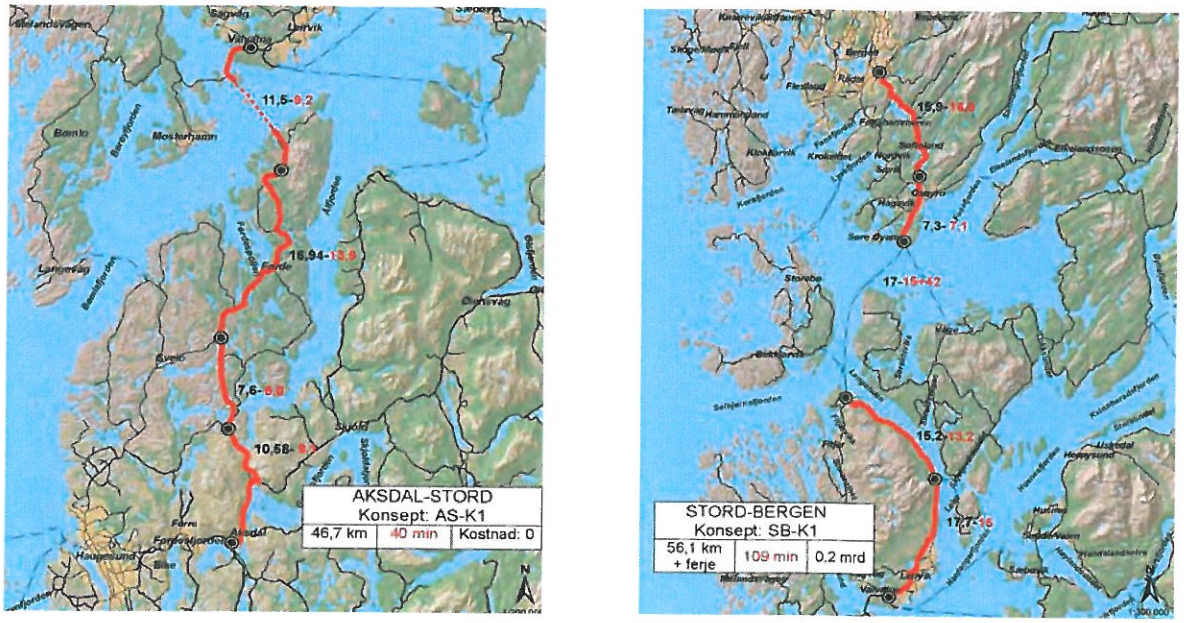

BERGEN
E39
Klokkarvik
K5B
Eikelandsosen
Korsfjorden
S. Øyane
Osøyro
K5A
Fusafjord
K4C
Bjørnafjorden
K5A/B
K3
Storebø
K4B
Rekste
Våge
K4A
K4C/D
Langenuen
Selbjørnsfjorden
K2
Fitjar
Leirvik
Valvatnå
Bømlo
Bømlafjorden
E39
Alfjorden
K3
Sveio
E134
Haugesund
Aksdal

6.2 Konsept som inngår i alternativsanalysen

Alle konsepta går frå Aksdal i sør til ei påkopling på framtidig ny veg mellom Svegatjønn og Rådal i nord. Sjølv om byggestarten på Svegatjønn – Rådal er usikker, føreset vi at dette prosjektet ligg "fast", og at ei påkoplingsløysing må vurderast i neste planfase. Kostnader til dette er ikkje med i denne utgreiinga. I høve til berekning av reiselengder og tidsbruk har vi brukt Rådal /Nesttun som fastpunkt i nord. Konseptvalutgreiing for Bergensområdet konkluderer med at det er ein svært liten del av E39-trafikken som skal vidare nordover forbi Bergen. Det vil difor vere tenleg å ha E39 så nær inn til Bergen by som muleg, utan at den nødvendigvis treng å gå gjennom Bergen sentrum. Ein eventuell Ringveg øst vil i så fall vere eit nyttig og godt alternativ for E39-trafikken som skal vidare nordover på E39 eller austover på E16.

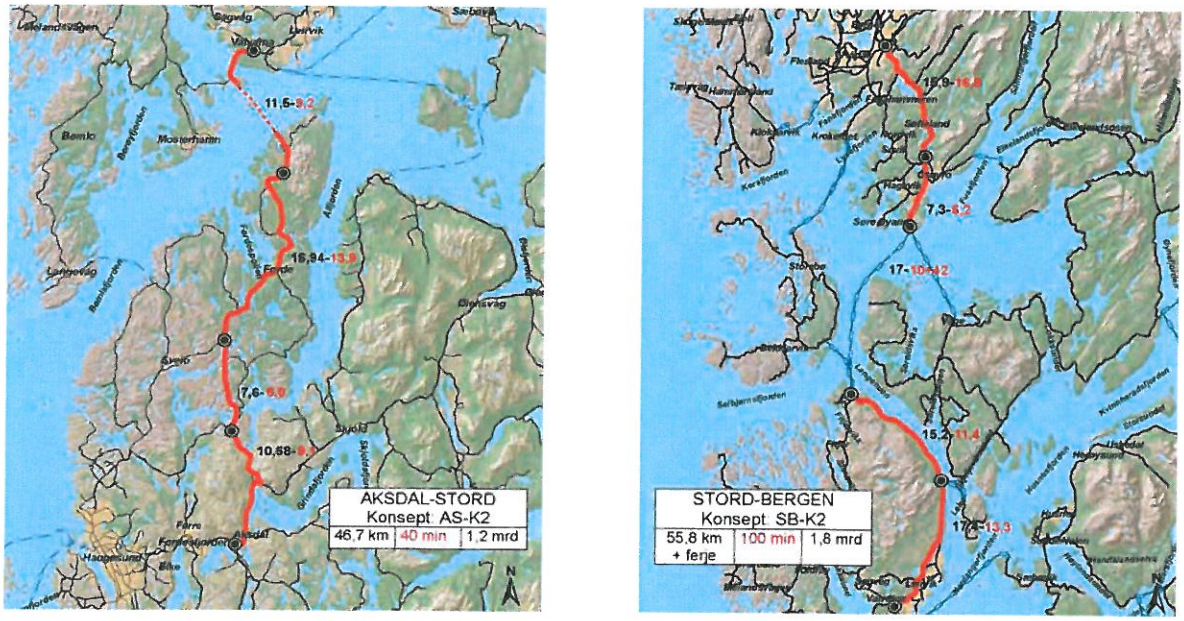
Konsept 1 er dagens veg, det vil seie 0-alternativet. Konsept 2 er opprusting av dagens veg, inkludert betra frekvens på ferjestrekninga Sandvikvåg – Halhjem. Konsept 3, 4 og 5, som tilsvarer ei ytre, midtre og indre løysing frå Stord til Bergen, er alle opprustingar og nybygging av veg til fullgod standard i samsvar med vegnormalane. Det vil seie to-, tre- og firefelts vegløysingar med midtrekkvek. Vi skal ha så få kryss som muleg, og fartsgrensa skal i utgangspunktet vere 80-90 km/time. Dette inneber utbetring av lokalvegnettet nokre stader. Konsept 3, 4 og 5 er samanfallande frå Akdsal til Stord (Valvatnavågen).

