

Regional plan for samordna areal- og transport for Telemark 2015-25



TELEMARK
fylkeskommune



TELEMARK

Planen er vedtatt av fylkestinget i Telemark 10.12.2014.

Foto: Dag Jenssen, Lene Hennum, Tor Jørgen Naas Melås og Aslaug Norendal

Øvrige illustrasjoner er laget av Asplan Viak og Telemark Fylkeskommune

Layout: Reklamehuset Wera

innhald

1	Bakgrunn	6
1.1	Planens rolle	6
1.2	Geografisk avgrensing	6
1.3	Tematisk avgrensing	6
1.4	Status Telemark 2013	7
2	Overordna mål	9
2.1	Overordna resultatmål	9
3	Overordna strategiar	9
4	Kollektivtrafikk	10
4.1	Utfordringar og moglegheiter	10
4.2	Mål for kollektivtrafikk	14
4.3	Strategi for kollektivtrafikk	14
5	Fylkesvegar	16
5.1	Utfordringar og moglegheiter	16
5.2	Mål for fylkesvegar:	18
5.3	Strategi for fylkesvegar:	18
6	Trafikktryggleik	21
6.1	Utfordringer og muligheter	21
6.2	Mål for trafikktryggleik	23
6.3	Strategi for trafikktryggleik	23
7	Senterstruktur og stadutvikling	24
7.1	Utfordringar og muligheter	24
7.2	Mål for senterstruktur og stadutvikling	32
7.3	Strategi senterstruktur og utvikling	32
8	Retningslinjer og føresegner	34
8.1	Retningslinjer	34
8.2	Føresegner	36
	Handlingsprogram 2015-18 ATP Telemark	39
1	Satse på hovudferdselsårer for større mobilitet for arbeidsreisande og næringstransport	40
1.1	Investeringar	40
1.2	Drift- og vedlikehald	40
1.3	Utviklingsarbeid	41
2	Trygging av skulevegar for betre folkehelse og trivsel	42
2.1	Investeringar	42
2.2	Drift og vedlikehald	42
2.3	Utviklingsarbeid	43
3	Styrke kollektivknutepunkt for eit meir effektivt og brukarvenleg kollektivtilbod	44
3.1	Investeringar	44
3.2	Drift og vedlikehald	44
3.3	Utviklingsarbeid	45
4	Effektivisere transportsystemet for meir miljøvenleg transport, god forvaltning og god framkomme.	46
4.1	Investeringar	46
4.2	Drift og vedlikehald	46
4.3	Utviklingsarbeid	47
5	Styrke byar og tettstader for trivsel, miljø og utvikling	48
5.1	Investeringar	48
5.2	Drift og vedlikehald	48
5.3	Utviklingsarbeid	49
6	Investeringsprogram	50



Innleiing

Regional planstrategi blei vedtatt i oktober 2012.

I arbeidet med planstrategien blei det slått fast eit behov for å rullere både senterstrukturplan, fylkesvegplan, trafikktryggleiksplan og kollektivplan. Det vart også registrert eit behov for betre samordning mellom arealplanlegginga og dei ulike transportformene. Derfor blei det bestemt å utarbeide ein regional plan (pbl §8-3) for samordna areal og transport der dei ovannemnde planane slås i saman.

Planens kortnamn er ATP Telemark.

Lederteamet i Telemark fylkeskommune har vore styringsgruppe for prosessen. Avdeling for Areal og transport har stått for utarbeidinga av planen. Det har vore brei medverknad frå kommunar, regionar og andre aktørar i prosessen, noko som har bidratt positivt til resultatet.



Figur 01: Regionar i Telemark

1 Bakgrunn

1.1 Planens rolle

Regional plan for samordna areal og transport i Telemark skal samordne ulike fagområde. Senterstruktur og stadutvikling, fylkesvegar, kollektivtrafikk og trafikktryggleik blir samla i same plan.

Planen har:

- Målsettingar for areal- og transportområdet i Telemark
- Strategiar for samordning, måloppnåing, prioritering og ressursutnytting innanfor areal og transportsektoren
- Samordna handlingsprogram for fylkesvegar, kollektivtrafikk, senterstruktur/stadutvikling og trafikktryggleik.

Fylkeskommunen er, etter plan- og bygningslova, regional planmynde og har ansvaret for å utarbeide regionale planar for å sikre og samordne regionale interesser og som grunnlag for utvikling. Regional plan for samordna areal og transport skal leggst til grunn for kommunal, regional og statleg planlegging og verksemd.

Figur 02: Planavgrensing



Planen gjeld for perioden 2015–25. Handlingsprogrammet gjeld for dei fire første åra, 2015–18. Planen med tilhøyrande handlingsprogram blir vedtatt av Fylkestinget. Handlingsprogrammet rullerast årleg som ein del av det regulære mål- og budsjettarbeidet i fylkeskommunen.

1.2 Geografisk avgrensing

Planarbeidet omfattar heile Telemark. Måla og strategiane i planen gjeld for heile fylket. Det er utarbeidd ein eigen delplan for Grenland (ATP Grenland) med eit større fokus på byplanlegging. Tiltaka i det 4-årige handlingsprogrammet vil også gjelde for heile Telemark men for Grenland sin del vil tiltaka i bybandet vere meir presist definert i ATP Grenland.

1.3 Tematisk avgrensing

Planen omhandlar *transportoppgåver* som fylkeskommunen har ansvar for. I tillegg omtaler planen andre aktørar sitt transportansvar i den grad det er avgjerande for ei samordna areal- og transportplanlegging i fylket. Planen omhandlar *arealspørsmål* som er viktige for å få til ei god samordning av areal- og transportsektoren.

I tillegg omhandlar planen arealspørsmål som er særleg viktige for stadutvikling og attraktivitet.



Figur 03: Bærekraftige Telemark i planverket

1.4 Status Telemark 2013

1.4.1 Folketalsutvikling og flyttemønster

Telemark har låg folkevekst samanlikna med resten av Austlandet og med naboregionane. Aldersfordelinga i befolkninga i Telemark markerer seg med ein stor del eldre og ein låg del yngre vaksne. Folketalsframskriving fram mot 2025 viser at dette vil forsterke seg.

I kommunane vil folketalutviklinga kunne medføre utfordringar i høve til å oppretthalde det tenestetilbodet og den strukturen ein har i dag. Mangel på kvalifisert arbeidskraft vil og kunne bli ei utfordring. Eldrebølgja gir utfordringar i høve til universell utforming, bustadbygging, sosiale tilbod, med meir. Deltidsbebuarar, til dømes hyttefolk eller studentar kan i enkelte kommunar vere ein viktig ressurs.

Flyttemønsteret i landet med overvekt av tilflytting til det sentrale austlandet er eit viktig bakteppe for planlegging i Telemark. Naboregionane våre i aust og vest mottar i dag ein større del av denne flyttestraumen enn kva tilfellet er for Telemark.

1.4.2 Arbeidsmarknad og attraktivitet

Analyser frå 2012 viser at Telemark har dårlegast arbeidsplassutvikling av samtlege fylke. Både basisnæringane og besøksnæringane har hatt ei dårleg utvikling med fall i antall arbeidsplassar i tre år på rad. Telemark er imidlertid eit attraktivt fylke å bu i med relativt stor utpendling. Arbeidsledigheten i Telemark er pr novem-

ber 2013 på 2,9 % av arbeidsstyrken. Dette er ei betring på 8% i høve til året før. Ledigheten på landsbasis er på 2,6 % men har gått opp i same periode. Tilgangen på ledige stillingar er også gått ned i perioden med 7 % på landsbasis, men berre med 2% i Telemark.

1.4.3 Natur- og kulturmiljø

Norge søker om å få industriarv-stadene Notodden og Rjukan oppført på UNESCOs liste over verdas kultur- og naturarv frå 2015. Det vil kunne styrke lokal identitet, særpreg og kultur. Telemarkskanalen Regionalpark er oppretta og skal sikre verdsetting og bruk av landskapsressursane rundt kanalen på ein bærekraftig måte. Natur- og kulturressursar har alltid spela ei viktig rolle for næringsutviklinga i Telemark. Dette kan ein bygge vidare på både innanfor tradisjonell næringsutvikling og i kultur- og opplevingsbaserte næringer.

I Telemark er kun 2 % av arealet jordbruksareal. I dei siste åra har det vore høgare grad av omdisponering av dyrka mark til andre føremål enn jordbruk i Telemark enn i nabofylka. Nedbygging av dyrka mark er ei utfordring.

Telemark er eit populært hyttefylke. Det store presset på strandsoner, randsoner av verneområder, samt naturverdiar og kulturlandska generelt krev god planlegging og samordning av interesser.

1.4.4 Folkehelse

Folkehelseinstituttet har utvikla egne fylkesbarometer for folkehelse basert på ei rekke indikatorar som samla gir eit utfordringsbilete innanfor folkehelse. Samanlikna med landsgjennomsnittet kjem Telemark dårleg ut på indikatorane utdanningsnivå, uføretrygda og psykiske lidelsar. Spesielt urovekkande er den høge og aukande andelen unge uføretretygda. Med «eldrebølja» som vil prege Telemark framover er også einsemd blant eldre eit viktig folkehelsesproblem. Tiltak som bidrar til auka fysisk aktivitet, større trafikktryggleik, fleire møteplassar og betre sosialt miljø er område der areal- og transportplanlegginga kan bidra til betre folkehelse.

1.4.5 Klima og energi

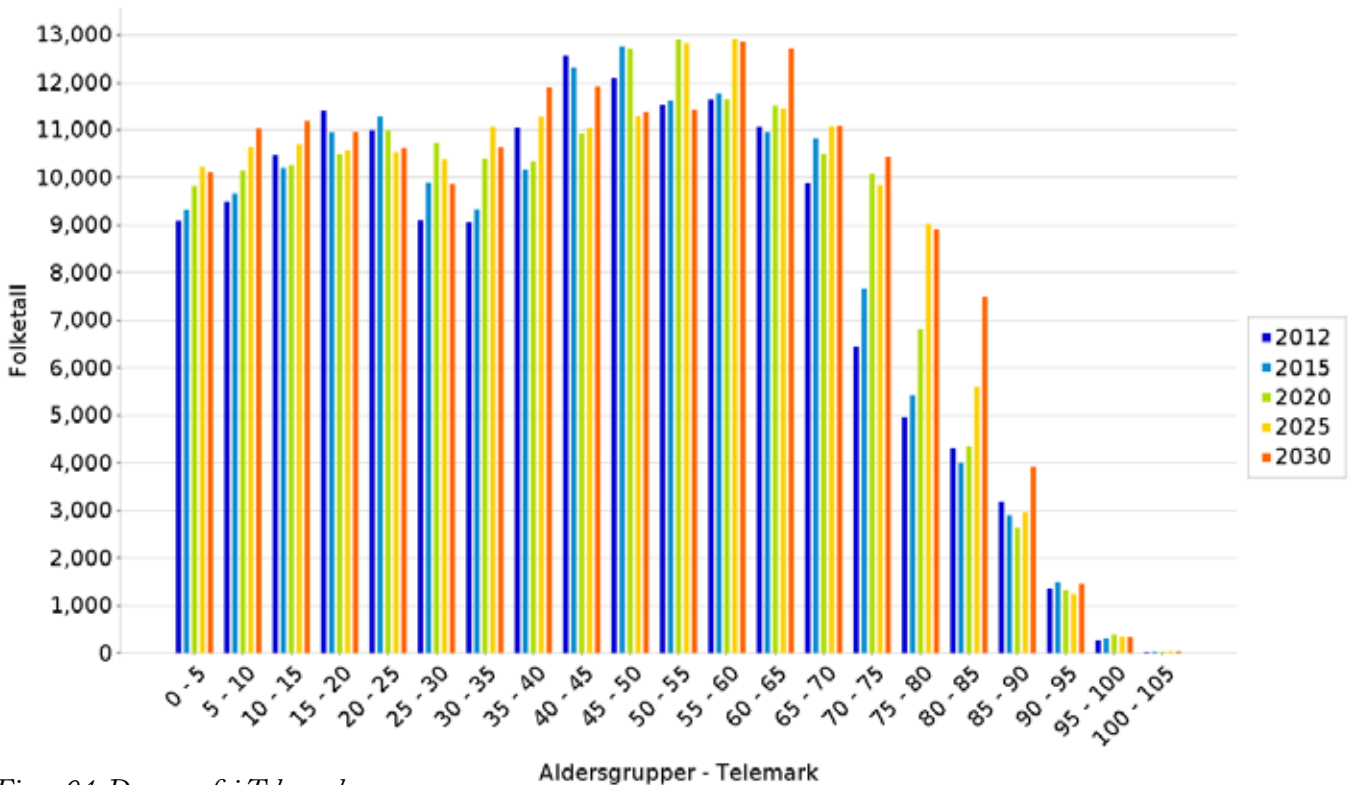
Utslepp frå transportsektoren utgjer 32% av det totale klimagassutsleppet på landsbasis.¹ For transportsektoren ligg det moglegheiter i å redusere klimagassutsleppa ved å redusere behovet for bilbruk, særleg i byområda. Overgang til meir miljøvenleg drivstoff kan også bidra positivt.

