

Fylkesplan for Telemark

2002-2007

Hva har vi oppnådd?

Satsingsområde, INFRASTRUKTUR

Miljøvennlig areal- og transportutvikling



Terje Kili
Telemarkforskning-Bø
Arbeidsrapport nr. 13 – 2008

© Telemarksforsking-Bø 2008
Arbeidsrapport nr. 13
ISSN 0802-3662
Pris: kr. 140

Telemarksforsking-Bø
Postboks 4
3833 Bø i Telemark
Tlf: 35 06 15 00
Fax: 35 06 15 01
www.telemarksforsking.no

FORORD

Telemarksforsking-Bø har på oppdrag fra Telemark fylkeskommune tatt for oss fylkesplanens ulike målsettinger og forsøkt i finne fram til ulike indikatorer for måloppnåelse i fylkesplanen. Det har vært en ambisjon å forsøke å etablere indikatorer som beskriver utviklingen innenfor det enkelte område. Disse indikatorene bør både være relevante og beskrivende, samtidig som de oppleves ”rettferdige” av de som har vært aktive innenfor områdene. Dette har for enkelte av områdene vært forholdsvis krevende.

I denne rapporten tar vi for oss satsingsområdet Infrastruktur, hvor fylket hadde lagt til grunn følgende hovedmål:

Utvikle et mer effektivt infrastrukturnett til våre naboregioner og internt i fylket, og få til en god arealutvikling etter prinsippene for bærekraftig utvikling. Dette skal sikre næringsutvikling og bosetting i alle deler av fylket, fremme kollektivtrafikk, gang/sykeltrafikk og redusere transportbehovet.

Satsingsområdet har i tillegg fem programområder, som hver har sine delmål. Disse blir presentert i kapittel 3. Men som man vil se så er enkelte av delmålene formulert på en slik måte at det vil være vanskelig å etablere gode resultatindikatorer som på en god måte illustrerer om man har fått til det man har ønsket. Det har derfor vært nødvendig å se delmålene i sammenheng med strategiene man legger til grunn. Enkelte av strategiene har karakter av å være målsettinger mer enn tiltak.

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Innledning	7
2	Hovedmål og satsingsområder	8
2.1	Infrastruktur – Miljøvennlig areal- og transportutvikling	8
2.2	Kompetanse.....	8
2.3	Næringsutvikling/utvikling av det gode bosted	8
2.4	Kultur og identitet	8
3	Satsingsområde Infrastruktur – miljøvennlig areal- og transportutvikling	9
4	Programområde, Veg	9
4.1	Vegstandard, stamveg.....	10
4.2	Vegstandard, Riksveg.....	13
4.3	Vegstandard, fylkesveg.....	16
4.4	Oppsummering programområde Veg	17
5	Programområde, Jernbane	18
5.1	Eidanger-tunnelen	18
5.1.1	Eidanger-tunnelen i NTP`en.....	19
5.2	Grenlandsbanen.....	20
5.3	Status Haukelibanen	20
5.4	Oppsummering programområde Jernbane.....	21
6	Programområde, Kollektivtrafikk	22
6.1	Reisevaner i Grenland	23
6.2	Transport Grenland – Oslo.....	24
6.3	Fylkeskommunens prioritering av kollektivtrafikk.....	25
6.4	Busstilbudet fordelt på kollektivregioner i Telemark.....	26
6.5	Bratsbergbanen.....	27
6.6	Oppsummering programområde Kollektivtrafikk.....	27
7	Programområde, Grenland Havn	28
8	Programområde, IKT	29

1 INNLEDNING

Fylkesplanen for Telemark fylkeskommune for perioden 2002-2005 ble vedtatt av fylkestinget 13. juni 2002, etter at man i månedene før vedtaket hadde gjennomført en høringsrunde hvor en mottok over 40 høringsvar. Prosessen, med valg av satsingsområde og utforming av handlingsplan og tiltak, hadde pågått siden desember 2000. Planen, som per dato fortsatt er gjeldende og i tillegg vedtatt forlenget frem til og med 2010, er i hovedsak den samme med unntak av at fylkestinget i oktober 2005 vedtok å integrere folkehelseprogrammet inn i planen.

En fylkesplan skal først og fremst dreie seg om fylkets egne målsettinger og egen politikk.¹ Utgangspunktet skal være fylkets situasjon på ulike områder, utviklingen i den perioden som avsluttes, og utsiktene framover. Videre skal planleggingen bygge på de politiske forutsetningene i fylkeskommunen og kommunene og erfaringene fra planarbeidet i forrige periode. Satt på spissen er fylkesplanen ikke fylkeskommunens plan, det er hele fylkets plan.

Kort oppsummert skal en godkjent fylkesplan, som skal være godkjent av Kongen i statsråd, være et omforent politisk rammeverk mellom forvaltningsnivåene som:

- gir føringer for sektorplanleggingen i stat og fylkeskommune
- gir føringer for hovedtrekkene i kommuneplanleggingen og sikrer nødvendig interkommunal samordning
- samordner bruken av økonomiske og andre virkemidler innen fylket.

For Telemarks del startet prosessen frem til vedtak av endelig fylkesplan med at man i dialog med naturlige samarbeidspartnere valgte ut fire satsingsområde.² Deretter ble utfordringene og målene innenfor hvert område fastsatt, før man til slutt sydde dette sammen til en felles strategisk handlingsplan.

Planen ble, før den ble sendt ut på høring, utformet etter en bred prosess hvor kommunene, regionale statlige etater og ulike interesseorganisasjoner hadde vært involvert. Det ble i prosessen, for å styrke den politiske delen av planarbeidet, lagt en spesiell vekt på dialogen og alliansen mellom kommunene og fylkeskommunen.

Som en del av oppfølgingen av planen ble det til hvert enkelt satsingsområde etablert en strategisk arbeidsgruppe, som i tillegg til fylkestingspolitikere har bestått av satsingsområdets berørte parter. Fylkeskommunen har vært sekretariat for arbeidsgruppene.

¹ Miljøverndepartementet. Rundskriv T-3/98 B, *Fylkesplanene*.

Arbeidet med fylkesplanene : Fylkeskommunens og statens roller og oppgaver. Publisert. 22.juni 1998.

² *Fylkesplan for Telemark 2002-2005*. s. 3.

2 HOVEDMÅL OG SATSINGSOMRÅDER

Sentralt i analysen som dannet grunnlaget for vedtaket av fylkesplanens hovedmål er en forståelse av at Telemark har liten vekstkraft når det gjelder utvikling i folketall og sysselsetting sammenlignet med de fleste andre fylkene på Østlandet.

Fylkesplanen har følgende hovedmål:

Å synliggjøre og videreutvikle Telemarks kvaliteter som bosted, arbeidssted, etableringssted og ferie-/fritidssted, for å få vekst i folketall og arbeidsplasser.

I tillegg ble det pekt ut fire ulike satsingsområder, hver med sine delmål, som samlet skal bidra til måloppnåelse. Hvert delmål har en kort beskrivelse av hvilke utfordringer som vil være sentrale. Satsingsområdene er:

2.1 *Infrastruktur – Miljøvennlig areal- og transportutvikling*

En mer effektiv infrastruktur gjennom og internt i fylket er et avgjørende element i avlastningsstrategien; utviklingen av en flerkjernestruktur på Østlandet og internt i Telemark. Infrastruktur er en grunninvestering for å få til en ønsket utvikling når det gjelder næringsutvikling, arbeidsplasser og bosetting. Det er derfor et prioritert innsatsområde å vedlikeholde og utvikle en bærekraftig infrastruktur.

2.2 *Kompetanse*

Befolkningen er fylkets viktigste ressurs, og kontinuerlig kompetanseutvikling i befolkningen er nødvendig for å takle de utfordringene som Telemark står overfor når det gjelder omstilling og nyskaping. Riktig kompetanse er en forutsetning både for positiv næringsutvikling og gode offentlige tjenester.

2.3 *Næringsutvikling/utvikling av det gode bosted*

På grunn av den raske endringstakten i den tradisjonelle industrien er det en særlig utfordring for Telemark å utvikle en mer allsidig næringsstruktur og et bredere arbeidsmarked. For å skape vekstkraftige byer og tettsteder, som er et reelt alternativ til det sentrale Oslo-området, må innsatsen også konsentreres om å utvikle attraktive og trygge lokalsamfunn som gjør at folk blir boende og at nye folk flytter til.

2.4 *Kultur og identitet*

Telemark har rike kulturtradisjoner som sammen med nyskapende virksomhet kan videreutvikles og øke trivsel og attraksjonskraft. Aktiv deltagelse på kulturelle arenaer og møteplasser for amatører og profesjonelle stimulerer til læring, kommunikasjon, nyskaping, entreprenørskap og produktutvikling (form og design). Det er en særlig utfordring å forende økt kvalitet, mangfold og profesjonalitet i kulturlivet med et sterkt folkelig engasjement.

3 SATSINGSOMRÅDE INFRASTRUKTUR – MILJØ- VENNLIG AREAL- OG TRANSPORTUTVIKLING

Satsingsområde Infrastruktur – miljøvennlig areal- og transportutvikling har følgende hovedmål:

Utvikle et mer effektivt infrastrukturnett til våre naboregioner og internt i fylket, og få til en god arealutvikling etter prinsippene for bærekraftig utvikling. Dette skal sikre næringsutvikling og bosetting i alle deler av fylket, fremme kollektivtrafikk, gang-/sykkeltrafikk og redusere transportbehovet.

Det er under dette etablert fem programområder, Veg, Jernbane, Kollektivtrafikk, Grenland Hamn og IKT. Hvert programområde har videre ett eller to delmål. Disse delmålene, som vil bli beskrevet under, skal alle støtte opp under det som er fylkesplanens mål for satsingsområde Infrastruktur, og ikke minst fylkesplanens hovedmål om økning i folketall og arbeidsplasser. Under hvert delmål er det i tillegg formulert strategier som samlet gir retning på det arbeid som skal gjøres.