KONSEPT 1: 0-alternativet. Dette er dagens veg (E39) med dei tiltaka som har vore handsama i Stortinget. Mindre utbetringar mellom Jektevik og Sandvikvåg på Stord ligg inne med 50 mill. kr i statlege midlar i budsjettet for 2011, og i tillegg er det 20 mill. kr disponible bompengar. I Handlingsprogrammet (2010-2013) er det sett av til saman 160 mill. kr (2010-kr).



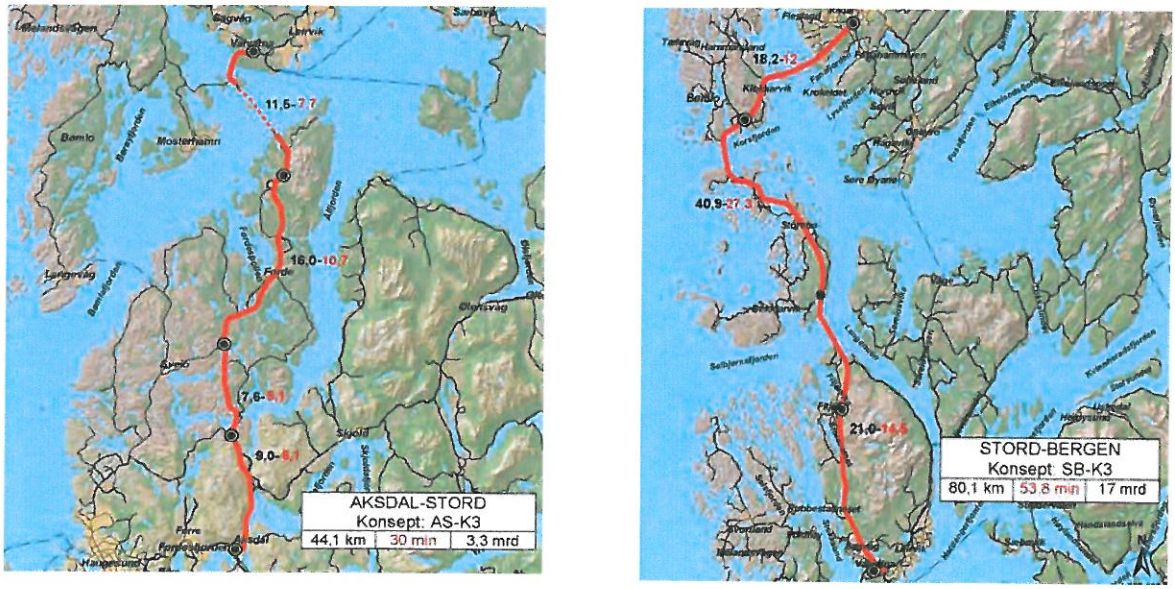
Figur 6.2 Konsept 1, eksisterande veg Aksdal -Stord og Stord-Bergen med lengde, køyretid og kostnad

KONSEPT 2: Dette konseptet tek utgangspunkt i eksisterande trasé for E39 over Stord med ferje mellom Sandvikvåg og Halhjem. Vi har lagt til grunn eit utvida ferjetilbod med 20 minuttars avgangar på dagtid og eit noko redusert tilbod seint på kvelden og natta. Vi har lagt inn utbetringstiltak på heile strekninga mellom Aksdal og Os. I desse tiltaka er det fokus på trafikktryggleik og tilrettelegging for sykkel og gange. Eksisterande veg blir utvida frå 7,5 m til 12,5 m med midtrekkverk, og nokre kryss blir ombygde. Enklare tiltak for kollektivtrafikken (buss) inngår også. Til saman har vi lagt inn 3.0 mrd. Kr, der 1.2 mrd. kr ligg på strekninga Aksdal – Stord og 1.8 mrd. kr på strekninga Stord – Bergen.



Figur 6.3 Konsept 2, tiltak på eksisterande E39 + 20 minuttars frekvens på ferjene

KONSEPT 3: Dette er eit ytre konsept som går på vestsida av Stord og vidare over Austevoll. Frå Aksdal til Stord har vi lagt inn utbetring til 2- og 3-felts veg med midtdelar. På vestsida av Stord må det byggast heilt ny veg, og like eins over Austevoll må det byggast nye vegar og bruer. Frå Stord til Austevoll kryssar vi under Selbjørnsfjorden i tunnel, mens vi tenkjer oss hengebru over Korsfjorden mellom Austevoll og Sund (Sotra). Vidare må det byggast bruer over øyane Lerøy og Bjelkarøy, ny veg forbi Hjellestad og påkopling sør for nytt Rådalskryss.

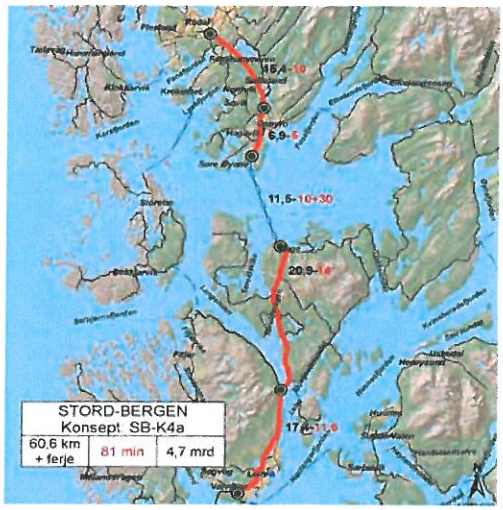


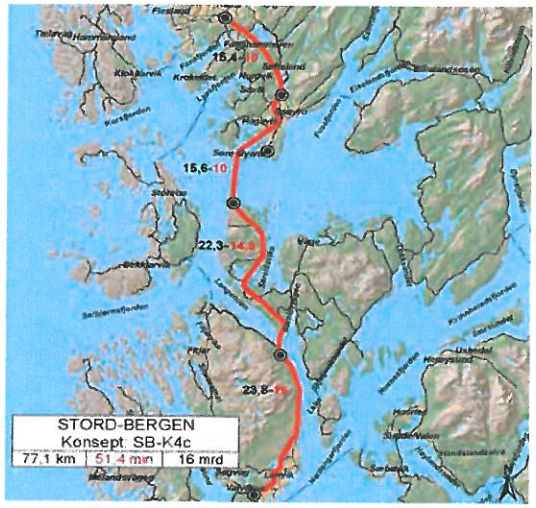
Figur 6.4 Konsept 3, ytre konsept over Austevoll

KONSEPT 4A følgjer ei midtre linje over Tysnes/Reksteren. Første del til Stord frå Aksdal er samanfallande med konsept 3. Frå Stord har vi lagt inn bru over Langenuen til Tysnes og ferje frå Andlavågen til Halhjem med frekvens kvart 15. minutt (trase som vedteken kommunedelplan).

KONSEPT 4C: Her er det føreslege bru over Langenuen lenger nord, veg/tunnel over Reksteren og flytebru over Bjørnefjorden. Det er muleg å ha ferje frå Reksteren til Os som eit første byggetrinn.

Ferje og fast samband er to prinsipielt ulike konsept. Ved vidare planlegging kan ein vurdere alternativ innanfor konsepta med lokalisering av ferje og bru i eit første og andre byggetrinn for både 4A og 4C.