Telemark har store utfordringar med rasfare, mellom ana knytt til infrastruktur. Klimaendring kan medføre auka skredfare og meir erosjon. Telemark er eit viktig

fylket i høve til produksjon av fornybar energi og naturressursane i Telemark kan bidra til større produksjon av fornybar energi i framtida.

1.4.6 Evaluering av gjeldande planar

I samband med planarbeidet er det foretatt ei evaluering av gjeldande kollektivplan, fylkesvegplan, trafikksikkerhetsplan og senterstrukturplan. Ulike samarbeidsaktørar har gitt tilbakemeldingar. I hovudsak er tilbakemeldingane at planane er viktige, dei har gode intensjonar og målsettingar men dei kunne vore meir konkrete og tydelege i ein del tilfelle for å vere gode styringsdokument.



Figur 04: Demografi i Telemark

2 Overordna mål

I Telemark er det ei vedtatt målsetting at vi skal strekke oss mot eit Bærekraftig Telemark. Areal- og transportplanlegging kan bidra til dette og følgande hovudmål er formulerte for planen:

Befolkningsvekst skal skapast ved å velje løysingar som sikrar attraktivitet for bedrifter, bebuarar og besøkande.

Bærekraft skal skapast ved å velje areal- og transportlysingar som fremmer miljøvenleg transport, trafikktryggleik, god folkehelse, og god samfunnsøkonomi.

2.1 Overordna resultatmål

For å måle om ein er på veg i riktig retning er det vald ut resultatmål. Resultatmåla nedanfor er valde ut i frå kva ein ønsker å oppnå i planperioden og ut i frå kva som er mogleg å måle.

- Folketalsutviklinga i Telemark skal vere som landsgjennomsnittet.
- Arbeidsmarknadsintegrasjonen² i Telemark skal auke med 10 % i regionane og eksternt.
- Klimagassutslepp frå transportsektoren på fylkesnivå³ skal reduserast med sin relative andel av den nasjonale totale utslippsreduksjonen på 30% innan 2020.⁴ For Grenland skal CO₂ utsleppa frå transport reduserast med minst 15% i forhold til 2010 nivå innan Bypakke Grenland fase 1 er fullført. (innan 2025)

3 Overordna strategiar

ATP Telemark er ei samanslåing av det som tidlegare var fire planar. For at planane nå skal bli godt integrerte er det utmeisla fem overordna strategiar som skal gjelde for alle tema. Dei fem strategiane skal vere grunnlag for prioritering både i handlingsprogramet og for vidare arbeid i planperioden.

Satse på hovudferdselsårer

for større mobilitet for arbeidsreisande og næringstransport

Trygging av skuleveggar

for betre folkehelse og trivsel

Styrke kollektivknutepunkt

for eit meir brukarvenleg og effektivt kollektivtilbod

Effektivisere transportsystemet

for meir miljøvenleg transport, god forvaltning og god framkome

Styrke byar og tettstader

for trivsel, miljø og utvikling

² Måles etter Telemarksforsning AS sin målemetode for arbeidsmarknadsintegrasjon.

³ SSB vil i løpet av 2014 publisere tal for klimagassutslepp på fylkesnivå. Det blir også utarbeida statlege måleindikatorar for transportsektoren i løpet av 2014. Resultatmåla kan bli justerte etter at desse er på plass.

⁴ Målsettinga er henta frå Klimaforliket i Stortinget i 2008 og tar utgangspunkt i 30% reduksjon av nasjonale utslepp rekna i 1990.

4 Kollektivtrafikk

Kollektivtransport omfattar ordinær rutegående transport på buss og ferge, skuleskyss, tog, fly, bestillingsruter, tilrettelagt transport (TT-ordninga) samt ledsagerordninga.

Fylkeskommunens rolle og ansvar ifht lokal kollektivtrafikk og skuleskyss er hjemla i yrkestransportlova. Ansvaret for skuleskyss er hjemla i opplæringslova. Staten har ansvar for tog, medan private aktørar har hovudansvaret for fly og ekspressbusstilbodet.

Fylkeskommunen har ansvar for strategisk planlegging og drift av lokal kollektivtransport. Fylkeskommunen bestiller gjennomføringstenester og forvaltningsoppgåver frå Vestviken kollektivtrafikk AS (Vkt). Vkt inngår avtalar med bussoperatørane. Fylkeskommunen bruker 229 mill kr i året (2013) på drift av kollektivtilbodet. I tillegg går noko investeringsmidlar på fylkesveggar (8,2 mill kr i 2013) til tiltak på vegnettet som betrar tilhøva for kollektivtrafikken.



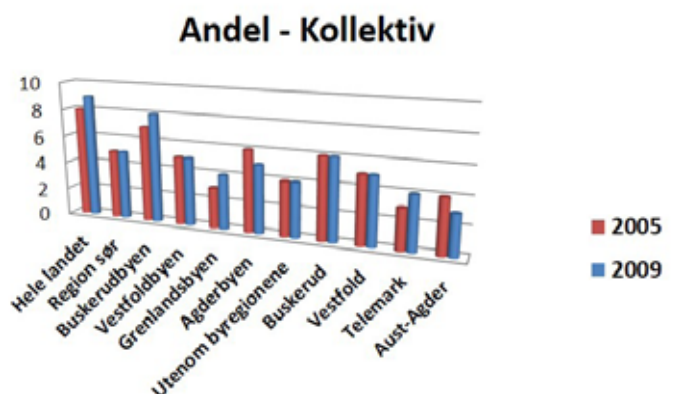
4.1 utfordringar og moglegheiter

4.1.1 Generelt

Telemark fylke har store variasjonar i befolkningstettleik, trafikkgrunnlag og transportbehov. Kollektivandelen i fylket er låg sett i høve til samanliknbare område. Reisevaneundersøkinga (RVU) frå 2009 viser at kollektivandel for Telemark og Grenland er 4%. (Grenland gir størst utslag i RVU og tala er dermed mest representative for Grenland.) Til sammenlikning har Vest-Agder 6%, Vestfold 5%, heile landet 9%.

Sørlandsbanen kryssar fylket, og er via Bratsbergbanen bunde saman med Vestfoldbanen. Langs hovudvegane kjører offentleg betalte bussruter og kommersielle ekspressbussar. Fylkeskommunen kjøper transporttenester både av NSB og av dei kommersielle aktørane. I tillegg leveres fergetransport i Porsgrunn og Kragerø kommunar.

I byområda er potensialet stort for å få til eit høgfrekvent og kostnadseffektivt tilbod som kan bidra til positiv stadutvikling og reduksjon av klimagassutslepp. Langs hovudferdsleårene i middels tettbygde område er det også eit potensiale til å få fleire til å nytte kollektivtilbodet til daglege aktivitetar. I andre delar av fylket er såpass store avstandar og låg folketettleik at det er vanskeleg å få til eit kostnadseffektivt kollektivtilbod som har reell innverknad på reisemiddelvalet til befolkningen.



Figur 05: Kollektivandel i Telemark og Grenland 2009

Reiser og transport følger ikkje administrative grenser men dannar gjerne nettverk kring byar, sentra og tettstader, dit mange pendlar frå omlandet. Tidligare planar har inndeling av fylket etter administrative grenser. Ved å dele inn fylket i ulike soner ut i frå ulikskapane i behov og moglegheiter kan ein få betre grep på dei ulike utfordringane.

4.1.2 Jernbane

Skien stasjon er endestoppet på IC-triangelet frå Oslo og sørover langs vestsida av Oslofjorden. Når Eidan-gerparsellen (Larvik-Porsgrunn) ferdigstilles i 2018 gir denne redusert reisetid mellom Grenland og Oslo på 22 minutt. Dette store enkelttiltaket er viktig for regionforstørring og felles bu- og arbeidsmarknad med Vestfold og Oslo-området. Iflg NTP 2014-2013 vil det vere halvtimesfrekvens heile dagen til Skien innan 2026.

Grenlandsbanen (samankopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen) er eit anna stort enkeltprosjekt som vil bety mykje for regionforstørring mot Agderfylka og Sør-Vestlandet. Det er vedtatt oppstart av Konseptvalg-gutredning (KVU) for denne forbindelsen i behandlinga av NTP 2014-2023.

Ferdigstilling av Grenlandsbanen vil i tillegg til dei positive effektane for regionforstørring også opne for nye moglegheiter for eksisterande Sørlandsbane. Saman med Bratsbergbanen kan dei bli viktige element i eit lokaltogkonsept som bind saman store delar av Telemark med Kongsbergregionen, Vestfoldbyane og Agderfylka. Dette konseptet har også moglegheiter for kopling mot ein eventuell framtidig bybane i Grenland.

For å oppretthalde drifta på Bratsbergbanen må passasjertalet styrkast for å sikre drifta framover. Eit viktig suksesskriterium for å trekke til seg passasjerer er frekvens og regularitet. Regulariteten på Bratsbergbanen er svært dårleg og skuldast ein kritisk materiellsituasjon med nedslitte diesellokomotiv. Det manglar 800 m banestrekning på Notodden for å kunne kjøre elektrisk materiell helit fram til den nye kollektivterminalen der. Railconsult har utarbeidd ein rapport med kostnadsrekna løysingsalternativ. God korrespondanse med buss og med Sørlandsbanen er også viktig for attraktiviteten og breidda i kundegruppa.

4.1.3 Bussruter

Distrikta i Telemark har eit middels frekvent kollektivtilbod langs dagens ekspressbusstrasear, sjå tabell nedanfor. Stader som Seljord, Bø, Lunde, Ulefoss, Rjukan og Notodden ligg langs desse hovudferdselsårene.

	<i>Minimum avgangar i rush</i>	<i>Minimum avgangar utanfor rush</i>
Høg frekvens	To per time	Ein per time
Middels frekvens	Ein per time	Annankvar time
Låg frekvens	4-6 avganger per dag inkludert skuleskyss	

Figur 06: Klassifisering av frekvens for kollektivtrafikken.
Kjelde: Vestviken kollektivtrafikk AS.

Dei som bur lenger unna hovudferdselsårene har eit kollektivtilbod med låg frekvens og nokre stader utgjer open skuleskyss den vesentlegaste delen av kollektivtilbodet. Dette medfører at kollektivtilbodet i mange strøk ikkje opplevas som viktig for mobiliteten. I bybandet i Grenland er kollektivtilbodet i dag allereie godt med tanke på frekvens og pris men i området har ein del å hente på reisetid. I Grenland er det framleis få som reiser kollektivt samanlikna med andre byområde i landet, men antalet kollektivreisande har auka kraftig dei siste åra.

4.1.4 Bestillingstransport

Bestillingsruter er ruter som går etter behov og må tingast på førehand. Det er i dag tilbod om bestillingsruter i alle kommunar i Telemark. Tilbodet er aktuelt på ruter der talet på passasjerar på ein avgang ofte er under 3 til 4 reisande, eller ofte har ingen reisande, eventuelt reisande på kun delar av ruta. Avhengig av behovet kan kjøretøy for bestillingstransport variere frå mellomstore bussar til drosjebilar. Tfk betaler for utført produksjon, dvs. køyrde km.