Vi vil i dette dokumentet resultatrapportere under hvert enkelt programområde. Det har vært naturlig å se hen til de enkelte delmålene. Men som man vil se så er enkelte av delmålene formulert på en slik måte at det vil være vanskelig å etablere resultatindikatorer som på en god måte illustrerer om man har fått til det man har ønsket. Det er likevel slik at målene innenfor dette området er noe klarere formulert enn enkelte andre satsingsområder.

4 PROGRAMOMRÅDE, VEG

Programområde Veg har til sammen to delmål hvor det til hvert enkelt delmål er lagt til grunn henholdsvis en og to strategier for gjennomføring. Som en vil se så har begge delmålene nærmest identiske strategier. Disse er nevnt under:

Delmål 1.

Få vegstandarden i fylket opp på gjennomsnittsnivå for landet så raskt som mulig og senest innen 2011.

Strategi:

1. Påvirke sentrale myndigheter til å bevilge mer til drift og investeringer gjennom dokumentasjon, planer og koordinert samarbeid.

Delmål 2.

*Opprusting av E134 med klassifisering som nasjonal transportkorridor.
Omklassifisering av Rv 36 til stamveg med tilhørende opprustning.*

Strategier:

Påvirke sentrale myndigheter til å bevilge mer til drift og investeringer gjennom dokumentasjon, godkjente planer, koordinert samarbeid og alliansebygging (Østlandssamarbeidet, nabofylkene).

1. Alternativ finansiering (bomveg, offentlig/privat samarbeid (OPS)).

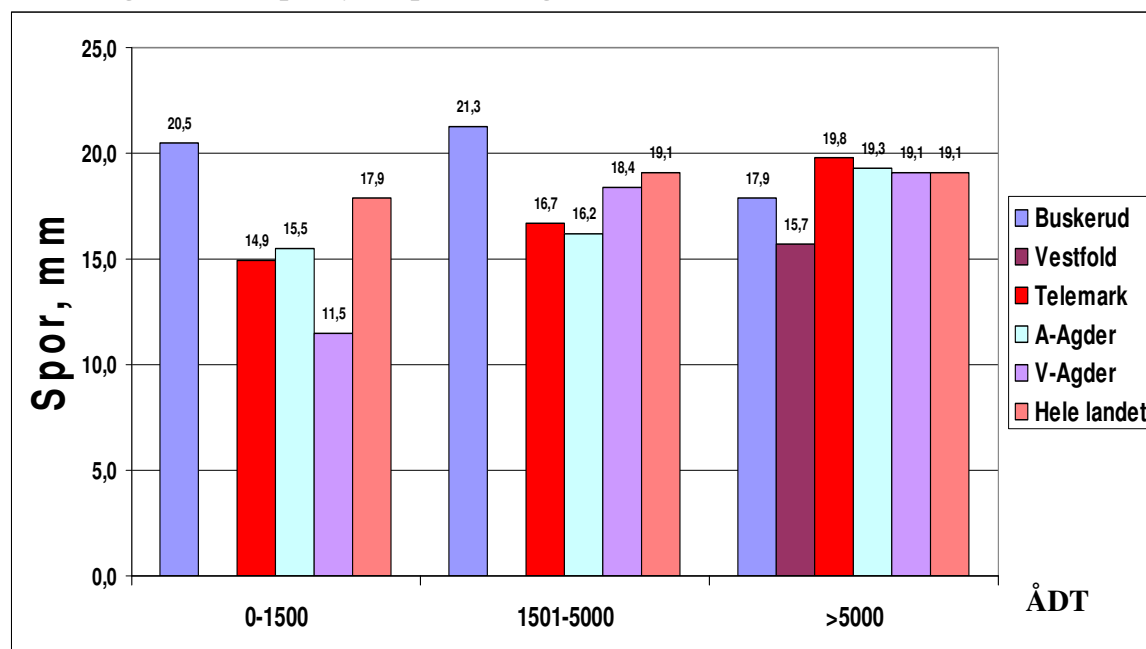
Det vil i det følgende bli gitt oversikt over vegstandarden på henholdsvis stamveg, riksveg og fylkesveg. Beskrivelsen av situasjonen i Telemark vil bli gitt med utgangspunkt i status på kvalitet i 2006 og utviklingen i perioden 2003-2006 innenfor Vegvesenets Region Sør og gjennomsnittet i landet. Kvalitetsindikatorerne det refereres til er spordybde og jevnhet (ISI). Datagrunnlaget for figurene er gitt av Statens Vegvesen.

4.1 Vegstandard, stamveg

Figur 1 viser spordybden i vegbanen på stamveger innenfor Vegvesenets Region Sør i 2006. Dette er slikt sett en beskrivelse av status fordelt på veg etter trafikkmengde, såkalt ÅDT eller årsdøgntrafikk.³

Figur 1.

Status vegstandard, spordybde på stamveg i 2006



Tallene som er referert i figur 1 viser såkalt 90%- verdi, dvs. at 10 % av vegnettet har dårligere kvalitet, eller dypere spor om man vil. Lavt tall beskriver liten slitasje og dermed liten spordybde. Lavere tall gir dermed uttrykk for høyere kvalitet.

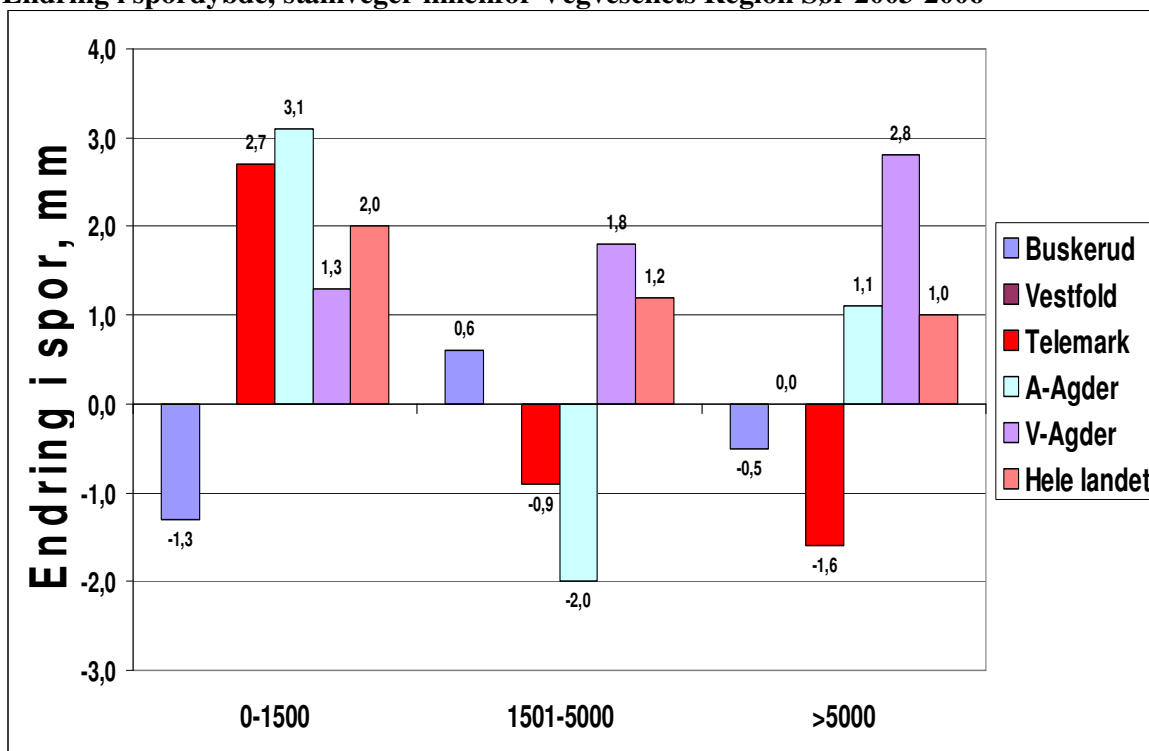
³ ÅDT, årsdøgntrafikk er gjennomsnittet av antall kjøretøy som passerer hvert døgn i begge retninger i sum over et helt år.

Som vi ser av figuren har stamvegene i Telemark noe større spordybde enn de andre fylkene innenfor Vegvesenets Region Sør og større enn landsgjennomsnittet for stamveger med ÅDT større enn 5000. Forskjellen er likevel liten. Det er grunn til å merke seg at spordybden generelt sett er størst på de mest trafikkerte stamvegene.

Ser vi på spordybden på stamvegene med ÅDT mindre enn 5000 biler ser vi at spordybden i Telemark er lavere enn flere av nabofylkene og klart lavere enn landsgjennomsnittet. Det er videre grunn til å merke seg at spordybden bedres jo lavere trafikk vegen har.