Figur 6.5 Konsept 4, midtre konsept

KONSEPT 5: Dette konseptet er ein indre trase gjennom Fusa. Første del frå Aksdal til Stord er samanfallande med konsept 3. Vidare frå Stord er det skissert bru over Langenuen, og veg/ tunnel på austsida av Tysnes til Stussvik og Sundvoll. To variantar er vurderte:

5A: Vidare via Sævereid og bru over Fusafjorden, påkopling i Os (kommune).

5B: Vidare via Eikelandsosen og over Bogsøy til Os. Det vil seie kryssing av Ådlandsfjorden og Samnangerfjorden.

Figur 6.6 Konsept 5, indre konsept

10 Drøfting og tilråding

10.1 Drøfting

Kapittel 6 og 8 viser at investeringskostnadene varierer stort. Oppgradering av eksisterande veg med eit forbetra ferjetilbod (20 min) er kostnadsrekna til 3 mrd. kr, innkorta ferjesamband til 8 mrd. kr og dei ferjefrie løysingane varierer frå 12–20 mrd. kr. Finansiering vil difor vere eit vesentleg spørsmål i høve til val av løysing. Ser ein på kostnadene for det offentlege (kap 8.2 og 8.4), ser ein at dei er høgare enn investeringskostnadene for K2, eksisterande veg med forbetra ferjetilbod. For dei andre konsepta er kostnadene for det offentlege (m.a. drift i tillegg til investering) lågare enn investeringskostnadene. Dette heng saman med kor mange ferjesamband som må driftast. Ferjene er store bidragsytarar til utslepp av CO_2 og NO_X. Ferjekonsepta forureinar difor mest, sjølv om den berekna trafikken her er lågast.

I høve til måloppnåing og kravoppnåing er det ytre og det midtre konseptet, K3 og K4C, dei beste. Dei gjev størst innkorting av vegen mellom Stavanger og Bergen, i tillegg til å gje ei god utviding av bu- og arbeidsområda. Konsepta er dyre, og den samfunnsøkonomiske nytten er negativ.

Konsept 3, Ytre linje over Austevoll, skil seg ut som det dårlegaste i høve til ikkje-prissette faktorar. Sjølv om ein vel ei anna linje til Os i staden for via Sund, er konfliktpotensialet stort. Ei linje med bru over til Os vil bli dyrare enn å gå via Sotra, og i tillegg vil trafikkgrunnlaget vil bli mindre. Nettonytten vil difor bli dårlegare. Konseptet, slik det er skissert, har som sagt god måloppnåing for dei lange reisene. Ei ytre linje via Austevoll og Sund kan vere gunstig med omsyn til utvikling av eit allereie godt næringsliv. Dei siste åra har veksten i Hordaland vore stor i dei ytre kommunane med nærleik til Bergen, mens dei indre kommunane har hatt stagnasjon og til dels nedgang.

Trafikkgrunnlaget for E39 i ein 20 års periode tilseier minimum 12.5 m veg. Blir trafikken større enn 12000 køyretøy i døgnet, bør vi bygge 4 felts veg. Linjeføringa for denne typen vegar må vere svært stiv. Dette inneber at det vegsystemet og dei bruene vi i dag har bygt over Austevoll ikkje er gode nok. Det må byggast heilt nytt, og inngrepa i det småkupperte landskapet vil bli formidable. Det er i det heile ei stor utfordring å finne plass til ei slik linje utan at det blir svært negativt for busetnaden. På grunn av negative konsekvensar for kulturmiljø, landskap, naturmiljø og nærmiljø (bumiljø og kystlinje) tilrår Statens vegvesen å gå bort frå konsept K3 (ytre konsept).

For det midtre konseptet (4C) er det ein del utfordringar over øya Reksteren knytt til ikkje-prissette konsekvensar. I eit eventuelt neste plannivå må ein sjå på optimal plassering av veglinja og avbøtande tiltak. Konseptet kan byggast ut etappevis ved å bygge ferjekai på Reksteren som 1. etappe (variant av 4A). Berekningar knytt til regionale verknader syner at prosjektet (4C) vil gje stor avkastning for samfunnet. Austevoll kan eventuelt koplast til dette konseptet med bru til Rekstern.

Indre konsept, 5B, er det beste i høve til berekna samfunnsøkonomisk nytte. Konseptet har moderat til god mål- og kravoppnåing. Påkopling av linja til ny veg mellom Svegatjønn og Rådal i Endelausmarka er ikkje ideell. Ved å finne ei anna løysing lenger nord, har vi eit potensiale for innkorting med påfølgjande høgare trafikantnytte og samfunnsøkonomisk nytte. Ein trasé som kryssar det verna Osvassdraget vil imidlertid vere problematisk å få på plass. Konseptet har utfordringar i høve til naturmiljø i Fusa. Den indre linja vil kunne få kopling austover med framtidig tilknyting til E134. Trafikk som skal austover vil vere liten i høve til den trafikken som går nord-sør på E39. Gjennomgangstrafikken på E39 vil ikkje få nytte av den indre linja før den er fullt utbygd med bruer over Langenuen og Fusafjorden. For lokale arbeidsreiser vil det vere fornuftig å starte ei eventuell utbygging i nord slik at Fusa/Samnanger får ei tettare kopling mot Bergensområdet.

10.2 Tilråding av konsept

Alternativ	K1	K2	K3	K4A	K4C	K5A	K5B
Måloppnåing	0-alternativet – dvs samanliknings-alternativ	Dårleg	Godt	OK	Best	OK	OK
Samfunnsøkonomi - prissette faktorar		Dårleg	Dårlegast	Godt	Dårleg	Dårleg	Best
Samfunnsøkonomi - ikkje prissette f.		Best	Dårlegast	OK	Dårleg	Dårleg	Dårleg
Regionale verknader		Dårlegast	Godt	Dårleg	Best	OK	OK
Etappevis utbygging			Dårleg	Godt	Godt	Dårleg	Dårleg

Som alternativ til dagens ferjestrekning, med eit eventuelt utvida tilbod, sit vi att med to aktuelle konsept:

- Konsept 4: Midtre linje via Tysnes /Rekstern
- Konsept 5B: Indre linje via Fusa

Det prosjektutløysande behovet for denne konseptvalutgreiinga er redusert reisetid. Samfunnsmålet er å knyte Haugalandet og Sunnhordland nærare Midthordland og å knyte Stavanger- og Bergensområdet nærare saman. Redusert reisetid mellom Stavanger- og Bergensområdet står svært sentralt for utvikling av denne landsdelen, ein landsdel som dei seinare åra har hatt ein sterk vekst i folketal og eksport. Ein indre veg over Fusa vil innebere eit kvarter lenger reisetid for alle reisande mellom Stavanger – Bergen og mellom Stord – Bergen i høve til ei ferjefri løysing via Reksteren.

Det er knytt stor uvisse både til teknologi og kostnader for til dels grensesprengande bru- og tunnelløysingar. Statens vegvesen meiner vi bør skaffe oss meir kunnskap for å få eit godt nok grunnlag for avgjerder med så store konsekvensar. Prosjektet "Ferjefri E39" har fokus på teknologi og samfunnsmessige verknader. Sommaren 2012 ventar vi resultat frå dette prosjektet, og vi vil då vurdere midtre og indre konsept nærare. Ytre konsept meiner vi det ikkje er grunnlag for å gå vidare med.