Bestillingstransport lønar seg miljømessig fordi ein unngår å kjøre tomme bilar unødig, men krev også meir administrasjon og godt samarbeid og oppfølging mellom transportørar, kommunen og brukarar. Tilgjengelig informasjon til kunden er svært viktig. Både busselskap, turvogn og taxiselskap utfører bestillingsruter.

For brukarane kan bestillingsruter vere eit betre og meir fleksibelt tilbod enn ordinære bussruter i enkelte distrikt. I Telemark har ein behov for å dekkje store geografisk område og på mange ruter er det stor variasjon i kor passasjerar reiser frå. Difor har mange bestillingsruter ingen fastsett ruteplan, men heller fast ankomsttid til reisemåla. Transportøren kan legge opp ruta tilpassa kven som er med. Slik vil dei reisande kunne få ein tilnærma dør-til dør transport dei dagane det er behov. Reisemåla kan vurderast i samarbeid med kommunane og kan vere kommunesenter, kollektivknutepunkt, kulturhus, sjukehus, idrettshall med meir.

4.1.5 Knutepunkt

Effektive og attraktive kollektivknutepunkt er særskild viktig for å få til eit smidig og velfungerande kollektivsystem som trekk til seg passasjerar. Fasilitetar for dei reisande, parkering og ladestasjonar for elbil er eksempel på viktige element på dei fleste knutepunkt og på mange haldeplassar. Gjennom prosjektet Kid II Telemark (sjå nedanfor) er det utarbeida eit forslag til knutepunkthierarki og knutepunktstandard for Telemark. Dette legges til grunn for ATP Telemark med handlingsprogram og vil vere strukturerande for samarbeidet om knutepunkt i planperioden.

I NTP 2014–2017 er rollefordeling i høve til utvikling av knutepunkt omtala:

Fylkeskommunene har ansvar for store deler av kollektivtransporttilbudet, og de har en viktig rolle i arealplanleggingen. De bør derfor ha et overordnet ansvar for å peke ut de viktigste stamrutene for kollektivtransport og de viktigste knutepunktene, mens kommunene bør legge til rette for hensiktsmessig arealutvikling, og særleg at det fortettes rundt kollektivknutepunktene. Knutepunktstrategier bør inngå i arbeidet med regionale planstrategier og planer. Fylkeskommunene bør også ha et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utviklingen av knutepunktene og tilliggende områder. I finansiering og utvikling av det enkelte knutepunkt vil den etablerte ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene ligge til grunn.

Ansvarsfordeling for investering, drift og vedlikehald av knutepunkt er viktig å plassere. Kvart knutepunkt har sine lokale utfordringar og behov. Eit godt samarbeid mellom alle aktørar er viktig for å få til den lokale tilpassinga og ansvarsfordelinga som fungerer på kvart enkelt knutepunkt. Ansvarsfordeling mellom dei ulike aktørane bør avtalast konkret for kvart enkelt knutepunkt.

4.1.6 Fergetransport

På bakgrunn av folketal og reisestraumar er rutetilbodet i Kragerø og Porsgrunn godt, med inntil 12 avgangar dagleg. Frekvensen ligg over dei parametra. Svv legg til grunn ved innkjøp av rutetransport tilknytta riksvegsamband. Det er imidlertid behov for betre korrespondanse mellom buss og ferge både på fastlandet og på øyene.

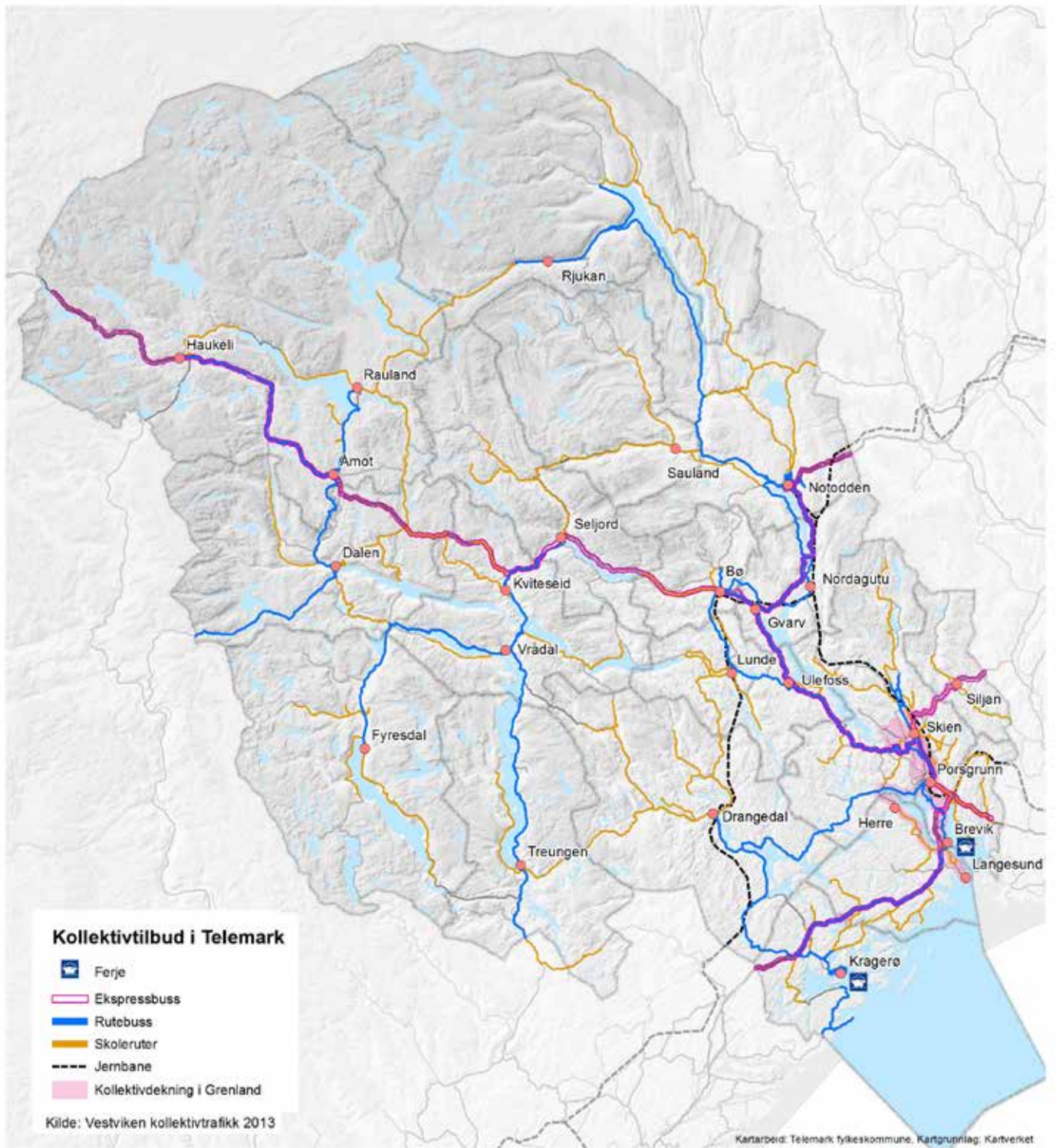
Fylkeskommunen har i samarbeid med henholdsvis Porsgrunn og Kragerø kommunar nyleg organisert fergeverksemdene i Porsgrunnskjærgården og omegn, og Kragerøskjærgården, i såkalt «egenregi» ved å opprette to interkommunale selskap. Organiseringa føresett bl.a. ein særleg kontroll- og instruksjonsadgang. Dette gir samstundes gode moglegheiter for å forme og utvikle tilbodet.

4.1.7 Flyplassar

Sandefjord Lufthamn Torp er den viktigaste flyplassen for Telemark. Bygginga av Eidangerparsellen samt utbyggingane langs E18 i Telemark og Vestfold forsterkar dette. I fylket har vi to privat drivne flyplassar med rutetraffikk, Skien Lufthamn og Notodden flyplass. Frå Notodden har ein ruteflygningar til Bergen, Stavanger og Florø. Skien har ruteflygningar til Bergen. Flyplassane er mellom anna viktige for arbeidsreiser og pendling.

4.1.8 Prosjekt

Kid Telemark II – samordning av buss, bane og ferge er eit samarbeidsprosjekt i arbeidet med knutepunkt, strategisk ruteplanlegging og billett, takst og markedsføring. I forprosjektet har ein mellom anna synfart fleire knutepunkt, og utarbeida kartmateriale over rutenettet. I arbeidet med knutepunkt har ein laga ein standardmal, og eit forslag til knutepunkthierarki for Telemark som er lagt ved denne planen. Prosjektet har vidare foreslått ei prioritering for kva for knutepunkt ein ser naudsynt å jobbe med framover. Vidare skal ein i prosjektet planlegge og prosjektere knutepunkt med kommunane, jobbe med samordna billettprodukt og strategisk ruteplanlegging.



Figur 07: Kollektivtilbudet i Telemark 2013.

4.2 Mål for kollektivtrafikk

Fleir og meir tilfredse passasjerar
Sikker og påliteleg elevtransport for dei med rett til skyss
Redusere miljøbelastning frå transportsektoren

4.2.1 Resultattmål

1. KTI (kundetilfredse målt årleg av Vkt) skal haldast på 73 poeng som i 2013.
2. Passasjertalet skal ha ei utvikling som er ulik for ulike soner.
 - a. By: 5,1% årleg vekst i pasasjertal
 - b. Hovudferdsleårer: 2,0 % årleg vekst i passasjertal
 - c. Spredtbygde strøk: oppretthalde dagens passasjertal.
3. Elevane skal bli meir nøgde med elevtransporten i perioden 2015-18 (Undersøking av nøgde tas inn i den årlege elevundersøkinga.)
4. Kollektivandelen i reisemiddelfordelinga for Telemark skal endrast frå 4% i RVU-undersøkinga i 2009 til minimum 8% i 2025.
5. Gjennomsnittleg co2 utslepp pr buss pr km i Telemark skal reduserast med 25% frå 2015 til 2018.

4.3 Strategi for kollektivtrafikk

Strategiane skal fortelje korleis vi skal arbeide for å nå måla og dei skal vere eit verktøy for å prioritere.

4.3.1 Strategigrep

Telemark fylkes deles inn i ulike soner med differensiert grunntilbod. Sonene skal vere basert på potensiale og behov. Med potensiale meines befolkningstettleik og nærleik til viktige hovudferdsleårer. Behov vurderast ut i frå arbeidsmarknadsregionar/pendlingsomland og folketal.

Soneinndeling:

- Sone 1:* Bybandet i Grenland
- Sone 2:* Område nær hovudferdsleårer med ekspressbuss, nær jernbanestasjonar samt randsona til bybandet i Grenland.
- Sone 3:* Område lengre unna hovudferdsleårer/stasjonar og byområde.

Dagens kollektivtilbod er delvis lagt til grunn for soneinndelinga. Men framtidige moglegheiter er også inkludert i sonene. Eit døme på dette er Sørlandsbanen som i dag har låg frekvens men som har eit potensiale for høgare frekvens og dermed større betydning for dei reisande. Sonene og tilbodet innanfor sonene er førebels kun skissert som prinsipp og vil bli nærare definert gjennom eit eige prosjekt. Sjå handlingsprogrammet.

Knutepunktsinndeling:

Knutepunkt er regionale knutepunkt, lokale knutepunkt og deretter viktige haldeplassar. (Sjå vedlegg: Knutepunkt i Telemark – standard og hierarki.)

