

**NOTAT, 24.04.2017**

**TIL** Stortingets transport- og kommunikasjonskomite v/leder, 0026 Oslo

**FRA** Telemark fylkeskommune v/fylkesordfører

Vi har forståelse for og fulgt opp regjeringens oppfordring om å prioritere hard i våre uttalelser og innspill i NTP-prosessen. Vi har derfor **2 hovedprioriteringer** i vår uttalelse til etatenes grunnlagsdokument; E134 Haukelivegen og jernbanen gjennom søndre Vestfold.

**E134 – PRIORITERT HOVEDVEGFORBINDELSE MELLOM ØSTLANDET OG VESTLANDET**

Vi støtter fullt ut at det må prioriteres og satses på to hovedvegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet. Disse må være vintersikre og møte næringslivets behov. Det er viktig å legge faglige utredninger og samfunnsøkonomisk nytte til grunn for prioriteringene, og viser til entydige konklusjoner og anbefalinger i Øst-Vest-utredningen og KVU-ene med tilhørende KS1. Vi er forundret og ikke fornøyd med dette ikke gjenspeiles i NTP og særlig ikke i første periode. Nøkkelen til realisering av den prioriterte øst-vestforbindelse ligger i å bygge ny veg over Haukelifjell. Utbygging av Seljestad-Vågsli må derfor gjennomføres raskere enn forslaget i Stortingsmeldingen. Vi støtter at prosjektet deles i to byggetrinn og rekkefølgen for disse. Vår klare førsteprioritet nå er derfor strekningen Seljestad-Røldal. Denne må få byggestart i første periode, senest i 2022/2023 som er i tråd med etatenes grunnlagsdokument.

**Vi ønsker følgende komitebemerkning:**

|  |
| --- |
| * Komiteen viser til at det for E134 over Haukelifjell er prioritert midler til fullføring av Seljestad-Røldal og å starte bygging av Røldal-Vågsli i andre del av planperioden. Komiteen mener at denne utbyggingen er avgjørende for å få en god og trygg E134 mellom Øst- og Vestlandet med god framkommelighet hele året og at dette følger opp beslutningen om at E134 skal være en av hovedveiene øst-vest. Reguleringsplan for strekningen vil sannsynligvis foreligge i løpet av 2017.
* Komiteen viser til at finansieringsplanen forutsetter delvis bompengefinansiering og vil peke på muligheten for tidligere byggestart enn 2024 ved at bomselskapet helt eller delvis finansierer første byggefase og at denne skyves fram til første seksårsperiode.
* Komiteen vil i denne sammenheng vise til lokalpolitiske vedtak fra november 2016 som er positive til delvis bompengefinansiering – også forhånds- eller parallelinnkreving. Komiteen mener forhånds- eller parallellinnkreving vil *forsterke* mulighetene for tidligere byggestart og muliggjøre mindre bompengebelastning totalt sett gjennom lavere finanskostnader.
* Komiteen ber departementet medvirke til at prosessen knyttet til punktene ovenfor blir satt i gang.
 |

**JERNBANE – BINDER REGIONER SAMMEN**

**Full utbygging av hele Intercity** er og har i flere NTP-rulleringer vært et prioritert satsingsområde lokalt, regionalt og i Østlandssamarbeidet. Vi hadde derfor forventet en sterkere satsing også på ytterstrekningene av Inter-City.

I lys av at Vestfold og Telemark nå skal slås sammen til en ny region forsterkes disse argumentene ytterligere. Det vil være en styrke for denne regionen at vi får på plass to-timersfrekvens til Skien i 2026 som tidligere forespeilet. 120 mill. i første 6-årsperiode er ikke tilstrekkelig til planlegging og 9 545 mill. i siste 6-årsperiodeer er ikke tilstrekkelig for nå Stortingets ambisjon for inneværende NTP om ferdigstillelse innen 2030. Konsekvensen av dette bevilgningsnivået er at det ikke engang er tilstrekkelig for å nå regjeringens nye ambisjon om ferdigstillelse i 2032. Derfor må det sikres finansiering av både kommunedelplan og reguleringsplan for **IC-strekningen Tønsberg-Larvik** samt byggestart for **dobbeltsporparsellen sør for Tønsberg** i første del av planperioden.

|  |
| --- |
| Det må settes av midler til reguleringsplanlegging samt byggestart for dobbeltsporparsell mellom Tønsberg og Larvik i første 6-årsperioden minst på størrelse med etatenes grunnlagsdokument som er 820 av totalt 1 920 mill. |

Flere steder i Stortingsmeldingen trekker regjeringen frem **Grenlandsbanens** betydning for bl.a. vekst og utvikling i regionen. Kunnskap er ferskvare og det er derfor viktig at videre planlegging av Grenlandsbanen ikke stopper opp med ferdigstillelsen av KVU-en i 2016.

|  |
| --- |
| Det er positivt at det er satt av 1,5 mrd. til planlegging i perioden og vi forutsetter deler av dette beløpet stilles til rådighet i første del av planperioden. |

**Planleggingsmidler til disse to prosjektene må bidra til å tidlig avklare arealbehovet for knutepunktet i Porsgrunn, noe som er helt vesentlig for by- og næringsutviklingen i Grenland.**

Grenland er et av de prioriterte **byområdene** som mottar belønningsmidler og er i prosess for å forhandle om byvekstavtale. Vi ser svært positivt på den positive innretningen satsingen på disse byområdene har fått i stortingsmeldingen.

**Drift og vedlikehold av fylkesveinettet** en sentral lovpålagt oppgave for fylkeskommunen. Det er en stor utfordring av etterslepet er så høyt (3 mrd.) og at vi i tillegg til det ordinære vedlikeholdet også er pålagt å sikre tunnelene i tråd med nye bestemmelser. Disse utfordringene er i målt i kroner svært ulike for Vestfold og Telemark og det vil være en stor fordel å gå inn i ny region med et betydelig mindre etterslep fra Telemark sin side. Det trengs tilskuddsordninger som gjør dette mulig og vi ber komiteen sørge for at dette blir en sentral del i regionreformarbeidet og utformingen av profilen og størrelsen på rammeoverføringene.

Det er positivt at utbedringen av **farleden** inn til Grenland havn ferdigstilles i første del av planperioden. Utbedring av innseilinga til Kragerø må ferdigstilles. Utbedringen av farvegen i Torsbergrenna er svært viktig for industrien og må tas med.

Bygging av 3. rullebane på Gardermoen må vurderes opp mot en avlastningsstrategi gjennom styrking av de **ikke-statlige flyplassene** i regionen.