Figur 2

Endring i spordybde, stamveger innenfor Vegvesenets Region Sør 2003-2006



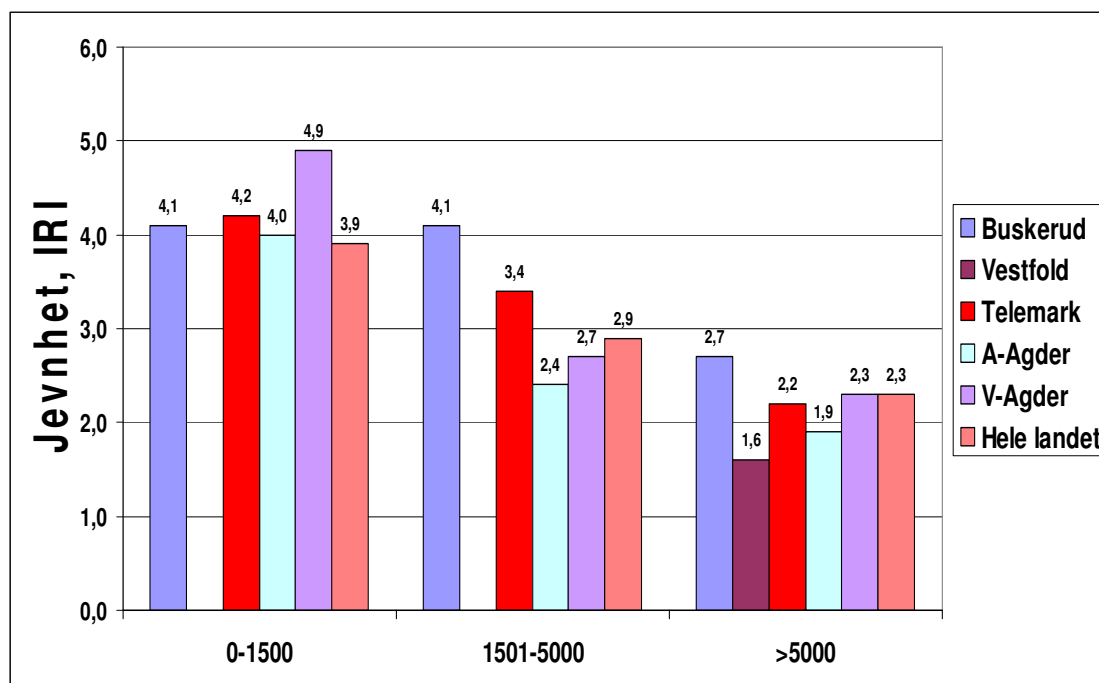
Det er videre grunn til å merke seg at det i Telemark har vært en reduksjon i spordybden i stamveger med trafikk på over 1500 ÅDT, og at reduksjonen er størst på vegene med størst trafikk. Sammenligner vi med landsgjennomsnittet har Telemark bedret kvaliteten på stamvegene, med unntak av vegene med trafikk mindre enn 1500 ÅDT. Det er likevel slik at disse vegene fortsatt har mindre spordybde enn landsgjennomsnittet.

Går vi over på måling av jevnhet, såkalt IRI, er bildet langt på vei det samme som for spordybde.⁴ Som vi ser av figur 3 har stamvegene som ligger i Telemark jevnt over noe

⁴ IRI, Internasjonal Roughness Index, er et internasjonalt og anerkjent mål for å angi jevnhet på veg. I Norge blir IRI vanligvis beregnet for en vegstrekning på 100m. 0 mm/m er perfekt jevnhet og jo høyere IRI-verdi desto dårligere jevnhet.

dårligere jevnhet enn nabofylkene og landet for øvrig. Forskjellene kan likevel karakteriseres som små. Sammenligner vi med landsgjennomsnittet er jevnheten dårligst på stamveiene med trafikk på mellom 1500 og 5000 ÅDT.

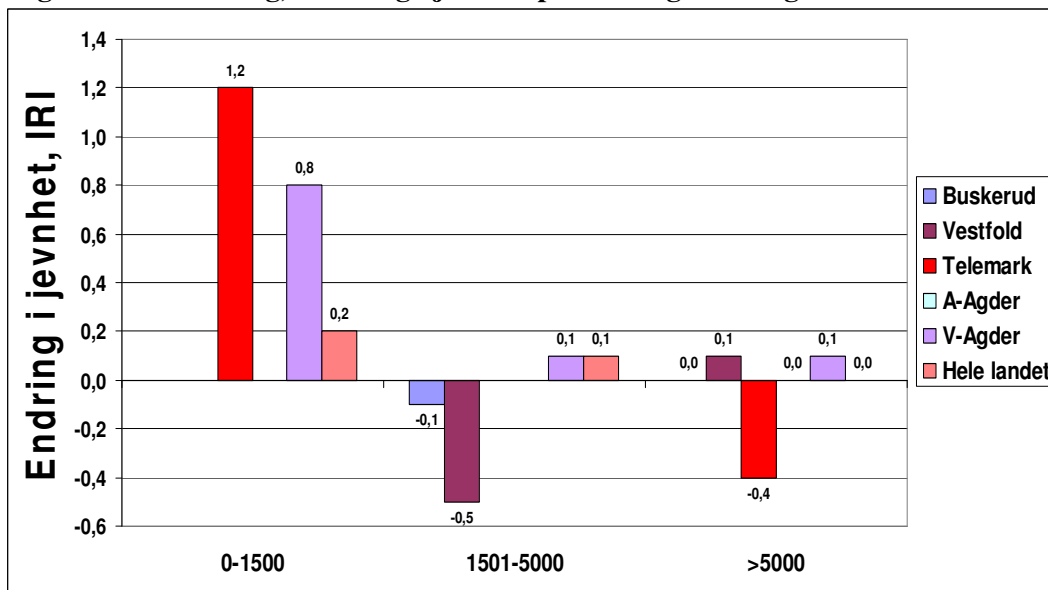
Figur 3
Status vegstandard, jevnhet på stamveg 2006.



Ser vi på utviklingen i jevnheten på stamvegene i Telemark i planperioden, ser vi av figur 4 at det har vært en klar forverring på stamvegene med mindre enn 1500 ÅDT. For Telemarks del kan det være grunn til å merke seg at dette i hovedsak representerer alle stamveiene i øvre Telemark. For stamvegene med ÅDT mellom 1500 og 5000 ÅDT er kvaliteten mht. jevnhet i hovedsak ivaretatt. Derimot ser vi i planperioden en klar forbedring for stamvegene med ÅDT større enn 5000 ÅDT. Samlet for stamveger med ÅDT mer enn 1500 ÅDT har Telemark hatt en utvikling som er bedre enn landsgjennomsnittet.

Figur 4

Vegstandard stamveg, utvikling i jevnhet på stamvegene i Region Sør 2003-2006

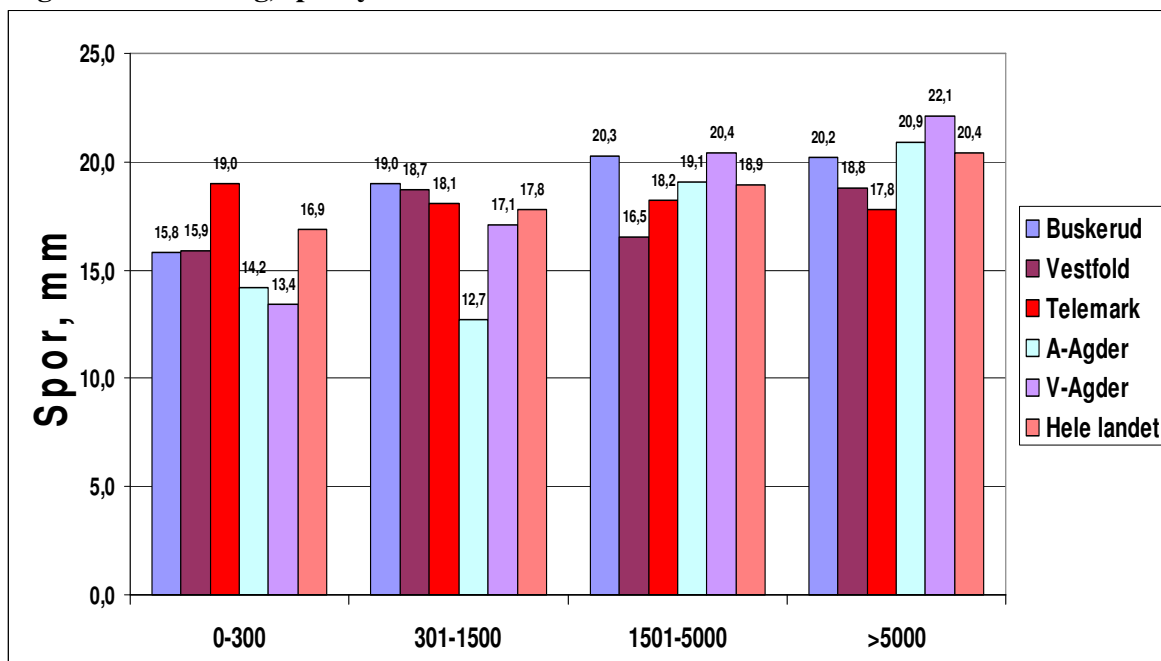


4.2 Vegstandard, Riksveg

Ser vi på standarden på riksvegnettet i Telemark ser vi spordybden i 2006 jevnt over er like stor eller mindre enn i nabofylkene og landsgjennomsnittet. Unntaket er riksvegene med mindre enn 300 ÅDT hvor spordybden er større enn nabofylkene og landet ellers. For riksveger med mer enn 5000 ÅDT er spordybden på vegene i Telemark blant de laveste i landet.