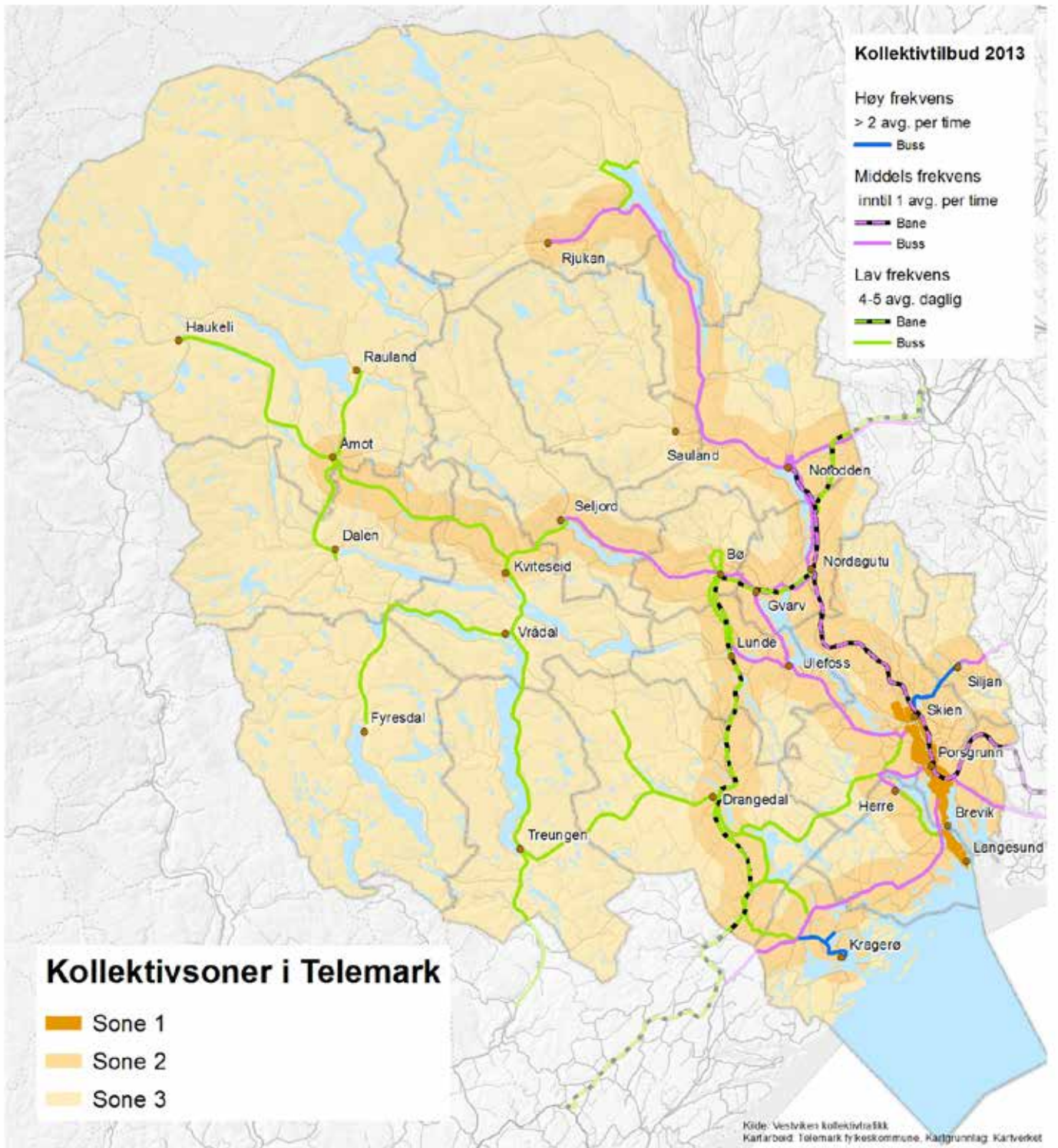
4.3.2 Strategi

Investeringar:

- Prioritere utvikling av viktige knutepunkt og haldeplassar: Dei knutepunkta som prioriteres først er dei som har stort gap mellom dagens og anbefalt standard og der det ligg til rette for godt samarbeid med aktuelle aktørar.
- Framkommelighetstiltak for kollektivtransporten prioriteres i bybandet i Grenland.
- For skuleskyss prioriteres sikkerhetstiltak ved haldeplassar.

Drift:

- Styrking og utvikling av kollektivtilbodet skal prioriteres høgast i bybandet i Grenland (sone1) deretter langs hovudferdsleårer og randsoner. (sone 2)
- I spredtbygde strøk (sone 3) prioriteres vidareutvikling av bestillingsruter og mating til ruter langs hovudferdsleårer.
- Prioritere målretta og sømlause billettprodukt for pendlarar og ungdom.
- Bygge opp under dagens jernbane og framtidig jernbanesatsing gjennom samordna ruteplanlegging og innspel til arealutvikling rundt knutepunkt.



Figur 08: Prinsippskisse om som viser soner for kollektivtrafikk.

5 Fylkesvegar

Telemark fylkeskommune har ansvar for om lag 1900 km fylkesvegar, dette utgjør 80% av overordna vegnett i Telemark. Det fylkeskommunale vegnettet omfatter alt fra høgtrafikkerte bygater, sentrale forbindelsesårer på tvers av region- og fylkesgrenser og lågtrafikkerte strekninger i utkantstrøk og enkelte reine bustadgater. Fylkeskommunens rolle og ansvar i forvaltning av fylkesvegnettet er hjemla i veglova og vegtrafikklova.

Fylkeskommunen har ansvar for strategisk planlegging for fylkesvegnettet og for gjennomføring og prioriteringar innanfor drift, vedlikehald og nyanlegg. Fylkeskommunen i Telemark løyver ca 177 mill kr i året (2013) til investeringer/anlegg og 239 mill/året (2013) til drift/vedlikehald av fylkesvegane. Fylkeskommunen bestiller gjennomføringstenester og forvaltningsoppgåver frå Statens vegvesen (SVV).

5.1 Utfordringar og moglegheiter

5.1.1 Generelt

Telemark er eit fylke med store avstandar og mykje pendling. Infrastrukturen i ein slik geografi er kostbar men svært viktig for å oppretthalde gode nærmiljø, bulyst og attraktivitet.

Forfallet på fylkesvegnettet i Telemark er i rapporten "Hva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet?" (SVV 2012) beregna til 3 mrd. 2012 kroner. Forfallet er i hovudsak knytta til vegkropp, bru og tunell. Med vegkropp meines både vegdekke og vegfundament, og drens- og avløpsanlegg. Det er to hovedutfordringar knytta til forfallet:

- Stoppe forfallet for at vegane fortsatt ikkje skal brytast ned (løyves vanlegvis over driftsbudsjettet)
- Ta igjen vedlikeholdsetterslepet (tiltak løyves over investeringsbudsjettet)

Beregningar (SVV) viser eit årlig behov til drift og vedlikehald i 2014 på 277,5 mill. kr. for å stoppe det årlege forfallet på fylkesvegane.

Store delar av fylkesvegnettet har for dårleg fundament og drenering i høve til den belastninga vegen blir utsett for. Dette fører til at vegfundament og bærelag

gjennomgåande får større belastning og raskare nedbrytingstakt enn ønskeleg. For brukarane gir dette i første omgang utslag i ujamn veg. Dekketilstanden til en veg måles med ein verdi for *jevnhet* og ein verdi for *spordybde*. I tillegg til at desse verdiane seier noko om fundament og drenering, seier spordybden noko om slitasje knytt til stor trafikkmengd. Nivået på spordybde og jevnhet har vore relativt stabilt dei siste åra men datagrunnlaget tyder på at forfallet er svakt aukande. Tilstand målt ved hjelp av jevnhet og spordybde sier ikkje noko om tilstanden til massane under det øvre vegdekket. Forfallet kan difor vere stort sjølv om dette ikkje visast i målt jevnhet og spordybde. Telemark fylkeskommune har vidare betydelege utfordringar med omsyn på bru og tunellar. Fleire av bruene og tunellane har ein kritisk tilstand og krev tiltak relativt raskt for å kunne oppretthalde tryggleiken og for å unngå reduksjon i tillatt aksellast på bruene.

Det blir derfor viktig å prioritere midla slik at ein tenker mest mogleg langsiktig når det gjeld å ivareta vegkapitalen samstundes som ein skal møte dei viktigaste av brukarane sine behov for tryggleik og framkomme i dag. Fornuftige investeringstiltak som tar att etterslepet kan til dømes bidra til lågare driftsutgifter på sikt. Noko som i sin tur gjer at ein kan få meir vedlikehald ut av pengane.

Kostnadane knytt til dei fleirårige driftskontraktene aukar stadig. Dette skuldast mange ulike tilhøve. Fylkeskommunen har i 2012 vedtatt ein strategi for driftskontrakter som har til hensikt å utvikle nye modellar mellom ana for å oppnå riktigare prising, få kontroll på prisutviklinga og å heve kompetansenivået i bransjen.

5.1.2 Myke trafikantar og universell utforming

I høve til fylkeskommunale og statlege målsettingar har fylkeskommunen eit medansvar for å fremje miljøvenleg transport, deriblant gange og sykling. Skal ein satse på sykling i Telemark er det fleire typer syklistar og gåande ein bør ta omsyn til. Gruppene har til dels ulike behov.

Sykling til skulen og i nærmiljøet krev i hovudsak tilrettelegging for trafiksikkert framkomme innanfor ein radius på 2-4 km frå skulen. Målgruppa er skuleborn og ungdommar som er framtidens arbeidsreisande.

Telemark er eit fylke som ligg godt til rette for ei satsing på sykkelturnisme. Her er allereie både nasjonale og regionale ruter som er merka og som til dels har «syklist velkommen» standard. I tillegg har ein mange småvegar

og fjellvegar som til dels er kobla saman gjennom lokale initiativ og kan koplast saman med andre ruter slik at det er potensiale for å utvikle eit omfattande nettverk

Arbeidsreiser eller transportsykling krev ofte tilrettelegging over lengre avstandar. Hovudvegnett for sykkeltrafikk i Grenland (vedtatt 2009) har fokus på denne typer reiser og ligg til grunn for mange av dei planlagte tiltaka i Bypakke Grenland.

Tilrettelegging for gangtrafikk til daglege gjeremål er anbefalt for avstandar inn til 3 km. I byar, tettstader og nærmiljø er det gode muligheter for å tilrettelegge for auka gangtrafikk. Det viser seg at om ein skal velje å ta beina fatt må det vere trivelege omgivelsar og det bør vere aktivitet i form av forretningar, servering eller ana folkeliv. Derfor er arkitektur og byplanlegging særleg viktig dersom ein vil ha fleire til å gå. (*Sjå Nasjonal gåstrategi, SVV 2013 og Strategi og plan for myke trafikant-ter i grenland, Tfk2013.*)

I ein del tilfelle er det samanfallande interesser mellom ulike grupper av dei myke trafikantane. Til dømes kan ein GS-veg til skulen også ha ein samanbindande funksjon for sykkelturistar eller turstiar. Samstunds kan det gi betre tilkomst til eit kollektivknutepunkt eller ein haldeplass og såleis støtte opp om både stadutvikling og arbeidsreiser

5.1.3 Riksvegar

Riksvegane i Telemark er E18, E134, Rv36 og Rv41. Gjennomføringa av E134 Århus-Gvammen vil ha stor tyding for framkomme og trafikktryggleik. Kontakten mellom Aust- og Vest-Telemark vil betrast og arbeidsmarknadsintegrasjonen både innanfor og ut av fylket vil auke. Det er viktig at dette tiltaket blir følgd opp med andre tiltak langs E134, noko som vil kunne betre mobiliteten i store delar av Telemark. E18 gjennom heile fylket er under planlegging. Fortgang i desse planane er viktig, ikkje minst for trafikktryggleiken for dei reisande. Langs RV36 er det planar om fleire utbetringar. Ny trasé over Geiteryggen i Skien vil bli gjennomført som ein del av bypakka. Utbetringstiltak på resten av strekningen vil kunne ha stor tyding for pendling og skulereiser. Rv41 går gjennom tynt befolka område men har stor tyding i høve til reiseliv og ana lokalt næringsliv i tillegg til tryggleik og mobilitet for dei som bur i regionen. Vegen er i dag i dårleg stand og har eit stort etterslep.

5.1.4 El-bilar

Auka bruk av ladbare bilar kan yte eit viktig bidrag til å redusere utslepp av klimagassar frå transportsektoren. Talet på elbilar i Telemark ser ut til å vere i kraftig utvikling. Anslått tal på bilar i september 2013 er 127 mot 39 bilar i juni 2012. Auken er stort sett i Grenland der talet på bilar er meir en tredobla på eitt år. Førebels ligg talet på elbilar i fylket under landsnittet. Den kraftige veksten vil medføre behov for fleire ladepunkt i tida framover. Pr i dag er dei fleste ladepunkta i Grenland og i Bø. Fylkeskommunen har ein mulighet til å støtte opp under utviklinga ved å etablere ladestasjonar ved eigne verksemdar. Fylkeskommunen kan i tillegg bruke si rolle som samordnar av areal og transportspørsmål samt koordinator for knutepuntsutvikling til å medvirke til hensiktsmessig utbygging av ladepunkt rundt om i fylket.