10.3 Oppfølgjande planlegging

Før, eventuelt i, neste planfase bør vi gjennomføre følgjande undersøkingar/forprosjekt:

1. fordelar og ulemper med etappevis utbygging med ferje i midtre korridor (konsept 4)
2. teknologisk løysing med tilhøyrande kostnader for eventuell lang bru over Bjørnefjorden
3. vidare arbeid med samfunnsmessige verknader av ferjefri E39

Statens vegvesen Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Høyringsuttale Konseptvalutgreiing E39 Aksdal - Bergen

Ferjefri Kyststamveg er det viktigaste samferdsleprosjektet i nyare tid på Vestlandet. Dei to store kraftfelta Bergen og Stavanger, vert trekt nærmare saman og nærområdet deira vert vesentleg utvida. Kystsamvegen skal binda saman dei store linjene på Vestlandet, men det er også viktig å ha ein trase som gjer mest mogeleg nytte for seg mellom dei store trafikk-knutepunkta.
For vår region i Hordaland vil den indre traseen gjennom Fusa – K5B, vera den som klart gjev størst samfunnsnytte. Den vil knyta området Stord – Bergen saman til ein felles arbeids- og buregion, og det vil knyta midtre og indre strøk av Hordaland tettare til Bergen. KVU-utgreiinga viser at traseen K5B, er den einaste som gjev positiv samfunnsøkonomisk nytte med 13% avkasting på investeringa.

I dette reknestykket er det ikkje tatt med kva verdi den indre traseen vil ha for næringsliv og utvikling i midtre og indre strøk som grensar tett opp til traseen. Næringslivet i dei kommunane som står bak dette skrivet representerer 1380 bedrifter og 16 335 tilsette.
Det vil gje ei vesentleg betring av konkurransegrunnlaget for desse bedriftene at dei kjem tettare på ei kommunikasjonsmessig hovudåre. Reisetida til Bergen, Stord og Rogaland vil bli redusert med mellom 25% og 50% for mesteparten av næringslivet i denne regionen.
I tillegg vert kystnære strok knytt tettare saman med aust – vest sambandet over Haukelid.
Næringslivet i vårt område har stort transportbehov både mot Oslo-området, mot Grenlandsområdet og mot Europa i denne trafikkåra. Dei planlagde utbetringane på E134 forsterkar det viktige i å knyta aust-vest og nord-sør saman. For næringslivet er spart tid på transport sparte pengar, i tillegg til at det opnar for nye marknadar og nye måtar å samarbeida på. Nær tilknyting til viktige hovudårer både nord-sør og aust-vest, vil gje næringslivet i vårt område eit godt grunnlag for vidare vekst og utvikling.

Det er to alternativ som no ligg på bordet: Bru over Bjørnefjorden eller landfast gjennom Fusa.
Bru over Bjørnefjorden vil gje om lag 15 minuttar kortare reisetid mellom Stavanger og Bergen, men kostnaden er 7000 millionar kroner større enn Fusa-alternativet. På side 59 i rapporten heiter det:

> "Det er knytt stor uvisse både til teknologi og kostnader for til dels grensesprengane bru- og tunnelløysingar. Statens vegvesen meiner vi bør skaffe oss meir kunnskap for å få eit godt nok grunnlag for avgjerder med så store konsekvensar. Prosjektet "Ferjefri E39" har fokus på teknologi og samfunnsmessige verknadar. Sommaren 2012 ventar vi resultat frå dette prosjektet, og vil då vurdere midtre og indre konsept nærare."

Næringslivet på Vestlandet treng ein ferjefri kysstamveg så raskt som mogeleg. Tidsfristane for Nasjonal transportplan 2014-23 tilseier at plangrunnlaget skal vera klart i februar 2012. Meir utgreiing etter den tid, vil difor bety at prosjektet ikkje kjem med i neste NTP. Det vil sei at ein fyrst kjem inn i plangrunnlaget i 2018 og med fare for at Hordfast vil koma langt bak i prioriteringane. Det er ei utsetjing næringslivet korkje har råd eller tid til.
Bygging av Rogfast ligg inne i noverande NTP. Etter planane er byggestart sett til 2014 og sambandet skal vera ferdig i 2021. Raskast mogeleg oppstart for Hordfast er 2019. Skal ein få rask effekt av ein ferjefri kyststamveg frå Stavanger til Bergen, må Hordfast difor prioriterast tidleg i planperioden for 2014-23.

Ferjefri kyststamveg må koma raskt, vera ferjefri og så rimeleg som råd er. Utgreiinga som ligg i bordet gjev nok dokumentasjon for at den ferjefrie kyststamvegen mellom Stavanger og Bergen må koma. Rapporten gjev også dokumentasjon nok til å avgjera val av vegtrase no.
Hordfast gjennom Fusa byggjer på kjent teknologi. Arbeidet kan starta raskt utan å bruka tid og pengar på å utvikla ny teknologi. I tillegg til dei positive ringverknadane som er nemnt, er traseen 7000 millionar kroner billigare enn alternativet over Bjørnefjorden. La heller desse millionane få vera med på å gje gode ringverknadar ein annan stad på E39.

Næringslivet i kommunane Fusa, Jondal, Odda, Kvam, Kvinnherad og Samnanger har i denne uttalen peika på kva innverknad den indre traseen av kyststamvegen vil ha for vår region. Ferjefri E39 er eit nasjonalt prosjekt. Sett i det lyset er det 3 hovudgrunnar for å velja den indre traseen K5B gjennom Fusa:

- K5B sikrar rask framdrift og at prosjektet kjem med i NTP 2014-2023
- K5B byggjer på kjent teknologi og kan setjast i verk raskt
- K5B er det klart billigaste alternativet med ei innsparing på 7000 millionar kroner

Med grunngjeving i framdrift, bruk av kjent teknologi, rimeleg løysing og tilleggsverdi for midtre og indre strok av Hordaland, vil vi rå til at den indre traseen K5 gjennom Fusa vert valt.

Næringslivet i vår region oppmodar på det sterkaste til at det vert tatt ei avgjerd om traseval så raskt som mogeleg slik at prosjektet "E39 Aksdal – Bergen" kjem inn i Nasjonal transportplan 2014-2023.

Eikelandsosen, 6. oktober 2011

Fusa næringslivslag

Fusa Næringslivslag
Laget for industri, handverk, handel og transport

Jondal næringslivslag

Odda SMB

Kvam næringsråd

KVAM Næringsråd
nettverk for næringslivet

Kvinnherad næringsservice

Samnanger næringsforum

Fusa Næringslivslag

Laget for industri, handverk, handel og transport

Arbeidsgruppa for Hordfast

Fusa næringslivslag har sett ned ei arbeidsgruppe som har sett på viktige argument for Hordfast – ferjefri kyststamveg gjennom Fusa.
Argumentasjonslista er ikkje utfyllande, det vil bli ført til nye argument. Det er lagt hovudvekt på 3 hovudområde:
Økonomi – Tidsaspekt og teknologi – Samfunnsnytte.