Figur 5

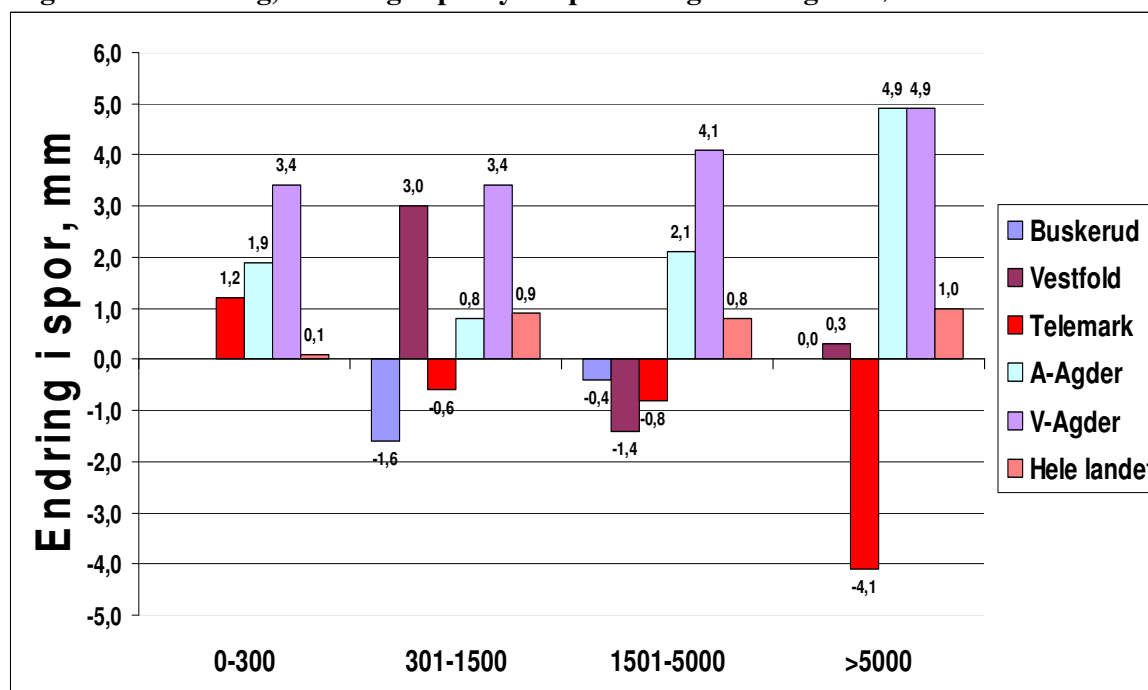
Vegstandard riksveg, spordybde i 2006



Årsaken til det som vel må kunne karakteriseres som gode resultater er at riksvegene i Telemark er blitt prioritert fremfor riksvegene i nabofylkene. Unntaket er igjen riksvegene med lavest ÅDT, mindre enn 300 ÅDT, hvor vi ser en forverring. Det er likevel slik at Telemark kommer rimelig godt fra det sammenlignet med enkelte av nabofylkene, Buskerud og særlig Vest-Agder.

Figur 6

Vegstandard riksveg, utvikling i spordybde på riksvegene i Region Sør 2003-2006

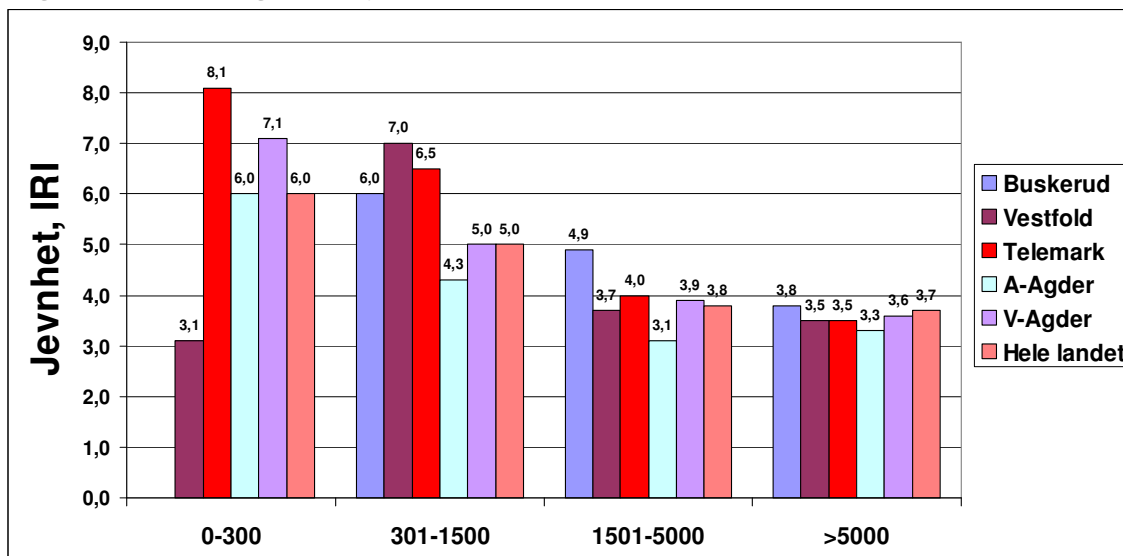


Mens riksvegene i Telemark jevnt over har en spordybde på linje med landet for øvrig, men unntak av riksveger med under 300 ÅDT, er jevnheten på riksvegene i Telemark, igjen med unntak av riksveger med ÅDT mer enn 5000 biler, jevnt over dårligere enn landsgjennomsnittet.

Vegstandarden er særlig dårlig for riksveger med mindre enn 300 ÅDT, hvor IRI- koeffisienten i 2006 er målt til 8,1. I følge forsker Harald M. Hjelle vil en veg med IRI-koeffisient større enn 8 være så ujevn at ”det er omtrent fysisk umulig å kjøre i 80 km/t på den”.⁵

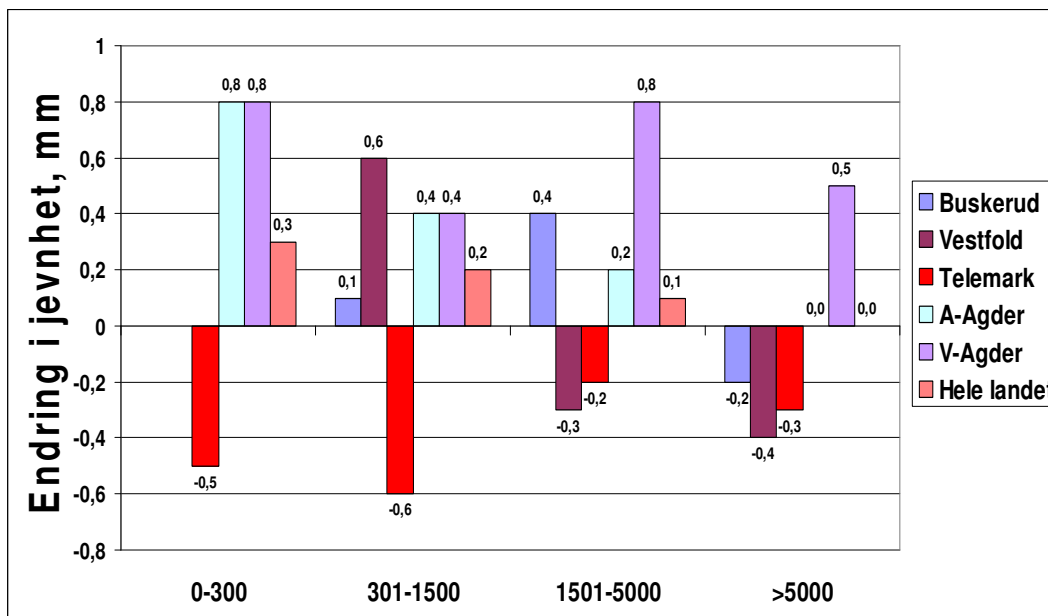
⁵ Harald M. Hjelle, *Marginale Vegslitasjekostnader*. Møreforskning, rapport 0402, s. 41.

Figur 7
Vegstandard riksveg, status jevnhet i 2006



Men selv om jevnheten fortsatt er dårlig viser tallene fra Statens Vegvesen at riksvegene i Telemark klart har vært prioritert, og at bedringen av vegstandarden mht. jevnhet relativt sett har vært størst for vegene med minst trafikk.

Figur 8
Vegstandard riksveg, utvikling i jevnhet på riksvegene i Region Sør 2003-2006

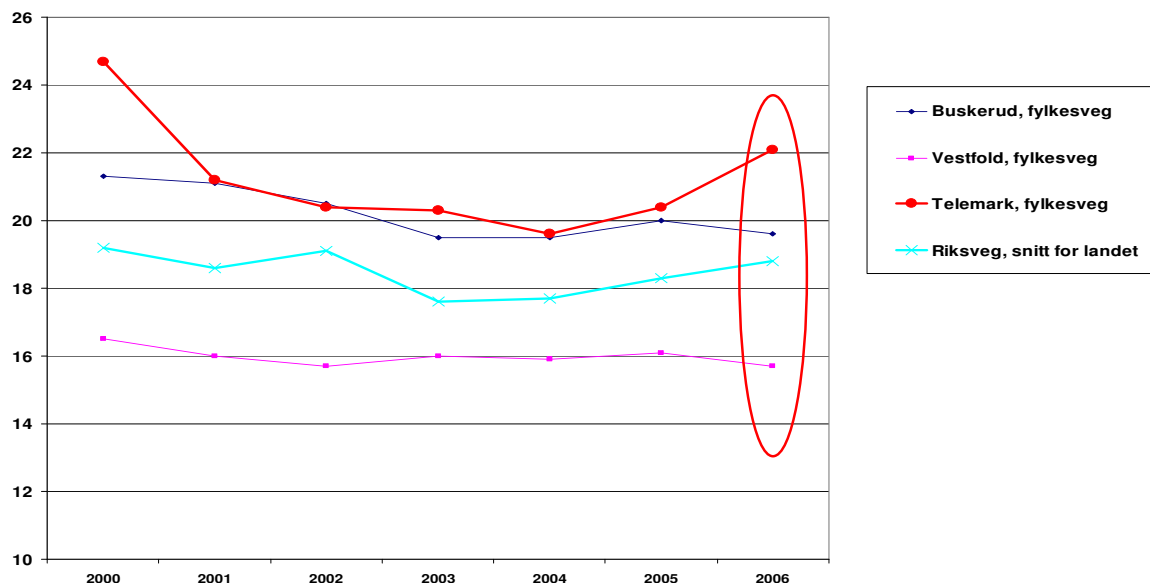


4.3 Vegstandard, fylkesveg

Vegstandarden på fylkesvegene har i hele planperioden vært tema for fylkespolitikere i Telemark. Som en ser av figur 9 var spordybden på fylkesvegene i Telemark i begynnelsen av planperioden langt større enn nabofylkene og gjennomsnittet av landet. Frem til 2004 ser vi at det gjennomføres en stor satsing på å utbedre fylkesvegene ved at spordybden i gjennomsnitt reduseres fra 24,7 mm i 2000 ned til 19,6 mm i 2004 da utviklingen stoppet opp. Vi igjen ser en økning i spordybden på fylkesvegene i Telemark. Det kan være grunn til å merke seg at dette skjer i en periode hvor spordybden på fylkesvegene i Vestfold og Buskerud viser en svar nedgang, mens landsgjennomsnittet ligger forholdsvis stabilt.