5.1.5 Vegkategoriar

Det er foreslått endra status på nokre få vegstrekningar. Nokre strekningar er foreslått endra til øvrig fylkesveg av di dei er armar til dømes til nedlagte stasjonar. Vegen til Notodden sjukehus er endra til strategisk viktig fylkesveg. Langs Fv23 ved Nylende i Skien er ein delstrekning endra av di store kjøretøy nytter ei parallell rute som følgje av låg jernbaneundergang. Sjå figur 10.

5.2 Mål for fylkesvegar:

5.2.1 Mål

Telemark skal ha eit effektivt fylkesvegnett som bind bu-, besøk- og arbeidsmarkedsregionar tettere og tryggare saman.

Det skal vere attraktivt å gå og sykle i nærmiljøet.

Forfallet på fylkesvegnettet skal stoppes og ein skal ta att vedlikeholdsetterslepet.

5.2.2 Resultatmål:

Resultatmåla skal målast minimum kvart 4. år og skal gi ein pekepinn på om ein går i retning av måla. resultatmåla skal vere målbara.

1. Jevnhet/spordybde.

a. Strategisk viktige vegar skal ha *minimum middels* standard mht. spordybde og minimum *dårleg standard* for jevnhet i 2018. Ingen skal ha redusert standard.

b. Ingen viktige fylkesvegar skal ha redusert standard for spordybde og jevnhet.

2. Det utvikles målemetode for utviklinga innanfor gange og sykkel basert på følgande parametre, målt i perioden 2015–19:

- Løpemeteter nyanlagt/forbedra skuleveg (GS og fortaug) langs fylkesvegar ihht. vedtatt strategi skal auke i alle regionar.
- Løpemeteter nyanlegg/forbedra skuleveg (GS og fortaug) langs kommunal og fylkeskommunal veg skal auke som følge av tildeling av Aksjon skulevegmidlar.
- Dekketiltanden skal vere betre i 2019 enn i 2015.
- GS-andelen i reisemiddelfordelinga for Telemark skal endrast frå 22% i RVU-undersøkinga i 2009 til 35% i 2025.

3. Etterslep på fylkesvegnettet måles som eit minimum i 2015, 2019 og i 2025. Etterslepet skal vere redusert med 10% frå 2015 til 2025 innanfor dagens rammer.

5.3 Strategi for fylkesvegar:

Strategiane skal fortelje korleis vi skal arbeide for å nå måla og dei skal vere eit verktøy for å prioritere.

5.3.1 Strategigrep: Kategorisering av vegnettet

Som grunnlag for prioriteringar er fylkesvegnettet i Telemark inndelt i tre kategoriar:

- Strategisk viktige fylkesvegar
- Viktige fylkesvegar
- Øvrige fylkesvegar

Inndeling er basert på tre kriterium:

1. Vegens forbindelsesfunksjon for næringsliv, arbeidsmarkedsregionar, reiseliv og anna verdiskapning.
2. Trafikkmengd
3. Betydning for kollektivtrafikken

5.3.2 Strategi

Investering

- Framkommelighetstiltak prioriteres på strategisk viktige vegar.
- Trafikktryggleikstiltak prioriteres på skuleveg og mot utforkjøringsulukker.
- Miljøvenlege transporttiltak prioriteres på skuleveg, i kollektivknutepunkt, langs hovudferdselsårer og i Grenland.

Drift og vedlikehald

- Stoppe forfallet på strategisk viktige og viktige fylkesvegar samt følge minimumsstandard på øvrige fylkesvegar
- Påvirke nasjonale myndigheter for å sikre auka rammeoverføringar til fylkeskommunen og til statleg infrastruktur som berører fylket.
 - a. By: 5,1% årleg vekst i passasjertal
 - b. Hovudferdsleårer: 2,0 % årleg vekst i passasjertal
 - c. Spredtbygde strøk: oppretthalde dagens passasjertal.



Figur 09: Fylkesvegar i Telemark



Tabell som syner endringar i fylkesvegkategoriar:

Vegnr	Fra sted	Til sted	Avst.	Viktighet	Endring	Merknad
31	Lagmannsgården X31	Nylende øst rkj XF31	0,402	SV	Fra V til SV	Omkjøringsveg for tunge kjøretøy på fv 32, pga jernbaneundergang
31	Lagmannsgården X31	Brekketun øst XF32	0,211	SV	Fra V til SV	Omkjøringsveg for tunge kjøretøy på fv 32, pga jernbaneundergang
32	Brekketun øst XFV32	Nylende øst rkj XFV31		V	Fra SV til V	Erstattes av strekningene over
34	Hovenga bru nord rkj XF32	X Kleppvegen	1,918	V	Fra Ø til V	Veg med høy standard og mye trafikk
38	Merkebekk XF38	Merkebekk ST	0,030	Ø	Fra SV til Ø	Vegarm til nedlagt stasjon
38	Eggevåg XF38	Eggevåg ST	0,080	Ø	Fra SV til Ø	Vegarm til nedlagt stasjon
360	Hjuksebø X arm	Huksebø ST	0,750	Ø	Fra SV til Ø	Vegarm til stasjon, lite trafikk
360	Vårheim fv. 360 X arm	Holtsås	0,939	Ø	Fra SV til Ø	Vegarm til stasjon, lite trafikk
363	Kil XF363	Kil brygge	0,858	Ø	Fra SV til Ø	Vegarm til brygge, lite trafikk
601	Spiten XE134	X H Abr. Hansensgate	1,676	V	Fra Ø til V	Veg til sykehus, mye trafikk
515	A. Agder grense/ Vertshus	A. Agder grense/ Nabbe	10,985	Ø	Fra Ø til V	Veg som bind fylkene saman. Reiseliv.

Figur 10: endring i fylkesvegkategoriar

6 Trafikktryggleik

Som vegeigar har fylkeskommunen eit ansvar for standard på drift og vedlikehald på fylkesvegnettet, samt eit ansvar for å søke trafikkikkerhetsmessig gode løysingar på nye fylkeskommunale vegprosjekt. Desse oppgåvene blir gjort i samarbeid med Statens vegvesen.

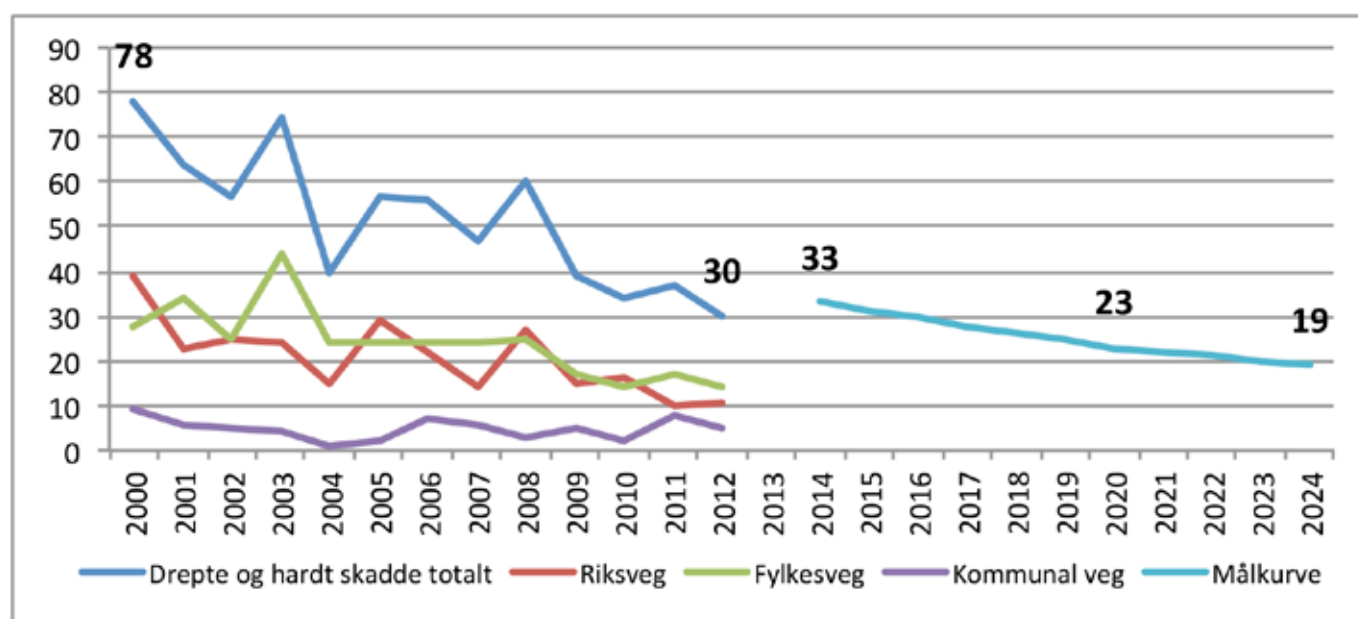
I vegtrafikkloven § 40 a heiter det: «Fylkeskommunen har eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikkikkerheten i fylket». Dette tyder at fylkeskommunen har eit lovpålagt regionalt ansvar utover det å vere vegeigar. Fylket er bindeleddet mellom staten, som har sett nasjonale mål i trafikkikkerhetsarbeidet, kommunene og andre lokale aktørar som må bidra for å nå både dei fylkeskommunale og dei nasjonale måla.

I Telemark blir mykje av trafikkikkerhetsarbeidet administrert gjennom fylkets trafikkikkerhets-utvalg (FTU). FTU består av tre fylkestingsmedlemmer med stemmerett og 10 konsultative medlemmer.

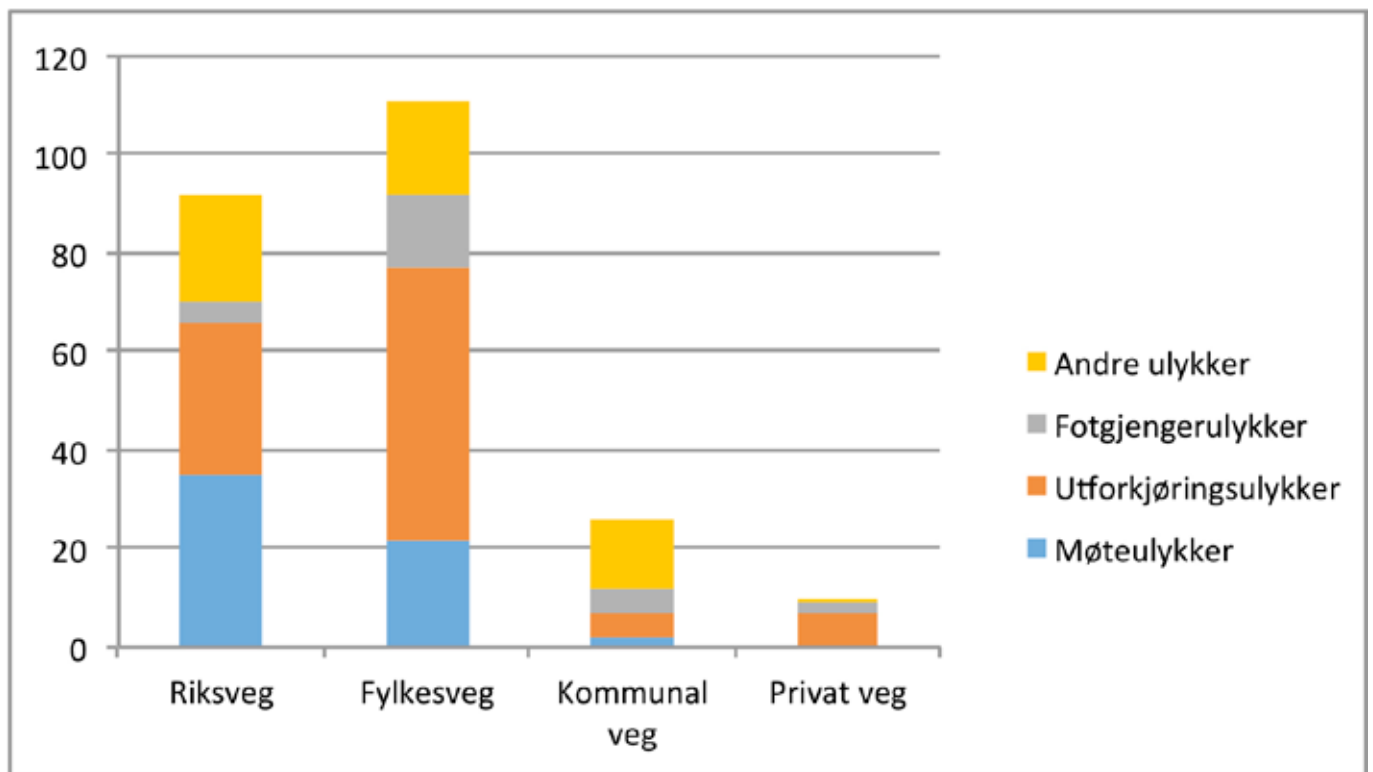
6.1 Utfordringar og moglegheiter

Ulykkesstatistikken for Telemark viser ei klar positiv utvikling, fra 78 drepte og hardt skadde i år 2000 til 30 drepte og hardt skadde i 2012. Tala for 2013 viser ingen vesentleg endring i denne trenden for Telemark sin del.