Økonomi

- Hordfast er det billigaste ferjefrie alternativet.
- 7000 mill kroner rimelegare enn bru over Bjørnefjorden
- 8000 mill kroner rimelegare enn om Austevoll
- Differanse i netto samfunnsnytte mellom bru over Bjørnefjorden og Hordfast er 6 100 millionar kroner.
- Netto nytte for kvar brukt krone i prosjektet er kr 0,13
- Storsamfunnet får att 13% rente på investeringa.

- Tilleggsnytte som ikkje er lagt inn i talla:
  - Vesentleg kortare reisetid for all biltransport frå Kvinnherad og Ytre Hardanger til Bergen.
  - Vesentleg kortare reisetid for all biltransport frå Odda til Bergen.
  - Vesentleg kortare reisetid for biltransport på E134 over Haukelid som skal til Bergen.

Tidsaspekt - teknologi

- Hordfast byggjer på kjent teknologi. Arbeidet kan starta raskt utan å måtta bruka tid og pengar på å utvikla ny teknologi.
- Med bru over Langenuen vil ein raskt og enkelt ha ein ferjefri vei mellom Stord og Bergen, sjølv om ikkje heile traseen er ferdig.

Samfunnsnytte - Kopling nord – sør og aust – vest

- Hordfast vil knyta saman Stavanger – Bergen. Ein av dei viktigaste verdiskapande regionane i Noreg.
- Forutseieleg transportsystem.
- Jamn kurvatur. Gjev innsparing av drivstoff og dermed miljøgevinst.
- Hordfast vil i stor grad knyta Stord – Bergen til ein arbeids- og buregion.
- Hordfast vil gje ein god tilkopling til E134 og Haukelid.
- Det vil gje vesentleg kortare reisetid mellom midtre og indre Hordaland mot Bergen.

Eikelandsosen 10. mai 2011
Terje Raunsgard
Sekretær

Norge trenger Kyststamveien nå!

Næringsforeningene i regionene Stavanger, Haugesund, Stord og Bergen har i felles møtet på Stord den 14. september 2011 drøftet regionens kompetanseutfordringer og den framlagte konseptvalgutredning "E 39 Aksdal-Bergen".

Næringsforeningene har følgende kommentarer:

- En fergefri kyststamvei langs Vestlandet er det høyest prioriterte tiltaket for næringslivet i regionen hvis man skal innfri verdiskapingspotensialet som foreligger.
- Det er dobbelt så dyrt å transportere gods langs Vestlandet enn på Østlandet, det tar lengre tid, og strekningen er sterkt preget av møteulykker.
- Vestlandet er Norges tyngste verdiskapingsområde. Skal vi befeste posisjonen og fortatt bidra med betydelige midler inn til AS Norge, må vi utvikle regionens transportnett til samme nivå som ellers i landet. I dag henger E 39 Kyststamveien etter i utviklingen av gode transportnett.
- Tilgang på kompetanse er avgjørende for regioner som skal lykkes. Det er i dag en stor utfordring for regionen å tiltrekke tilstrekkelig kompetanse. Fergefri kyststamvei gir en regionforstørring som utvikler Vestlandet til et tettere arbeidsmarked og vil gi en mer konkurransedyktig bo- og arbeidsregion.
- En fergefri E 39 Aksdal – Bergen må inn i NTP 2014-2023, som skal legges fram våren 2013, og oppstart må skje i planperioden. En rask oppstart er tidskritisk for regionens utvikling.
- Det er et absolutt krav av alternativet som velges blir fergefritt fra dag 1, og at hele strekningen bygges fortløpende.
- Det er en forutsetning at bygging av fergefri E 39 Aksdal – Bergen ikke forsinker eller blir til hinder for gjennomføringen av E 39 Svegatjørn-Rådal i Hordaland.

Bergen Næringsråd

SNR
STORD NÆRINGSRÅD

hin
HAUGESUNDREGIONEN NÆRINGSFORENING

NÆRINGSFORENINGEN
I STAVANGER-REGIONEN

Vest-Telemarkrådet *Møte 25. oktober 2011*

Sak 63/2011 Strategisk Næringsplan - Felles reiselivsprogram for Vest-Telemark, forstudie/oppretting av styringsgruppe

Bakgrunn:

Strategisk Næringsplan tiltak 2-2 Felles reiselivsprogram for Vest-Telemark har dei reiselivsansvarlege i kommunane som utførar.
Reiselivsansvarlege i Vest-Telemark hadde møte 30.09.11, der dei drøfta framlegget til forstudie for "Felles reiselivsprogram for Vest-Telemark".

I møtet vart det fatta fylgjande vedtak: "Forstudien til felles reiselivsprogram for Vest-Telemark vert å handsame i Vest-Telemarkrådet med det fyrste. Vest-Telemarkrådet eig prosjektet og ein ber rådet sette ned ei styringsgruppe av reiselivsansvarlege med namns nemning. Den oppnemnte styringsgruppa tek deretter prosjektet vidare"

På bakgrunn av dette vedtaket vert saka lagt fram for Vest-Telemarkrådet med fylgjande forslag til vedtak:

"Vest-Telemarkrådet godkjenner det framlagte forslaget til forstudie gjeldande felles reiselivsprogram for Vest-Telemark og oppnemner dei reiselivsansvarlege i kommunane som styringsgruppe for tiltak 2-2 i Strategisk næringsplan. Fylgjande personar vert oppnemnt:

Anne Midjås, Tokke kommune
Tor Borgenvik, Kviteseid kommune
Asbjørn Storrusten, Seljord Kommune.
Kari H. Olstad, Nissedal kommune.
Edvard Nesland, Fyresdal kommune
Toril Nicolaisen, Vinje kommune "

Prosjektspesifikasjon (mandat) for forstudie

Prosjektnavn	**Felles reiselivsprogram for Vest-Telemark**
Prosjektmål	**Mål for hovedprosjektet:** Effektmål: Regionen skal framstå som eit bærekraftig reisemål med større og meir heilskaplege opplevingsprodukt. Resultatmål: Etablere tiltak som aukar Vest-Telemark sin attraksjonskraft og koordinering av desse. **Tiltaka som inngår i hovedprosjektet:** ○ Brosjyresamarbeid; "Vest-Telemark brosjyra" ○ Pilgrimsvegen til Røldal ○ Bedriftsnettverk; "Godt Gjemt" ○ Felles informasjonstavler ○ Nettside med felles marknadsføring ○ Sogelandet, attraksjonskraft og heilårshjul for Vest-Telemarkkulturen Andre tilgrensande prosjekt er; "Telemarkskanalen som regionalpark", "Vandreregionen", "Internationalt engasjement" og "Bulyst". **Resultatmål i forstudiet:** Sluttrapport som inneheld organisering og ressursbehov til forprosjekt. **Prosjektperiode for forstudie:** Ut oktober 2011. Rapport skal foreligge innan 01.11.2011.
Nå - situasjon	"Felles reiselivsprogram for Vest-Telemark" er fastsett som tiltak 2.2. i Strategisk Nærigsplan for Vest-Telemark (SNP). Utførar for tiltaket er "Reiselivsansvarlege i kommunane". I den siste tida er det stor utskifting av dei reiselivsansvarlege i kommunane, og det er viktig med ei formell forankring for å sikre det vidare vedtekne samarbeidet.
Prosjektbeskrivelse	Forstudiet skal levere sluttrapport som inneheld organisering og ressursbehov til forprosjektet.
Organisasjon	**Prosjekteier:** Kommunane i Vest-Telemark v/ Vest-Telemarkrådet (VTR) **Prosjektansvarlig:** Regionrådsleder Kjell Gunnar Heggenes **Prosjektleder:** Reiselivsansvarlege v/ **Prosjektgruppe:** Reiselivsansvarlege i Vest-Telemark
Ressursbruk	Eit møte med dei reiselivsansvarlege, og frikjøpt tid for å skrive sluttrapport, ca 15 timar.