Figur 9

Utvikling spordybde på fylkesveger i BTV-regionen og gjennomsnittet av landet 2000-2006



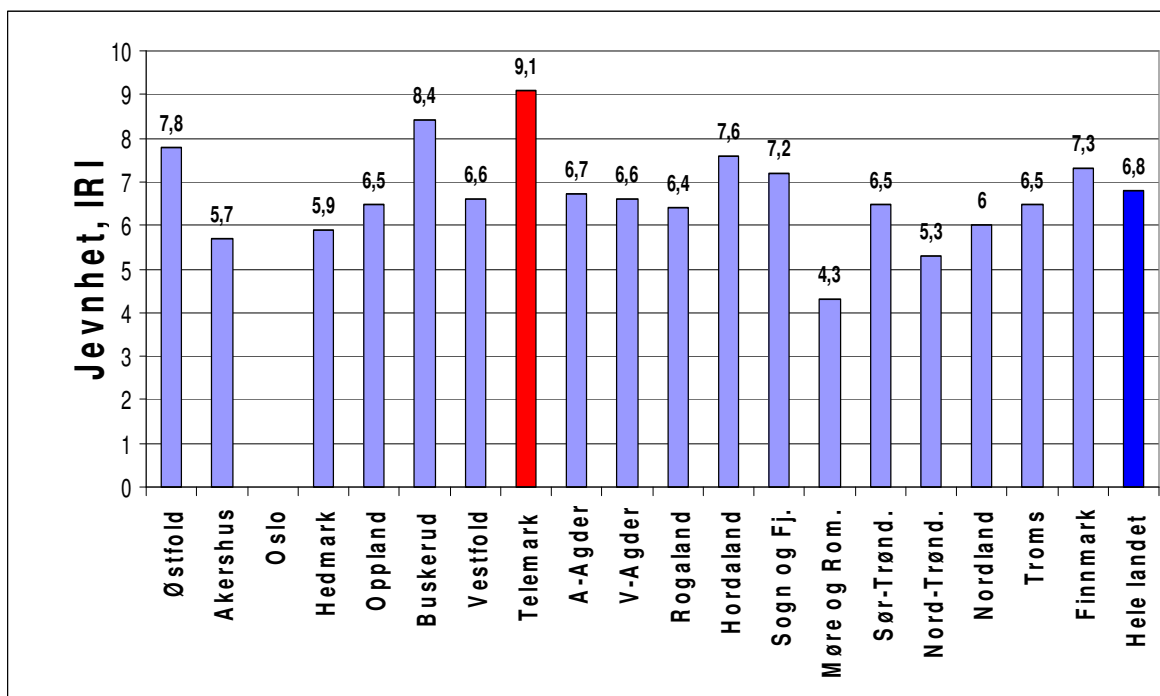
Kilde: KOSTRA

Utviklingen i perioden 2004-2006 fører til at Telemark er blant fylkene i landet som har dårligst standard på fylkesvegene hvis en kun ser på spordybden. En gjennomgang av KOSTRA viser at det i 2006 var kun Rogaland, Sogn og Fjordane og Hordaland som hadde større gjennomsnittelig spordybde på fylkesvegene enn Telemark. Det er her igjen viktig å være oppmerksom på at vi her har å gjøre med gjennomsnittstall. Det er grunn til å tro at det rundt om i distriktene i Telemark er fylkesveger med langt større spordybde enn gjennomsnittet.

Videre må nevnes at lånet på 100 millioner kroner som Telemark fylkeskommune tok opp i 2007 og som skal brukes over tre år for å oppgradere fylkesvegene i liten grad vil kunne medføre en kvalitetsforbedring. På grunn av stort etterslep på vedlikehold vil beløpet, selv om det høres stort ut, kun hindre ytterligere forverring.

Den dårlige kvaliteten på fylkesvegene i Telemark blir og bekreftet når vi ser på jevnheten på fylkesvegene i Telemark sammenlignet med fylkene ellers. Som vi ser av figur 10 har fylkesvegene i Telemark klart dårligst IRI-koeffisient, 9,1 mot 6,8 som er gjennomsnittet for landet. Nærmest Telemark er Buskerud med 8,4. Vi minner her igjen om forsker Harald M. Hjelles uttalelse om at hvis verdien er over 8 så er vegen ”så ujevn at det er omtrent fysisk umulig å kjøre i 80 km/t på den.”

Figur 10
Vegstandard, gjennomsnittlig jevnhet på fylkesvegene i Norge fordelt fylkesvis i 2006.



4.4 Oppsummering programområde Veg

Gjennomgangen viser at vegstandarden på riks- og stamvegene i Telemark med hensyn til spordybde og jevnhet omtrent er på landsgjennomsnittet for de mest trafikkerte vegene i Telemark. Det er også grunn til å merke seg at riks- og stamvegnettet i Telemark er blitt prioritert i planperioden, og derfor relativt sett blitt bedre. Men dette gjelder primært vegene med størst trafikk, større enn 1500 ÅDT. Riks- og stamvegene med trafikk mindre enn dette har hatt en forverring, og det er her viktig å være oppmerksom på at vi snakker om de mest sentrale vegene utenfor Grenland, særlig E134 fra Notodden og over Haukeli.

Når det gjelder vegene som fylkespolitikerne selv har ansvar for viser tallene at fylkevegnettet i Telemark er blant landets dårligste – og det kan se ut som om det er blitt dårligere i fylkesplanperioden.

5 PROGRAMOMRÅDE, JERNBANE

Programområde Jernbane har i utgangspunktet et delmål, samt to strategier. Men som man vil se så inneholder delmålet flere målsettinger. Strategiene er de samme som ble formulert under programområde Veg.

Del 3

Ny parsell mellom Porsgrunn og Larvik på Vestfoldbanen må bygges ferdig så snart som mulig og før 2011. Planleggingen av Grenlandsbanen må fortsette. Arbeidet med videre utredning av Haukelibanen må fortsette.

Strategier:

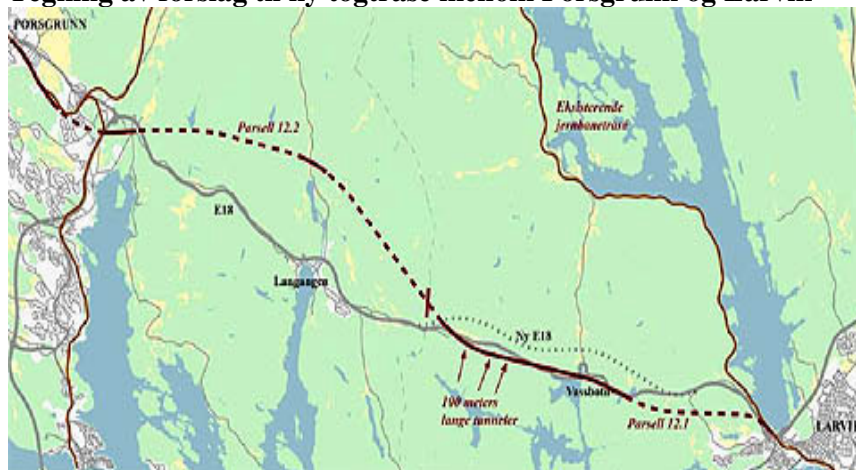
1. Påvirke sentrale myndigheter til å bevilge de nødvendige midlene gjennom dokumentasjon, godkjente planer, koordinert samarbeid og alliansebygging (Østlands-samarbeidet, Jernbaneforum Sør).
2. Alternativ finansiering (offentlig/privat samarbeid, (OPS)).

5.1 Eidanger-tunnelen

Målet med Eidanger-tunnel-prosjektet er å få på plass en ny trase for toget mellom Porsgrunn og Larvik. En ny trase etter de planer som er vist på tegningen under vil redusere reisetiden mellom Porsgrunn og Larvik med over 20 minutter, fra 32 til 11 minutter.

Figur 11

Tegning av forslag til ny togtrasé mellom Porsgrunn og Larvik



Totalt består prosjektet av en 23 km lang enkeltsporsstrekning hvor 14,5 km vil gå i fjell fordelt på syv tunneller.

Planarbeidet fra Porsgrunn og mot Vestfolds grense er gjort, og det arbeides nå med å få på plass en detalj- og reguleringsplan for strekningen Farriseidet-Telemarks grense. Planene

skal etter planen legges frem til første gangs behandling i april i år. Jernbaneverket planlegger for byggestart i 2010.

5.1.1 Eidanger-tunnelen i NTP'en

Eidanger-tunnelen er nevnt som prosjekt i forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2010-2019. Det er likevel grunn til å hevde at prosjektet er beheftet med en viss usikkerhet.

Det er for 2008 satt av penger til ferdigstillelse av reguleringsplanen for distansen Larvik – Telemark-grense. Men det er ikke bevilget penger til utarbeiding av en byggeplan som i følge Jernbaneverket bør være ferdig i 2009 hvis man skal ha håp om å kunne starte byggingen i 2010.

Det er for 2008 heller ikke bevilget penger til å kunne begynne på traseen Barkåker-Tønsberg. Etter planen skal denne traseen være ferdig før arbeidet på Eidanger-tunnelen kan påbegynnes. Dette er en trase som har vært byggeklar siden år 2000. Regjeringen signaliserte 31. mars 2008 at det vil bli bevilget midler til oppstart av denne traseen i statsbudsjettet for 2009.

I forslaget til NTP heter det om Eidanger-tunnelen:⁶

Dersom denne parsellen ikke blir realisert, faller togtilbudet mellom Larvik og Grenland bort. Eidangerparsellen er også en forutsetning for å koble sammen Vestfold- og Sørlandsbanen. I planrammen og ved økning av rammen med 20 prosent, ferdigstilles parsellene Barkåker-Tønsberg og Holm-Holmestrand i planperioden. Eidangerparsellen startes.