Figur 11 viser ei målkurve for utviklingen i antall drepte og hardt skadde fram til 2024. Den tar utgangspunkt i at Telemark tar sin forholdsmessige del av reduksjonen i drepte og hardt skadde, med sikte på at ein skal nå det nasjonale målet om at det maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge i 2024.



Figur 11: Drepte og hardt skadde i Telemark – Utvikling 2000–2012 og målkurve for 2014–2024



Figur 12: Drepte og hardt skadde i perioden 2007–2012 i Telemark fordelt på vegkategori og ubellstype

Ulykkesstatistikken for 2007–2012 viser viktige trekk ved ulykkesbildet i Telemark:

- Telemark er blant dei fylka der andelen alvorlege utforkjøringsulukker er høgast. 42 % av alle drepte og hardt skadde i fylket blei drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker.
- 14 % av alle drepte eller hardt skadde i Telemark ble drept eller hardt skadd i MC-ulykker. Det er kun Agderfylka som har ein høgare andel.

Utforkjøringsulykkene har ofte samanheng med høg fart og unge sjåførar. På bakgrunn av dette er det i fylkeskommunen sin trafikkikkerhetsplan for 2010–13 anbefalt å rette haldningsskapande arbeid mot målgruppa unge sjåførar og mot adferd som høg fart.

Når det gjeld MC ulukkene er det vanskeleg å sjå eit klart mønster og klare årsakssamhengar. Telemark har ein relativt lang sommarsesong, noko som kan innvirke på statistikken. Det er gjort fysiske tiltak på vegnettet i Telemark dei siste åra for å få ned talet på MC-ulykker, mellom anna eit pilotprosjekt i på FV 32 frå Vestfold grense til Gjerpen kirke. Resultatet av dette arbeidet må ein følge med på i tida framover.

Fylkeskommunen legg med sine planar til rette for at fleire skal gå og sykle til og frå daglege aktivitetar. Dette medfører ein fare for at ulukkestalet vil auke blant myke trafikantar i tida framover. For å motverke dette kan ein styrke arbeidet for trygging av myke trafikantar gjennom satsing på gang- og sykkelveggar og på TS tiltak langs eksisterande GS-traséar. I tillegg kan ein gjennomføre målretta haldningsskapande arbeid i samband med gjennomføring av fysiske tiltak.

Trygg Trafikk har utarbeidd kriteria for kva ein trafikkikker kommune er og korleis kommunane bør arbeide. I samarbeid med fylkeskommunen kan desse kriteria nyttast som ei godkjenningssordning. Oppfyller kommunen alle krav kan dei søke Trygg Trafikk om tittelen Trafikkikker kommune. Å oppnå godkjenning tyder ikkje fravær av trafikkulykker, men at kommunen arbeider godt, målbevisst og heilskapleg med trafikkikkertryggleik.

6.2 Mål for trafikktryggleik

0-visjonen: 0 drepte eller hardt skadde i trafikken. Alle kommunar skal være sertifisert som «trafikksikker kommune» innan 2025.

6.2.1 Resultatmål

Resultatmåla skal målast minimum kvart 4. år og skal gi ein pekepinn på om ein går i retning av måla. Resultatmåla skal vere målbare.

1. 0-visjonens delmål: Det skal maksimalt vere 19 drepte og hardt skadde i vegtrafikkulukker i Telemark i 2024.
2. Redusere talet på utforkjøringsulukker med drepte og hardt skadde med 15% innan 2019 og 38% innan 2024.
3. Antall ulukker med myke trafikanter skal reduserast med 15% innan 2018 og 38% innan 2024.
4. 50% av kommunane sertifisert som «trafikksikker kommune» innan 2019.

6.3 Strategi for trafikktryggleik

Strategiane skal fortelje korleis vi skal arbeide for å nå måla og dei skal vere eit verkøy for å prioritere.

- Haldningsskapende arbeid prioriterast gjennom FTU og arbeidet med «Trafikksikker kommune» med spesielt fokus på barn og unge.
- Prioritere trafikksikkerhetstiltak knytt til utforkjøring, myke trafikanter og skuleveg.



7 Senterstruktur og stadutvikling

ATP Telemark gir rammer for etablering og utviding av tenester og handel og har regionalt tilpassa føresegner og retningslinjer. Føresegner knytt til planen har juridisk binding. Planen avløyser Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre frå 2008, som har som formål å styrke eksisterande by- og tettstadsentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvenlege transportval, dvs. unngå ei utvikling som fører til byspreiing.

7.1 Ufordringar og moglegheiter

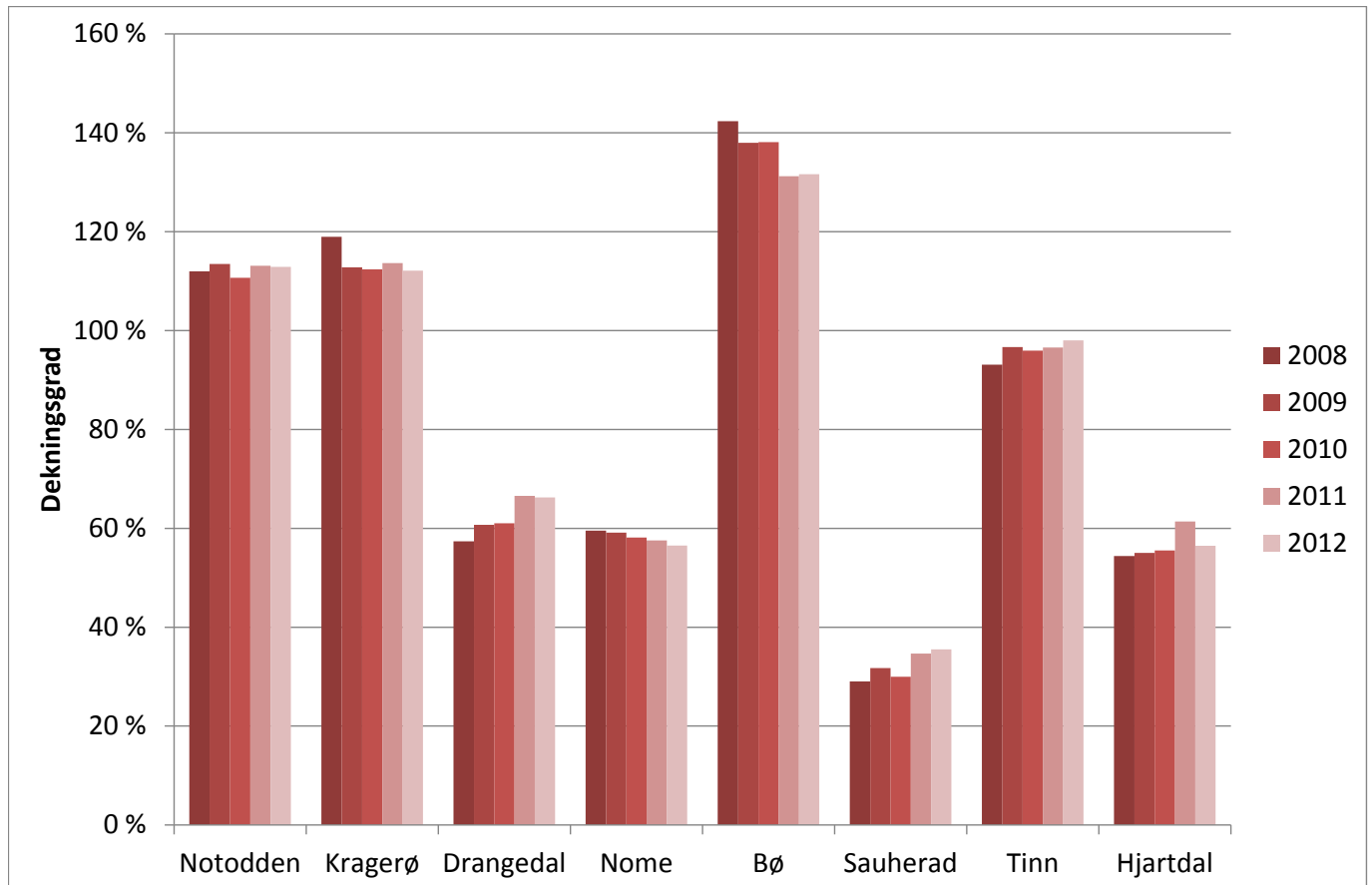
7.1.1 Dagens struktur

Senterstrukturen og busetnadsmønsteret i Telemark er resultat av historisk utvikling. Telemark sine bu- og arbeidsmarknadsregionar har ulike særpreg og grunnlag for strategisk satsing. Sentera inneheld ikkje berre te-

nestefunksjonar men har og ei rolle som bustad, møte- stad, arbeidsplass og identitetsberar.

I regionane Kongsbergregionen, Midt-Telemark og Grenland har ein hierarkisk senterstruktur, vedtatt i senterstrukturplan for Telemark 2004. Tyngda av busetnaden, arbeidsplasser, tenestetilbod og besøk er i eller nær sentera. Sentera har tydelege roller. Dei ulike funksjonane fordelast i dei ulike sentera avhengig av senterets status og befolkningsgrunnlag. Samla gir dei eit differensiert tilbod avhengig av om senteret skal dekke regionen, kommunen eller lokale behov.

Regionen Vest-Telemark har spreidd busetnad og store avstandar. Sentera har ulike fortrinn og oppgåver. Samla gir dei eit godt tilbod til fastbuande, hyttefolk og besøkande. Regionen har ein *fleirkjernestruktur*, vedtatt i senterstrukturplan for Telemark 2004. Det vil seie ein senterstruktur der ein spreier funksjonar, sysselsetting og ulike fagmiljø på ulike sentra for å kunne oppretthalde tenestefunksjonar og aktivitet i ulike område, og styrke lokale fortrinn til eit regionalt godt tilbod samla sett.



Figur 13: Dekningsgrad for detaljvarehandel viser at Notodden, Kragerø, Bø og Rjukan er steder som fungerer som regionale handelssentra. Over 100% tyder at kommunen har meir handel enn folketalet skulle tilsi.