Sted: Dato: 14.9.11

Signatur Prosjektansvarlig Kjell Gunnar Heggenes

Vest-Telemark

STRATEGISK NÆRINGSPLAN 2011 – 2014

FOR VEST-TELEMARK

Vedteke i Vest-Telemarktinget: 29.03.2011

Mandat

Til grunn for ny næringsplan ligg Vest-Telemark rådets visjon og fire mål:

VISJON: VEST-TELEMARK - EIN LEVANDE REGION

Vest-Telemark skal vera ein levande region der opparbeidd identitet og kultur vert vidareført saman med innovasjon og nyskaping. Gjennom samhandling over kommunegrenser skal vi gjere regionen attraktiv for busetnad, arbeid og oppleving.

Mål 1 Oppretthalde folketalet og busetnaden i heile Vest-Telemark

Mål 2 Sterk regional samkjensle og styrka Vest-Telemarkidentitet

Mål 3 Vidareutvikling og nyetablering av verksemder i Vest-Telemark

Mål 4 Sikre god infrastruktur i og gjennom Vest-Telemark

Målsetting og satsingsområde:

Ein vil legge til grunn Vest-Telemark Tinget sin handlingsplan og konsentrere næringsarbeidet i Vest-Telemark om desse fire målsettingane. I oversikta under er det med utgangspunkt i handlingsplanen sine mål sett opp forslag til strategiske satsingsområde. Satsingsområda vil danne grunnlag for utarbeiding av ulike tiltak, eit arbeid som skal sluttførast innan utgangen av 2010.

MÅL 1

1. OPPRETTHALDE OG AUKE FOLKETALET OG BUSETNADEN I HEILE VEST-TELEMARK

Satsingsområde:

- Vidareføre arbeidet med utvikling av regionens attraksjonskraft og bulyst.
- Gjennom samhandling og alliansar gjera Vest- Telemark til ein attraktiv region å bu og arbeide i.
- Vidareutvikle Vest- Telemark som ein attraktiv arbeidsmarknadsregion.
- Styrke regionens samla arbeidsmarknad, med synleggjering av moglegheitane i eigen og tilgrensande regionar.

Tiltak:	Tiltaksnamn	Utførar
1 –1	BULYST	VTNU
1 –2	TELEJOBB	VTNF

MÅL 2

2. STERK REGIONAL SAMKJENSLE OG STYRKA VEST- TELEMARKIDENTITET

Satsingsområde:

- Vidareutvikle samhandling kring marknadsføringstiltak som fremjar kjennskap til regionens kultur og identitet.
- Stimulere til utvikling av nye offensive informasjonsformer tilpassa prioriterte målgrupper.

TTiltak:	Tiltak:	Utførar:
2 -1	DIGITALE FELLESSATSINGAR I VEST-TELEMARK	VTNU
2 –2	FELLES REISELIVSPROGRAM FOR VEST-TELEMARK	Reiselivsansvarlege i kommunane
2 - 3	VANDREREGIONEN	VTNU

MÅL 3

3. VIDAREUTVIKLING OG NYETABLERING AV VERKSEMDER I VEST- TELEMARK

Satsingsområde:

- Auke tilgangen på risikokapital og offentlege verkemiddel til regionen
- Styrke og utvikle rådgjevingsapparatet i Vest-Telemark
- Tilrettelegging og utvikling av samhandlingstiltak og næringsklynger, med formål å styrke eksisterande næringsliv og stimulere til knoppskyting, nyetablering og innovasjon.
- Oppretthalde og utvikle kompetansemiljø i regionen.

Tiltak:	Tiltaksnamn	Utførar
3 - 1	VEST-TELEMARK INVEST AS	VTN
3 – 2	UNG BEDRIFT	VTNU
3 - 3	NÆRINGSCLUSTER - VEST-TELEMARK	VTNF/VTNU
3 - 4	SIVA NÆRINGSHAGE	Seljord kommune

MÅL 4

4. SIKRE GOD INFRASTRUKTUR I OG GJENNOM VEST- TELEMARK

Satsingsområde:

- Vidareutvikle felles strategiar for vegutbygging og skape alliansar for desse.
- Synleggjere regionens transport- og infrastrukturbehov gjennom faktaoppbygging og formidling.
- Arbeide for høgfartsbane over Haukeli
- Utvikling av regionens breibandsstruktur og mobilsamband.

Tiltak:	Tiltaksnamn	Utførar
4 - 1	BREIBAND	VTNU
4 –2	MOBILNETTET	VTNU
4 - 3	VEGEN I VEST-TELEMARK	VTNU/VTNF
4 - 4	HØGFARTSBANE OVER HAUKELI	VTNU

STRATEGIDOKUMENT FOR REISELIV

Tittel på tiltak
Felles reiselivsprogram / Samordning av reiselivstiltak

Forankring i strategisk næringsplan
Satsingsområde
Vidareutvikle samhandling kring marknadsføringstiltak som fremjar kjennskap til regionens kultur og identitet

Mål i strategisk næringsplan
Sterk regional samkjensle og styrka Vest-Telemark identitet

Bakgrunn for tiltaket
Reiselivet er blant dei raskast voksande næringar i verda, men diverre har Noreg hatt lågare vekst enn reiselivet internasjonalt sidan 1990 talet. Og sjølv om trenden viser ein nedgang i talet på besøkande til Vest-Telemark, utgjer reiselivet ei viktig næring i Vest-Telemark. Kommunane i Vest-Telemark er samd i at ein har stor tru på at reiselivet i framtida vil bare auke i betyding. Kommunane ynskjer å sjå framover og utvikle destinasjonane i Vest-Telemark. Både det offentlege og næringa ser at det er eit større og større behov for å samarbeid på tvers av kommunegrensene for å kunne lukkast. Eit felles reiselivsprogram der ulike tiltak er koordinert vil vera eit godt verkty for å auke attraksjonskrafta til Vest-Telemark i ei svært konkurranseutsett næring.

Det er i dag mange prosjekt og prosjektplanar som kommunane samarbeidar om. Gjennom eit felles reiselivsprogram vil ein betre betre koordinere tiltaka, ha ein open dialog med kvarandre, samt auke kjennskapen til ulike reiselivsprosjekter i regionen.
Tiltaket vil vera i tråd med nasjonale og fylkeskommunale planar og reiselivsstrategiar.

Målsetting:
Å utvikle og fremme regionen som eit bærekraftig reisemål og framstå som eit større og meir heilskapeleg produkt.

Prosjekt som kan vera med i tiltaket for felles reiselivsprogram:

Telemarkskanalen som regionalpark
Lokale og regionale parker har som formål å skape samarbeid om ivaretaking og vidareutvikling av natur- og kulturverdier i definerte landskaps- og identitetsområder i Noreg.