Mens det i forrige NTP, dvs. for perioden 2006-2015, ifølge Jernbaneverkets handlingsplan var satt av 45 millioner kroner til prosjektet i 2009 og 1, 848 milliard i årene etter, er Eidangerparsellens oppstart i det nye forslaget skjøvet helt ut til slutten av perioden.⁷ Det betyr at man ikke tar sikte på å ferdigstille Eidangerparsellen før etter 2020.

⁶ Forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019, datert 17. januar 2008, s. 94.

⁷ http://www.jernbaneverket.no/multimedia/archive/01569/Jernbaneverkets_ha_1569445a.pdf

5.2 Grenlandsbanen

Manglende fremdrift for Eidangerparsellen har videre betydning for Grenlandsbanen og sammenkoblingen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.



Det er likevel slik at sentrale deler av planarbeidet vedr. Grenlandsbanen er gjennomført. For det første har man fått godkjent konsekvensutredningens første fase. For det andre har Telemark fylkeskommune og Aust-Agder fylkeskommune vedtatt "Ytre korridor" som hovedtrase for banen

Det er likevel slik at forutsetningene for videre prosess er avhengig av at Eidanger-tunnelen blir ferdig og at Vestfoldbanen er modernisert på strekningene Holm-Nykirke og Barkåker-Tønsberg. En kan slikt sett, gitt forslag til Nasjonal Transportplan, ikke regne med noen fremdrift på dette prosjektet før etter 2020.

5.3 Status Haukelibanen

Planene om å bygge en trase for høyhastighetstog over Haukeli er naturlig nok omfattet med stor interesse på begge sider av fjellet. Aksjeselskapet Norsk Bane, som vel må kunne sies å være initiativtaker til planene om høghastighetstog i Norge, gjennomførte sommeren 2007 en aksjeemisjon som samlet ga 5,5 millioner kroner og hvor en rekke kommuner i Telemark var godt representert. Fylkeskommunen har per dato vært noe tilbakeholden til planene.

Det tyske konsulentfirmaet VWI Stuttgart har på vegne av Jernbaneverket gjennomført en analyse av mulighetene for etablering av høghastighetstog i Norge. Haukelibanen kom ikke godt ut i deres rapport, hvilket medførte følgende konklusjon fra Norsk Bane:⁸

Norsk Bane AS anbefaler mer inngående undersøkelser før man trekker noen konklusjon om muligheter og forutsetninger for høyfartsbaner i Norge, herunder spørsmålet om Jernbaneverkets gjeldende utbyggingsstrategi bør revideres. Dessverre synes ingen av VWIs hovedkonklusjoner å egne seg som grunnlag for framtidige undersøkelser.

Stortinget vedtok i slutten av november 2007 å gå videre med ytterligere undersøkelser. Norsk Bane har som en del av dette inngått en avtale med Deutsche Bahn AG hvor siktemålet er å få gjennomført en ny utredning om mulighetene for høghastighetstog i Norge i løpet av 2008. I en pressemelding datert 29. april 2008 ble det fra Deutsche Bahn AG signalisert sterk tro på mulighetene for utbygging og drift av høgfartsbane i Norge.

5.4 Oppsummering programområde Jernbane

Det er grunn til å konkludere med at man gjennom planperioden i liten grad har klart å nå de mål man satte seg gjennom vedtaket av fylkesplanen. Det sentrale målet innenfor programområde Jernbane var å komme i gang arbeidet med Eidanger-tunnelen. Videre satsing på Grenlandsbanen var avhengig av dette. Skal man legge forslaget til Nasjonal Transportplan for perioden 2010-2019 til grunn, vil ikke dette skje før tidligst rundt 2020.

Tvert imot har man nå en vanskeligere situasjon enn under forrige Nasjonal Transportplan, dvs. for perioden 2006-2015. Som vi har vist var det i 2005 lagt planer for å starte arbeidet med Eidanger-tunnelen i 2009 med tanke på at denne skulle stå ferdig rundt 2012-2013. Dette representerer en utfordring i den forstand at Grenlandsområdet står i fare for å bli koblet av det nasjonale tognettet.

⁸ <http://www.norskbane.no/nb/VWlhoering.pdf>

6 PROGRAMOMRÅDE, KOLLEKTIVTRAFIKK

Programområde Kollektivtrafikk har kun et delmål, men hele fem strategier. Flere av disse strategiene har klart karakter av å være målsettinger.

Delmål 4.

Kollektivtrafikken, inkl. gode togtilbud, må ta en vesentlig større andel av person- og godstrafikken enn i dag, bl.a. gjennom samordnet areal- og transportplanlegging.

Strategier:

1. Påvirke sentrale myndigheter til å bevilge mer til kollektivtrafikk og få langsiktige og forutsigbare rammevilkår for kollektivnæringen gjennom dokumentasjon, koordinert samarbeid, alliansebygging (Østlandssamarbeidet, KS).
2. Det skal utredes hvilke tiltak som trengs for å opprettholde og sikre et tjenelig togtilbud på eksisterende Sørlandsbane nå og etter at ny Grenlandsbane er åpnet. Bratsbergbanen skal også inngå i et slikt regionalt togtilbud og utvikles mot et tismetogkonsept med lett materiell.
3. Utarbeidelse av lokale/regionale areal- og transportplaner. I byer og større tettsteder skal boligområder, offentlig og privat service og arbeidsintensive næringsområder i hovedsak lokaliseres i tilknytning til sterke kollektivårer og kollektivknutepunkt.
4. Bygge ut infrastruktur for kollektivtrafikken; kollektivknutepunkt, holdeplasser, bussprioritering, gang/sykkelveger til kollektivsystemet.
5. Få et bedre kollektivtilbud gjennom å utvikle nye avtaleformer for offentlig kjøp av kollektivtransport i samarbeid med andre fylkeskommuner.

Det er i en gjennomgang av kollektivtrafikken i Telemark fylke naturlig å ta utgangspunkt i situasjonen i Grenland. Årsaken er at bo- og pendlingsmønsteret utenfor Grenland vanskeliggjør etablering av gode og effektive kollektivløsninger som vil kunne ta unna større deler av transportbehovet. Grenland er Telemarks eneste sammenhengende bymessige senter hvor man kan ha en realistisk målsetting om å kunne etablere et kollektivtilbud av en størrelse og omfang der folk reelt sett gis et alternativ til bilen som fremkomstmiddel.

Det betyr likevel ikke at det er viktig å få på plass et godt kollektivtilbud utenfor Grenland. Det er likevel slik at et slikt tilbud i større grad vil være avhengig av offentlig støtte for å kunne overleve. Busstilbudet Seljord-Grenland-Vestfold er slikt sett et godt eksempel på såkalt OPS, Offentlig-Privat-Samarbeid.

6.1 Reisevaner i Grenland

Det er erkjent at Grenland er et av byområdene i landet hvor kollektivandelen er lavest. Som vi ser av tabell 1 så har andelen som reiser kollektivt falt fra 9 % i 1985 til 4 % i 2005. Også andelen som bruker sykkel har falt. Derimot har andelen som kjører bil økt, fra 50 % til ca. 60 %.

Tabell 1

Reisevaner i Grenland 1985-2005, Andel reisene fordelt på aktivitet, Prosent

	1985	1992	1998	2005
Bilfører	50	50	59	59,0
Bilpassasjer	13	15	10	12,9
Kollektivt	9	5	5	4
Til fots	18	22	17	17,9
Sykkel	8	8	10	5,3
MC, moped	3	0	0	0,8

Diverse reisevaneundersøkelser, TØI

Dette innebærer at godt over halvparten av turene som beboerne i Grenland gjennomførte i løpet av en gjennomsnittsdag i 2005 ble gjort som bilfører. I følge Trond Myhre, markeds- og informasjonsdirektør i Vestviken Kollektivtrafikk, reiser kun to av ti med buss en gang i uka, mens 73 % aldri reiser med buss.⁹ Det er videre klart at gruppen personer som bruker kollektivtransporten flittigst, samtidig er de flittigste til enten å gå, sykle eller være passasjer i en bil for å komme dit man ønsker. Hovedbildet er nylig blitt bekreftet i en reisevaneundersøkelse som Porsgrunn kommune har gjennomført for ansatte i Porsgrunn kommune og Herøya Industripark i oktober 2007.

Det har i Grenland lenge vært arbeidet for å lette fremkommeligheten for bussene i Grenland, da målinger viser at en bussreise på seks kilometer tar dobbel så lang tid som en tilsvarende bilreise.¹⁰

Det er forhold som tyder på at man i Grenland i løpet av 2006 og 2007 har klart å snu den negative utviklingen som har pågått siden midt på 1980-tallet. Selv om det ikke er gjort reisevaneundersøkelser er det ting som tyder på at kollektivandelen i Grenland er stabilisert, og muligens på vei opp. Resultatet er at Grenland nylig mottok seks millioner kroner fra Samferdselsdepartementet som del av regjeringens belønningsordning for satsing på kollektivtransport ved at veksten i kollektivtransporten er større enn veksten i biltrafikken.¹¹

⁹ Nyhetsbrev 1, Bystrategi Region Sør, 2007, s. 5.

¹⁰ Samme sted.

¹¹ Pressmelding fra Samferdselsdepartementet datert 26. mars 2008.