7.1.2 Tettleik

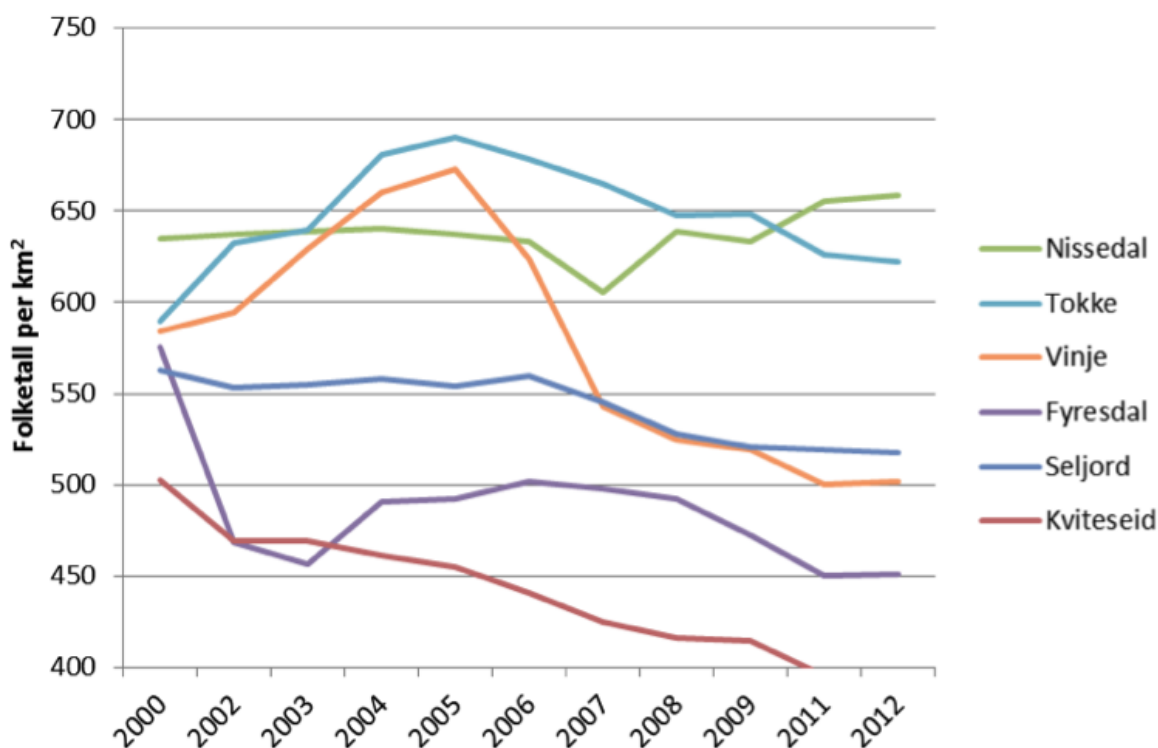
Tetteiken er ein av dei viktigaste faktorane som verkar inn på kvaliteten til ein tettstad. Høg tettleik av busetnad, handel, arbeidsplassar, kulturtilbod, servering og offentlege tenester skapar auka attraktivitet for nyetablering og utvikling. Høg tettleik kan betre tilhøva for mjuke trafikantar. Fleire folk i gater og offentlege rom aukar handelen og betrar tettstaden sin sosiale rolle. Mulighetene for både stadkvalitet, folkehelse og tilhøva for universell utforming vil auke med auka tettleik.

Folketettleiken i tettstadene har gått ned i dei fleste kommunane i Telemark i perioden 2000-2012. Dette tyder at tettstadene har vokse meir i areal enn i innbyggartal og skuldast enten fråflytting, utviding av tettstadsområdet eller begge delar. Nokre få kommunar har auka tettleik i sine tettstader. Dette kan skuldast ein medviten arealpolitikk, høgt utbyggingspress eller begge delar.

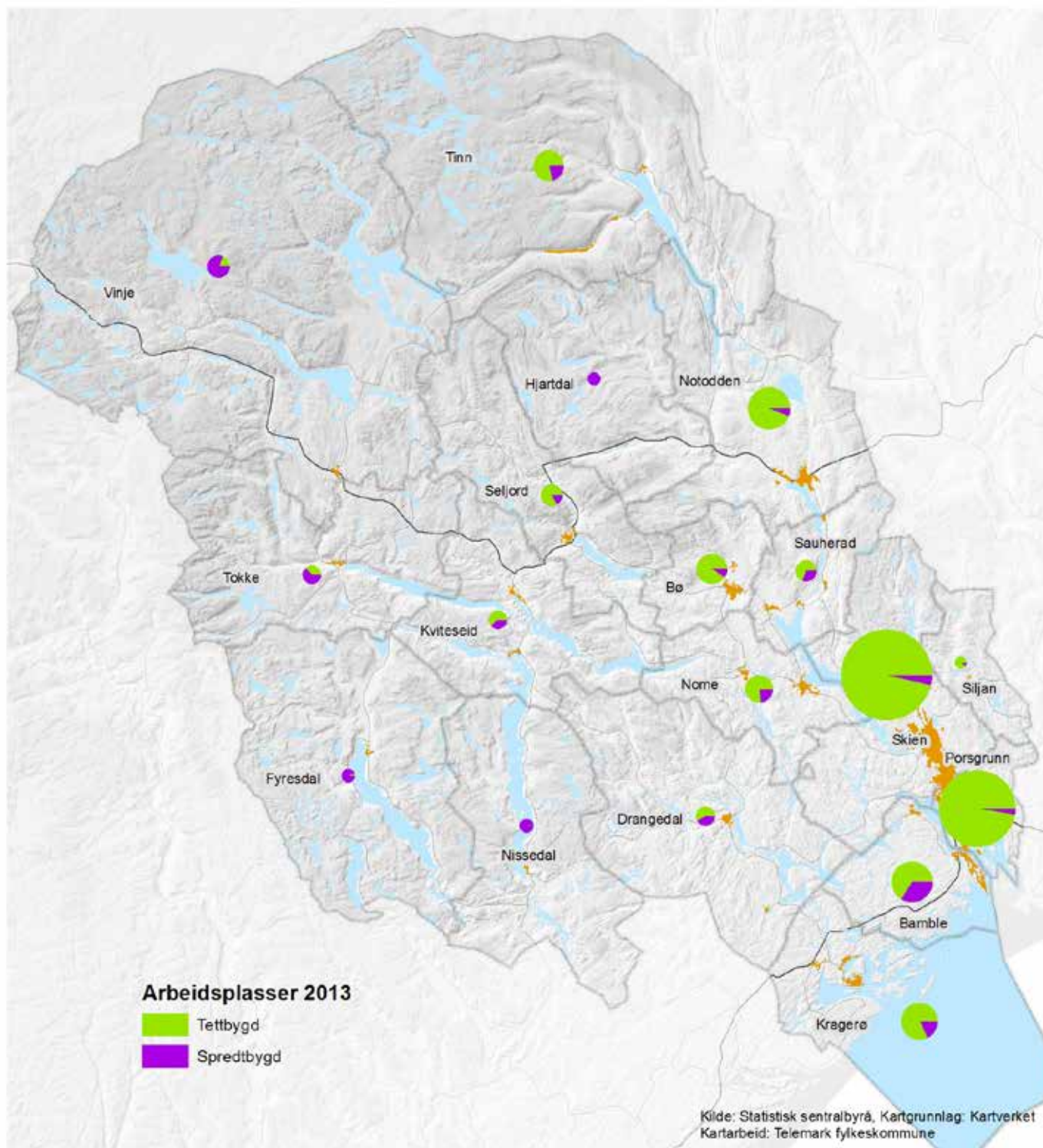
Næringsetableringar i sentrum er viktig for å få auka tettleik. Ofte kan det vere meir komplisert å planlegge

og bygge i fortettingsområde enn utanfor. Kommunane kan lage egne fortettingsplanar for å synleggjere potensiale i sine tettstader. Kommunane kan også etablere «grøn fil» prinsippet i sakshandsaminga. Det vil si at tiltak innanfor tettstadsgrensene skal ha fortrinn i sakshandsaminga, dette for å motverke ulempene med meir komplisert saksgang. Viktige bidrag her kan vere kommunale fortettingsplanar som synleggjer moglegheiter og grøn fil prinsippet i kommunal saksbehandling.

Folketetthet i tettsteder - Vest-Telemark



Figur 14: Utvikling av tettleik i tettstader, eksempel Vest-Telemark. Tettleiken er målt i folketal fordelt på areal innanfor SSB sine tettstadsgrensar.



Figur 15: Andel arbeidsplassar innanfor og utanfor tettstader. (SSB)

7.1.3 Handel

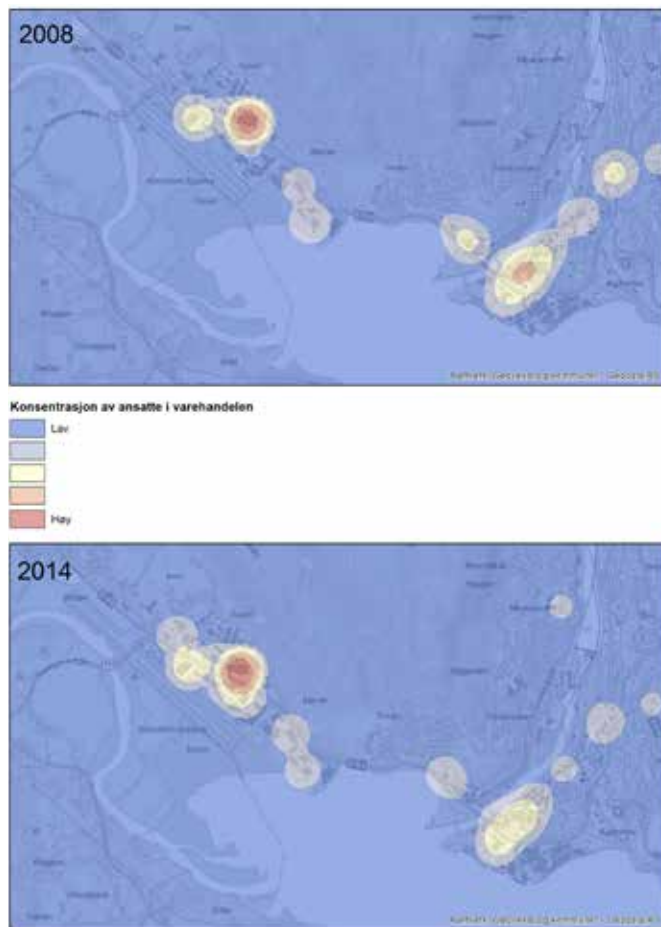
Handelsverksemd er ein av dei aller viktigaste funksjonane i ein tettstad. Handel trekk til seg folk og skapar liv og røre og gode møteplassar. Handel trekk og til seg fleire andre aktivitetar og tilbod og er ofte drivande for stadutviklinga. Samstundes kan bortfall av handelsverksemd vere svekkande for ein tettstad. I regelen er ein tredjedel av reiser knytt til handel. Med korte avstandar og god tilgang til kollektivtilbod kan desse reisene i større grad bli miljøvenlege.

Det har vore god vekst i detaljvarehandelen i Telemark dei siste åra, særleg i Vest-Telemark.

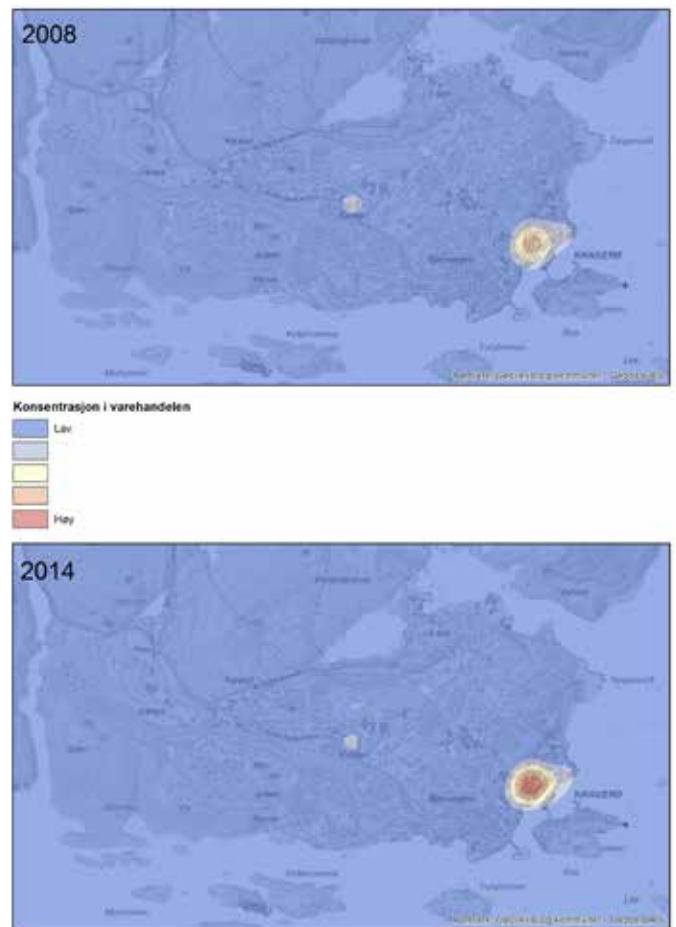
Regionsentra har framleis ei dominerande rolle for handel med over 100% dekningsgrad i høve til eige innbyggjartal. Dei spelar ei regional rolle for handel. Det same gjeld for Seljord og Åmot i Vest-Telemark som har fleirkjernestruktur.