Etablering av Telemarkskanalen som regionalpark skal styrke Telemarkskanalen som reiselivsattraksjon, som igjen skal gi positive ringverknader for næringsliv og busetting i kanalkommunane. Etableringa av Telemarkskanalen Regionalpark er basert på en samarbeidsavtale mellom dei seks kanalkommunane (m.a Tokke og Kviteseid kommune), Telemark Fylkeskommune og Telemarkskanalen FKF.

Regionalparkens roller og oppgåver er knytt til landskapsforvaltning, reiseliv og anna næring, informasjon og marknadsføring, frivillig sektor, kunnskapsutvikling og formidling, delta i nasjonale og internasjonale nettverk og syte for finansiering av utviklingsprosjekt.

I henhold til utviklingsplanen skal fylgjande reiselivsrelatert oppgåver prioriterast dei fyrste årene:

- Utvikle ei nettside med informasjon om Telemarkskanalen, kanallandskapet og relaterte verksemder i kanalkommunane
- Etablere eit bedriftsnettverk for reiselivet som kan utvikle en felles vertskapsrolle og ta initiativ til felles tiltak og utviklingsprosjekt.
- Rekruttere og kvalifisere lokale parkguidar

Ansvarlege: Telemark fylkeskommune, Fylkesmannen og kanalkommunane

Årlege driftskostnader er 3 mill. Driftsutgifter er t.d. 2 fulltidstilsette, kontorutgifter, informasjonsmateriell og prosjekt.

Finansieringsplan per år:

Fylkeskommunen:	900 000
Fylkesmannen:	300 000
Telemarkskanalen	200 000
Kviteseid kommune	200 000
Nome kommune	300 000
Notodden	300 000
Sauherad kommune	200 000
Skien kommune	400 000
Tokke kommune	200 000
	3 mill

Vandreregionen:
Vandreregionsprosjektet vil vera vidareføring av eit tiltak frå SNP for Vest-Telemark 2007-2010. Vandreregionen er ei felles satsing for å auke omdømme regionen har som bu- og opplevingsregion. Kvalitetssikring, utvikling og profilering av eksisterande og nye turvegar er eit viktig tiltak for å tilrettelegge for næringsutvikling på destinasjonane.

Målsetinga er:

- Auke omdømmet til Vest-Telemark som eit område for vandring
- Stimulere til auka aktivitet gjennom friluftsliv
- Tilby eit godt vandretilbod til ulike målgrupper på tvers av kommunegrenser
- Produktutvikle turvegar ut i frå tematisering
- Turvegane skal ha ein heva kvalitet etter ein felles definert standar og vera sikra vedlikehald
- Sikre grunneigaravtaler
- Utarbeide felles marknadsføringsstrategi der skilting og miniguidar for kvar turveg er viktige element

Ansvarlege:
Vest-Telemark Næringsutvikling, Vest-Telemark kommunane, grunneigarar, næringsaktørar og friviljuge

Pilgrimsvegen til Røldal
Målsetjinga til prosjektet er å gjera pilgrimsvegen gjennom Vest-Telemark til Røldal til ein nasjonal og internasjonal pilgrimsveg. Det er ynskjeleg at vegen skal bli ein levande veg som blir bruka heile sommarsesongen både av grupper og av individuelle vandrarar.

Prosjektet er eigd av initiativtakarane som er historielaga i Seljord, Kviteseid, Tokke og Vinje, og soknerådet i Røldal i Odda kommune. Bakgrunnen var eit ynskje oom å finne att, rydde og merke den gamle ferdselsvegen gjennom Vest-Telemark til Røldal. Dette var den vegen som blei bruka av pilgrimane på veg til det undergjerande krusifikset i Røldal stavkyrkje.
I 2003 vart den fyrste pilgrimsvandringa gjennom Vest-Telemark til Røldal i moderne tid gjennomført. I dag går dei årlege vandringane av stabelen i overgangen juni/juli kvart år. Startsstaden er Seljord, men og mogleg å begynne frå dei to sidegreinene Kviteseid eller Dalen, desse knyt pilgrimsvegen saman med Telemarkskanalen. Vandringa tar 9 dagar og går over omlag 200km. Prosjektleiar, Vest-Telemark museum har stilt PL til disposisjon i 3 mnd under førestnad at prosjektet finansierar stillinga, og prostdiakon har ansvaret for gjennomføringa.

Pilgrimsvandring er stadig aukande. Mange har som livsstil å "gå pilgrim".
På grunn av den sterke pilgrimstradisjonen vegen har, samt den rike kulturhistoria og den vakre naturen i området der han går, meiner prosjekteigarane at pilgrimsvegen til Røldal har eit stort potensiale som turistveg.

Næringspotesialet ligg i det at pilgrimane fyrst og fremst har behov for å spise og sove undervegs. I tillegg ser ein at det er eit ynskje om å kjøpe kunsthandverk og andre lokalt produsera minne frå vandringa.
Prosjektet inneheld både lokal identitetsbygging, næringsmessige ringverknader og regional attraksjonsutvikling. Dette er i tråd med eksisterande planstrategiar og reiselivsplanar.

For at prosjektet skal utviklast og marknadsførast har det blitt løfta inn i Telemark fylkeskommune finansiert gjennom eit spleiselag i ein periode på to år. Den store og mest pressarende utfordringa er å byggje opp ein infrastruktur som gjer vegen lett og tilgjengeleg for brukarar. Dette gjeld skilting og merking, overnatting og matservering.
Ansvarleg: Telemark fylkeskommune, historielaga i Seljord, Kviteseid, Tokke, og Vinje, og soknerådet i Røldal, dei 5 involverte kommunane.

Dersom finansieringa ikkje kjem på plass, vert utviklinga av Pilgrimsvegen lagt dødt og vegen blir kun ei merka løypa.

Så langt er godt over havparten av finansieringa på plass.

Kostnad per år kr. 997. 500,- i 2 år.

Finansieringsplan:
Spleiselag: Telemark fylkeskommune, 5 involverte kommunar, Hordaland fylkeskommune m.m

Vest-Telemark brosjyra
Vest-Telemark kommunane har i fleire år gått saman om ei felles brosjyre for regionen. Tiltaket vart sett i gong ut i frå at det var eit behov for og eit ynskje om ei slik brosjyre. Tilbakemeldingane er veldig gode frå både innbyggjarar og turistar.
I 2010 vart brosjyra inndelt etter tema og ikkje etter kommune som tidlegare for å syne kva regionen samla sett har å by på.
Brosjyra kjem ut både på engelsk og norsk og målforma er nynorsk.

Distribusjon:
Brosjyra blir sendt til alle husstandar og heim til alle som eig hytte i Vest-Telemark, samt til alle turistinformasjonar og aktuelle reiselivsbedrifter i Telemark.
Det blir lagt ut ei nett-utgåve på norsk og engelsk av brosjyra på kommunenes heimeside, med lenker til aktuelle aktørar og arrangement.