6.2 Transport Grenland – Oslo

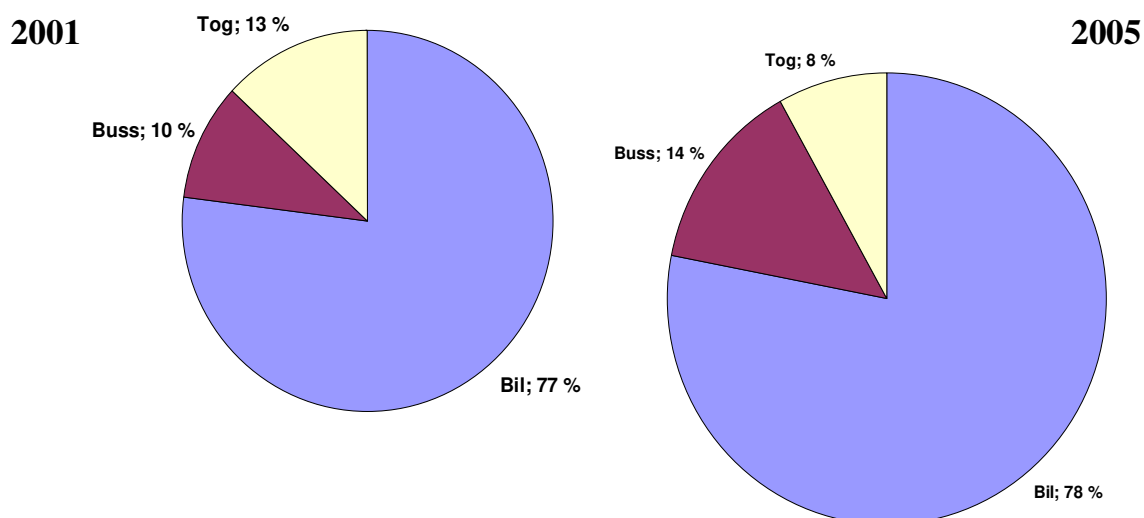
En viktig del av kollektivreisene er transporten mellom Grenland og Oslo. Dette er også en sentral del av argumentasjonen for utbygging av Eidanger-tunnelen.

Et viktig poeng er at NSB i begynnelsen av planperioden i økende grad tok i bruk såkalt buss for tog. Det vil si at folk i Grenland som ønsket å benytte toget som et alternativ i økende grad ble tilbudt buss til Larvik, for så å gå over på toget. All erfaring viser at bytte av transport fører til at attraktiviteten for å benytte transporttilbudet reduseres. Folk vender seg som alternative reisemåter.

Som vi ser av figurene under har dette, i tillegg til bedring av vegstandarden som igjen fører til at bussen bruker mindre reisetid Grenland – Oslo enn tidligere, medført forskyvninger i forholdet mellom bruk av buss og bruk av tog på reiser mellom Grenland og Oslo..

Figur 12

Transportmiddelfordeling, reiser mellom Grenland og Oslo 2001 og 2005



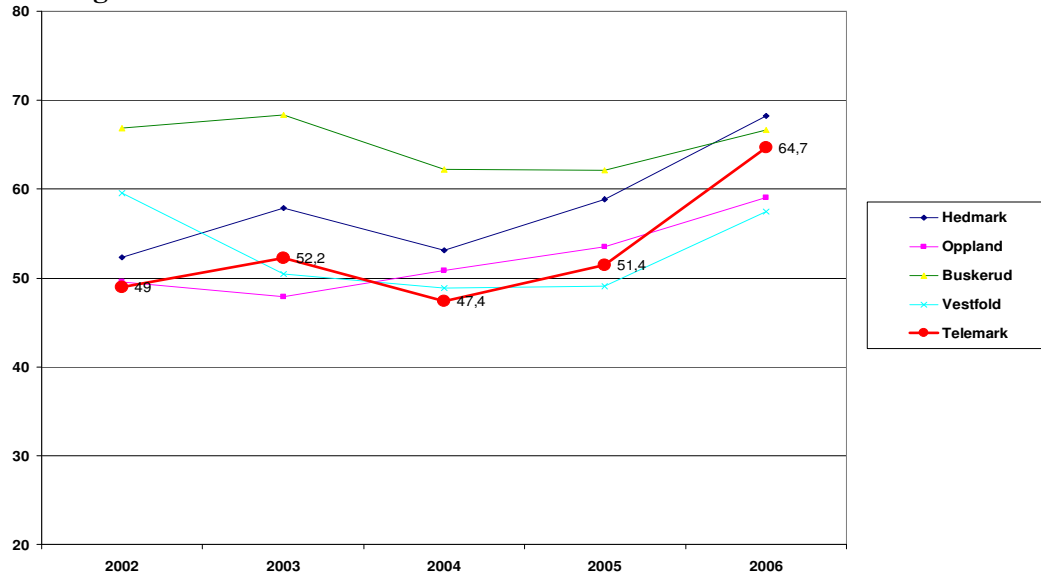
Som vi ser av figurene er andelen som bruker bil stabil, 77 % i 2001 og 78 % i 2005. I forhold til dette satsingsområdets målsettinger må utviklingen beskrives som gledelig. Men det vi ser er at toget taper til fordel for bussen. Mens andelen som brukte tog i 2001 var 13 %, var andelen i 2005 kun 8 %. Bussens andel øker i samme periode fra 10 % til 14 %. Det positive må være at kollektivtilbudet oppretter sin andel av reisene.

6.3 Fylkeskommunens prioritering av kollektivtrafikk

En sentral aktør for å kunne virkeliggjøre ambisjonene i fylkesplanen er fylkeskommunen. Dette skyldes at fylkeskommunen har ansvaret for å tilby et godt kollektivtilbud i fylket og er blitt gitt midler til å virkeliggjøre dette best mulig innenfor de rammer som er gitt.

Figur 13

Fylkeskommunens netto driftsutgifter til kollektivtrafikk i prosent av samlede netto driftsutgifter til samferdsel totalt 2002-2006



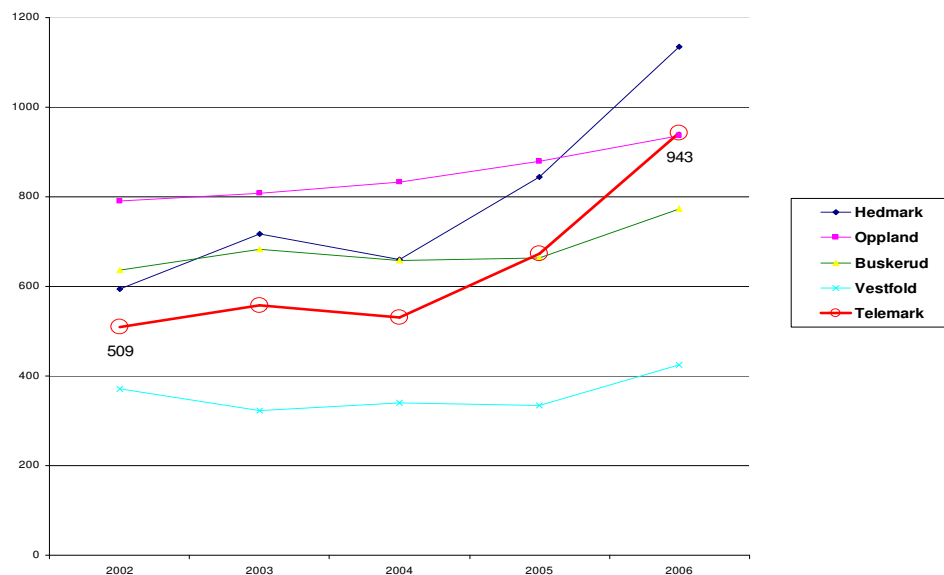
Kilde: KOSTRA

Som vi ser av figur 13 kan man med stor tyngde hevde at Telemark fylkeskommune prioriterer kollektivtrafikken. I løpet av perioden 2002 til 2006 økte kollektivtrafikkens andel av fylkeskommunens netto driftsutgifter til samferdsel totalt fra 49 % til snaut 65 %. Det er kun Hedmark som har en tilsvarende utvikling blant fylkene man her har sammenlignet med. Veksten er særlig stor fra 2005 til 2006 da andelen økte fra snaut halvparten til nesten to tredjedeler av fylkeskommunens totale utgifter til samferdsel.

Deler av utviklingen skyldes med stor grad av sikkerhet økte kostnader. Som vi ser av figur 14 så øker netto driftsutgift til kollektivtrafikk mål i kroner per innbygger nominelt fra 509 kroner i 2002 til 943 kroner per innbygger i 2006. Dette er en økning på 85 %.

Sammenligner vi figur 13 og 14 ser vi at fylkene Hedmark og Telemark følger hverandre både når det gjelder kollektivtrafikkens andel av de totale netto driftsutgifter til samferdsel og kroner per innbygger til kollektivtrafikk. Det er her grunn til å tro at strukturen i fylkene kan ha betydning for utviklingen.

Figur 14
Netto driftsutgifter til kollektivtrafikk i kroner per innbygger 2002-2006

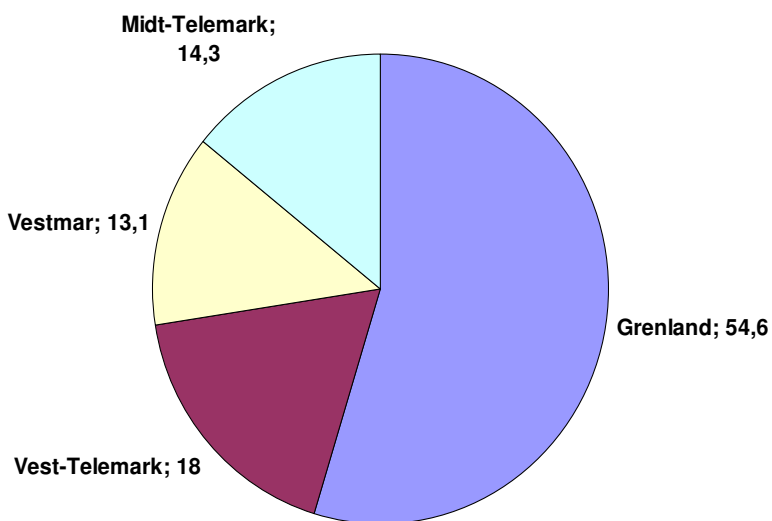


Kilde: KOSTRA

6.4 Busstilbudet fordelt på kollektivregioner i Telemark

Med unntak av togtilbudet mellom Grenland og Notodden er man i Telemark avhengig av et godt utbygd busstilbud.

Figur 15
Fordeling av det samlede busstilbudet på kollektivregioner i Telemark i 2005, Prosent



Kilde: Kollektivplanen for BTV-regionen, datert 30. november 2005, s. 18-19.

Som vi ser at figuren over er busstilbudet naturlig nok størst i Grenland. Der er det også størst målt i utkjørt distanse. Ser vi på busstilbudet per innbygger er tilbudet best i distriktene, og særlig i Vest-Telemark. Det er videre grunn til å merke seg at Midt-Telemark relativt sett er mest avhengig av ekspressbussnettets andel av det totale busstilbudet.

Ekspressbussnettets betydning, det vil si både Rjukanekspresen, Timeekspresen på Notodden, Haukeliruta, ruta Seljord-Vestfold og Grenlandsekspressen, kan for Telemarks del vanskelig undervurderes, noe som heller ikke gjøres. Telemark ligger helt på topp i landet i tilskudd til ekspressbussene for å ivareta lokalt transportbehov, kun Sogn og Fjordane bruker mer.¹²

6.5 Bratsbergbanen

Bratsbergbanen er lokalt og regionalt sett på som et viktig kollektivtilbud, hvilket også medførte at BTVs regionråd, før det ble lagt ned, overfor Samferdselsdepartementet signaliserte at ruten burde inn på departementets budsjett for ordinære kjøp av transporttjenester.

Banen, som per dato driftes av NSB, er sikret en statlig støtte til driften på 12 millioner kroner hvert år frem til juni 2009.

Trafikken var i 2006 kommet opp i 45 tusen reisende, hvilket var en vekst på 17 % i forhold til året før. Regulariteten var i tillegg svært god, hele 99,4 %, hvilket er langt over NSBs målsetting. Det var fortsatt vekst første halvår 2007, men en rekke innstillinger i løpet sommeren reduserte folks tillit til Bratsbergbanen som et trygt alternativ. Resultatet var for 2007 en svak nedgang i antall passasjerer året over ett.

Det er ikke registrert noen vekst av transport av gods de siste årene. Tunnelene skal være oppgraderte slik at forholdene nå ligger bedre til rette enn tidligere.

Bratsbergbanen er ikke nevnt med et ord i forslaget til Nasjonal Transportplan for perioden 2010-2019.

6.6 Oppsummering programområde Kollektivtrafikk

Det er per dato, til tross for klar prioritering av kollektivtrafikken fra fylkeskommunens side, vanskelig å hevde at kollektivtrafikken i dag tar en vesentlig større andel av person- og godstrafikken enn tidligere. Det er likevel forhold som tyder på at det muligens er på vei en holdningsendring i Grenland, både blant de regulerende og bevilgende myndigheter som viser større vilje til å foreta nødvendige investeringer og ellers legge forholdene til rette for utvikling av et godt busstilbud, og blant publikum som øker sitt forbruk av buss. Det er siste år signalisert en markert økning i antall passasjerer på bussene i Grenland. Dette har også medført at Grenland har kommet inn på departementets belønningsordning.

¹² I følge TØI-rapport 904/2007.

7 PROGRAMOMRÅDE, GRENLAND HAVN

Programområdet Grenland Havn har et delmål og to strategier. Som en vil se så er strategiene i hovedsak en gjentakelse av hva som skrives under programområdene Veg, Jernbane og Kollektivtrafikk.

Delmål 5.

Øke godstrafikken over Grenland Havn, og forbedre kommunikasjonene til havna på land. Bratsbergbanen skal bidra til å få mest mulig av denne godstrafikken over på bane.

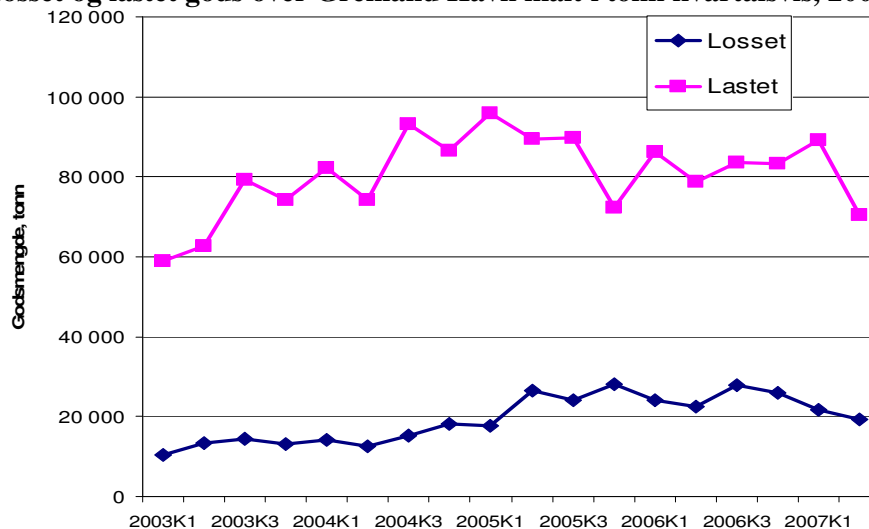
Strategier:

1. Påvirke sentrale myndigheter til å bevilge mer til veg og bane fram til havna gjennom dokumentasjon, planer for utvikling av havna og kommunikasjon fra og til, koordinert samarbeid og alliansebygging (Østlandssamarbeidet, Oslo Havnevesen)
2. Påvirke sentrale myndigheter til å redusere/fjerne kjøretøyavgiften på bane for å utjevne konkurransevilkårene mellom veg og bane.

Som en ser av figuren under så har Grenland Havn hatt en forholdsvis stabil godsavvikling siste år. Antall anløp har de siste årene ligget i underkant av 3500 per år.

Figur 16

Losset og lastet gods over Grenland Havn målt i tonn kvartalsvis, 2003-2007



Kilde: SSB

Godstrafikken på land til og fra havnen foregår i all hovedsak på veg. Bruken av jernbane for å frakte gods til og fra er helt marginal. I forslaget til Nasjonal Transportplan er Grenland Havn foreslått tilknyttet stamvegnettet, samt at man ser at det er grunnlag for å styrking av samarbeidet mot Larvik Havn.

8 PROGRAMOMRÅDE, IKT

Programområde IKT har et delmål og tre strategier. Disse henger til en viss grad sammen.

Delmål 6.

Utvikle en konkurransedyktig infrastruktur for IKT i hele fylket.

Strategier:

1. Utarbeide planer for hvordan en skal møte IKT-behovene i næringslivet og offentlig forvaltning, men også for private behov.
2. Organisere samarbeid mellom offentlige aktører for å sammenordne ettersepselsplanen etter nødvendig infrastruktur til mest mulig gunstig pris.
3. Identifisere og nyttiggjøre seg av nasjonale og internasjonale finansieringsmåter (som Høykom og EU) gjennom dokumentasjon, koordinert samarbeid og alliansebygging.

På dette området er det grunn til å hevde at utviklingen har gått raskere, og muligens noe enklere, enn hva man la til grunn da man på begynnelsen av dette tiåret så for seg utviklingen av nettet, og hvordan dette er blitt tatt inn som en del av dagliglivet.

Telemark fylkeskommunes egen rapportering, som dannet grunnlag for fylkets søknad om Høykom-midler høsten 2007, viser at man i planperioden har et godt grunnlag for bruk av bredbånd rundt om i fylket. Av telemarkskommunene er det ved årsskiftet 2007-2008 likevel kun Siljan som kan skryte på seg full bredbåndsdekning. På andreplass kommer Porsgrunn kommune med en dekningsgrad på 89 %. Fyresdal og Hjartdal ligger dårligst an med dekningsgrader på under 65 %.

Konsulentfirmaet Teleplan gjorde på vegne av Fornyings- og administrasjonsdepartementet sommeren 2007 en analyse av utviklingen og hvilke planer som forelå, og konkluderte på den bakgrunn med at bredbåndsdekningen fra fast aksess for Telemark ville være på 91,8 % per 31. desember 2007.

Vel så viktig er hvordan teknologien blir tatt i bruk. Tabellen under, som viser antall bredbåndsabonnenter, dvs. at man disponerer en hastighet større enn 128 kbit, per tredje kvartal 2007, viser at husholdningene i Telemark er noe mer tilbakeholdne enn landsgjennomsnittet til å legge inn bredbånd. Mens andel av husholdningene som har bredbåndsabonnement på landsbasis i gjennomsnitt er 61,5 % er andelen i Telemark 49,5 %. Det er kun Kragerø av kommunene i Telemark som har en bredbåndsandel større enn landsgjennomsnittet. Lavest andel har Fyresdal hvor kun 31,5 % av husstandene har installert bredbånd.

Totalt hadde litt i underkant av 41 tusen husstander i Telemark installert bredbåndsdekning per tredje kvartal 2007, av disse hadde 35 tusen husstander en bredbåndshastighet større enn 1 Mbit.

Tabell 2**Antall bredbåndsabonnement med hastighet større enn 128 kbit per 3. kvartal 2007**

	Bedriftsab	Privatab	Bredbåndsabb som andel av husholdningene %
Porsgrunn	745	9 192	59,8
Skien	1 154	12 861	56,4
Notodden	331	3 097	55,2
Siljan	38	559	60,8
Bamble	228	3 375	58,9
Kragerø	207	3 116	66,1
Drangedal	66	899	49,4
Nome	113	1 403	48,3
Bø	211	1 226	51
Sauherad	66	703	39,3
Tinn	164	1 543	53,5
Hjartdal	37	284	41,7
Seljord	89	545	42,4
Kviteseid	76	477	42
Nissedal	37	227	38,6
Fyresdal	38	183	31,5
Tokke	66	437	41,4
Vinje	112	843	54

Kilde: SSB