Målsetjinga er:

- Gi i turistar og innbyggjarar god informasjon om kva Vest-Telemark har av aktivitetar, arrangement, attraksjonar, overnatting og servering å by på i løpet av sommarhalvåret.
- Profilere sommarens attraksjonar og aktivitetar på tvers av Vest-Telemark kommunane på ein effektiv og attraktiv måte slik at dei oppheld seg lenger i området
- Utvikle brosjyra som produkt
- God distribusjon

Ansvarlege: Ei arbeidsgruppe der ein representant frå kvar deltakande kommune er med. Medlemmene fordeler ansvarsoppgåver seg imellom.

Kostnad: 350 000,- per år

Finansiering:
Kommunane: 150 000
Annonsesal: 50.000
Tilskot 150.000
350 000

Felles informasjonstavler – Velkommen til Vest-Telemark
I dag har dei ulike kommunane ulike avtaler og type informasjonstavler. For å framstå som ein region, samt å vise kva heile regionen har å by på, kan det vera nyttig å bruke same type skilt og informasjon (kart og nappekart), men med fokus på den kommunen skilta er plassert i. T.d profilerar Valdresregionen og Grenland seg på denne måten.

Status for infotavler i Vest-Telemark:
Nissedal, Tokke, Fyresdal og Kviteseid kan alle vera klare for å inngå nye avtaler på infotavler.
Seljord skal eventuelt inngå nye avtaler i 2011.
Vinje har investert i nye stativ og har begynt fornyelsesprosessen.

Fordel med lik profil, og ein kan dra nytte av stordriftsfordel.. Stativa bør vera like, men det viktigaste er at ein har tilnærma lik informasjon. Kan t.d. vera to skilt: Eit med kart med attraksjonar og overnatting i Vest-Telemark, og eit kart ved sidan av med kart over kommunen turisten befinn seg i. Nappekarta kan ha kart over heile Vest-Telemark og eit kart med den enkelte kommune.

Kostnad:
Eingongskostnad fyrste året på 1 500.000,- for ca 40 stativ inkl. informasjonskart og nappekart, samt drift fyrste året.
Total drift og vedlikehald i ei 4 års avtale: 1 050 000.

Finansiering
Kommunane og tilskot

Rekrutteringstiltak - Godt Gjemt langs E-134

Ei gruppe små reiselivsbedrifter i Vest-Telemark ynskjer å gjera noko for å bli meir synlege. Felles er at dei ligg langs E134, ein av dei store ferdselsårene frå aust til vest i Noreg. Det er no 7 bedrifter som har gått saman for å få til eit nettverkssamarbeid som fungerar. Så langt har dei blitt samd i ein felles grafisk profil og dei har utforma ei Godt Gjemt tavle der kvar av aktørane er synlege med sitt eiget aktørkort. Ideen her er at når du besøker ei av bedriftene så kan du plukke med deg eit flott produktkort om ei av dei andre bedriftene. Bedriftene som har fått plass på desse tavlene kan levere, dei representerar kvalitet og dei blir derfor anbefalt av den bedrifta der tavla står.
Planen vidare er å jobbe med en løysing der fleire bedrifter kan inkluderast i dette samarbeidet.

E-134 strekker seg frå Drammen til Haugesund og det er ynskjeleg å jobbe mot disse byene etter kvert. Det som er viktig for oss er at samarbeidet fungerer, kvalitetssikring og at det er noen(så langt Morgedal Utvikling) som står for det administrative arbeidet.

Konkrete resultatmål i denne satsinga vil vera:

- Utforme kriteria/kvalitetssikringar for å være med i Godt Gjemt langs E-134
- Få med 5 nye bedrifter innan utgangen av 2011
- Opprette produktkort/tavler og plass på web for de 5 nye bedriftene
- Lage interne retningslinjer for korleis medlemsbedriftene kan rekruttere og anbefale nye bedrifter inn i samarbeidet.
- Rekruttere 10 nye bedrifter inn i Godt Gjemt langs E-134 i 2012

Prosjektansvaret ligger hos Vest-Telemark næringsutvikling med Morgedal Utvikling som prosjektarbeidarar. Alle bedriftene i samarbeidet skal bidra både med timar og kompetanse inn i rekrutteringssatsinga.

Samarbeidspartnarar per i dag:

- Skare Gard – Morgedal
- Bjørge Nordigard – Seljord
- Seljord Hotell – Seljord
- Skreppa AS – Morgedal
- Morgedal Utvikling – Morgedal
- Oldemorhuset overnatting – Morgedal
- Svalastog keramikk - Edland

Økonomi

Prosjektbudsjett

HA-nr	**Kalkulert timekostnad:** *400*	**kostnader**
	Prosjektleiing inkl reise og adm.	50 000
01	Samarbeidsmøte (7,5 t per bedrift x 7 bedrifter)	100
02	Kvalitets + rekrutterings dokument	5
03	Økonomiske rammer – kva kostar det?	5
04	Rekruttering av bedrifter	100
	Sum Totale Kostnader	**260**

Finansiering

Kostnader	**Kr**	**Finansiering**	**Kr**
Aktiviteter 01- 05	260000	Egeninnsats	60000
		Reiselivsstrategi	100000
		Innovasjon Norge/andre.	100000

Sogelandet
Vest-Telemark kommunane, Hjartdal og Tinn.
Ein del midlar for 2011. Klarar å halde oppe nettsida, enkel administrasjon. Fungerar som eit nettverk/marknadsføringskanal og rettleiarar spesielt på samordning. Heilt avhengig av den enkelte aktør. Felles overbygning for felles tema, elles plass til både store og små arrangement. Målet er å ha eit sogelandarrangement i kvar i kommune. Ynskje om at det skal bli eit heilårshjul, ikkje bare i høgsesong.

Felles nettportal jfr tiltak digitale fellessatsingar
Reiselivsnæringa har ved fleire høve uttrykt eit ynskje om ein felles nettportal der ein m.a. kan vera tilgjengeleg gjennom internettbooking. Ingen jobbar med det konkret

Internasjonalt engasjement
Kviteseid og Tokke er delaktige i prosjektet Waterways for Growth der utvikling av festivalar langs Telemarkskanalen er tema.
I tillegg er fleire kommunar involvert i WfG sitt båtnettverk. Det er fortrinnsvis eigarar av båtane som t.d. fram, Fjellvåken, M/S Ibsen er med i dette nettverket for erfarings- og kunnskapsutveksling. EU prosjekt er generelt opptatt av etablering av møteplassar for kunnskapsutveksling.

Sak 64/2011 Strategisk Næringsplan – Utbygging av breiband/mobilnettet. Orienteringssak.

Bakgrunn.
Vest-Telemarkrådet har i denne saken invitert Børge Skårdal i Vest-Telemark Næringsutvikling til å orientere om status i den vidare utbygginga av breiband og mobilnett i regionen.

Sak 65/2011 Vest-Telemark vidaregåande skule, orientering

Bakgrunn for saken.
Etter ynskje frå Vest-Telemark vidaregåande skule har Vest-Telemarkrådet invitert representantar frå skulen til rådsmøtet 25. oktober. Frå rektor Tove Palmork Haavelmoen og rådgjevar Per Stordrange vil vi bli orientert om yrkesmessa og utviklinga i høve til lærlingeplassar. Likeeins vil vi få nærare orientering omkring fråfallet i den vidaregåande skulen og kva for tiltak Vest-Telemark vidaregåande skule set inn i den samanheng.