Handel og lokalisering av handel kan bidra til auka tettleik i byar og tettstader. Mange butikkar tett i tett auker attraktiviteten til eit område og folkelivet veks. Figuren for senterstruktur og handelsutvikling 2000 – 2012 i Kragerø og Notodden viser to ulike strategiar for handelsutvikling:

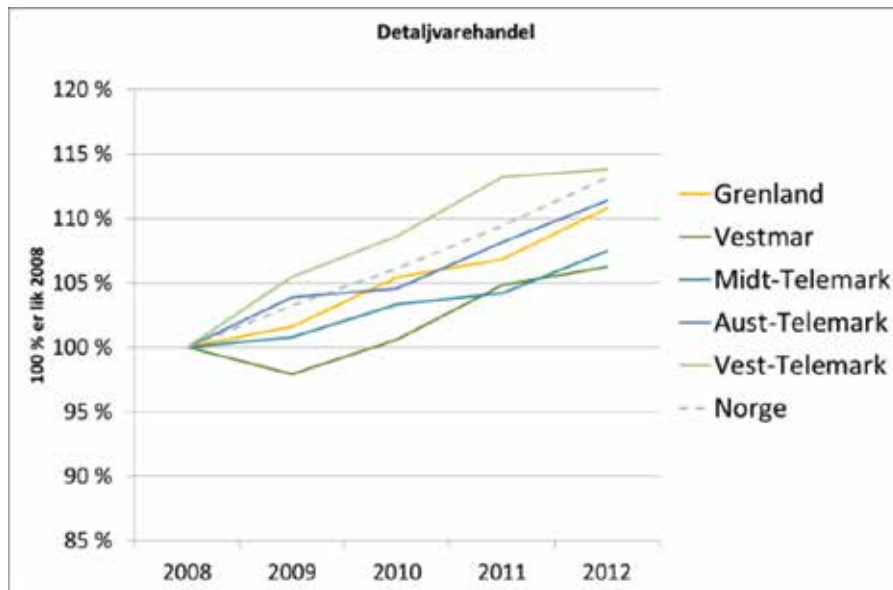
Notodden hadde to relativt like sentra omkring 2000. Kommunen prioriterte Tuven som regionalt avlastings-senter for byen og dette vart vedtatt i Fylkesdelplan for senterstruktur, 2004. I 2012 hadde Tuven vakse markant, mens tilbakegangen var relativt markert for Notodden sentrum. I Kragerø, der ein valde å satse på eitt region-/kommunesenter, og halde på lokalsenterstatus for Kalstad, har veksten skjedd i sentrum. Den planlagte utviklinga er følgt opp.



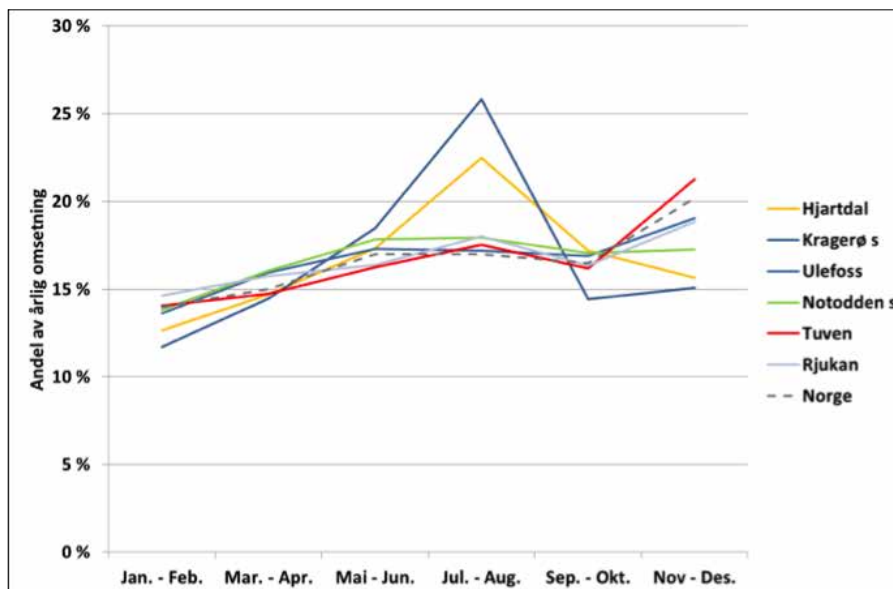
Figur 17 a) illustrerer handelsutvikling på Notodden med bruk av avlastningssenter. Sterk raudfærke angir mykje handel.



Figur 17 b) illustrerer handelsutvikling i Kragerø utan bruk av avlastningssenter. Sterk raudfærke angir mykje handel.



Figur 16: utvikling i detaljvarehandelen i Telemark fordelt på regionar.



Figur 18: Sesongvariasjonen innanfor handel samsvarer med sesong for deltidsbusatte og turistbesøk.

7.1.4 Turisme

Turisme som ein faktor i stadutviklinga kan i distrikt med negativ eller svak folketalsutvikling bidra til oppretthald av tenestefunksjonar. Strukturmessig kan auka handel i tettstader med mykje turisme føre til ei endring i tyngdetilhøvet mellom tettstadene og såleis på sikt ein endra senterstruktur.

Handelsanalysen (Asplan Viak 2013) syner at turismen gir merkbare utslag i varehandelen i delar av fylket, og bidrar med eit større omland og større etterspørsel i regionen. Dette gir eit betre tilbod og fleire funksjoner enn det folketal og folketalsutviklinga skulle tilseie.

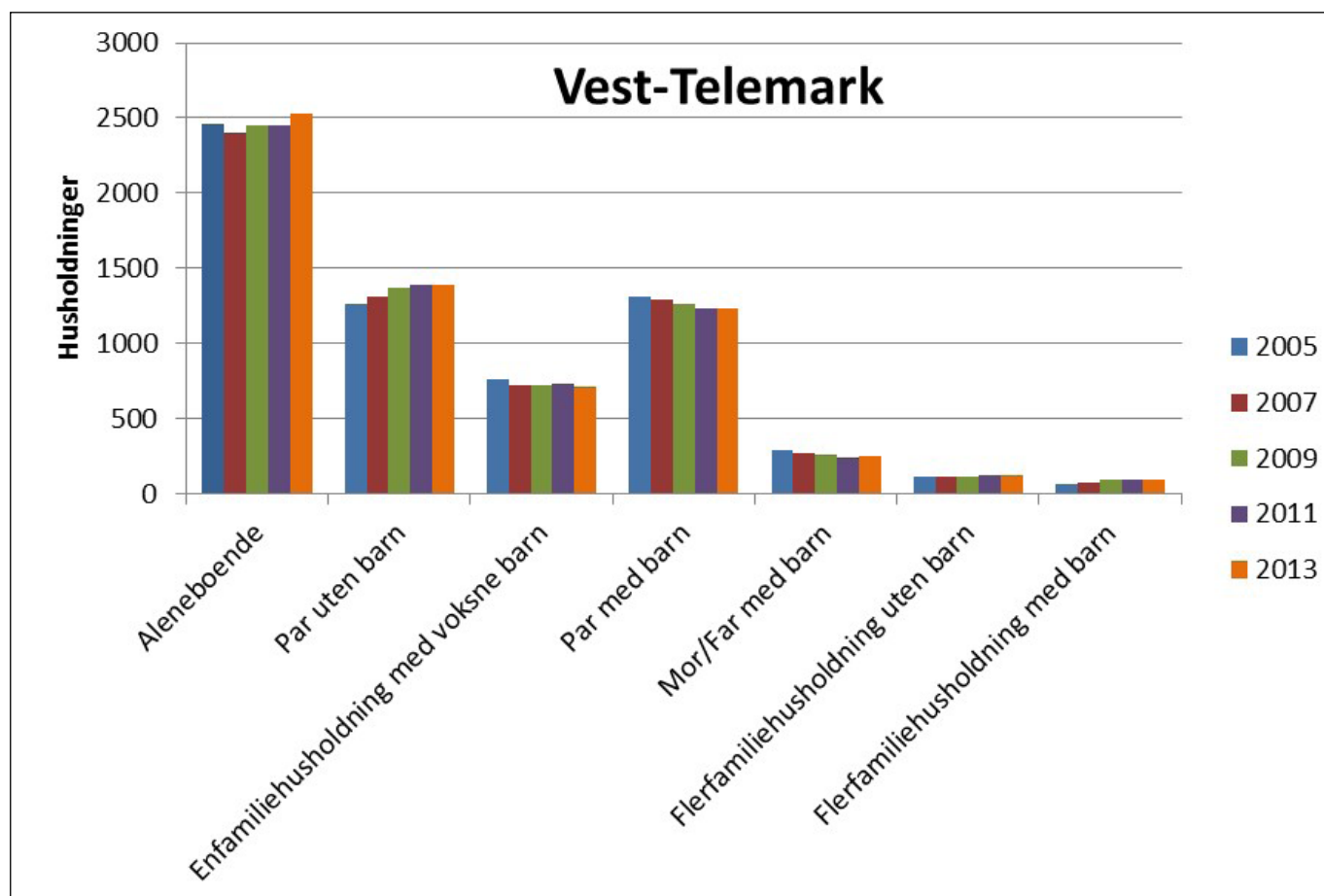
7.1.5 Bustadtyper og behov

Gjennom ei målretta utvikling av tilbodet av bustadtyper i kommunane kan ein bidra til balanse mellom behov og tilbod, funksjonelle tettstader og ein kan til ein viss grad påverke folketalsutviklinga og attraktiviteten til kommunen og tettstaden.

Bustadsatsing må sammanhaldes med folketalsutvikling, endring i hushald, boligsosiale behov og målgruppe for tilflytting. I mange kommunar er innvandringa ein viktig faktor for å oppretthalde busetting, noko som kan påvirke bustadbehovet. Demografien i Telemark medfører at ein vil merke eldrebølgen kraftig i tida framover og i mange kommunar vil dette medføre strukturelle endringar. For å møte utviklinga kan ein legge til rette for auka bustadbygging med livsløpstandard i sentrum. Slik kan fleire eldre bu heime lengre utan å vere avhengig av bil, noko som kan motverke einsemd og ha effekt på folkehelsa.

For vellukka stadutviling og effektiv arealbruk er det viktig at hovudvekta av nye bustader knyttes tett opp mot tettstadene. Samstundes kan det enkelte stader ligge til rette for moderat bustadbygging utanfor sentra. Dersom omfanget ikkje er for stort og kommunen legg

vekt på landskapstilpassing, styrking av eksisterande grender samt tilkopling til eksisterande infrastruktur kan dette vere gode grep.



Figur 19: endring i hushaldningstyper i perioden 2005–2013. Eksempel Vest-Telemark.

7.1.6 Attraktivitet

Å auke ein stads attraktivitet står sentralt i alle strategiar for stadutvikling og regional utvikling. Summen av stadene sin attraktivitet for bedrifter, besøk og busetting⁵ kan forklare ein stad, ein kommune eller en region sin vekst eller nedgang. I tillegg er strukturelle tilhøve som avstand til by, folketal i området mm viktig og kan bare til ein viss grad påverksast, mellom ana ved regionforstørring. I kart vist under er kommunanes attraktivitet

knytt til dei tre elementa vist. Ein kommune kan velje å bygge på det særpreget ein har eller ein kan arbeide for å bli betre på dei områda der ein har forbedringspotensiale. Det er summen av dei tre attraktivitetsdimensjonane som avgjer kva for vekst kommunen vil oppnå.

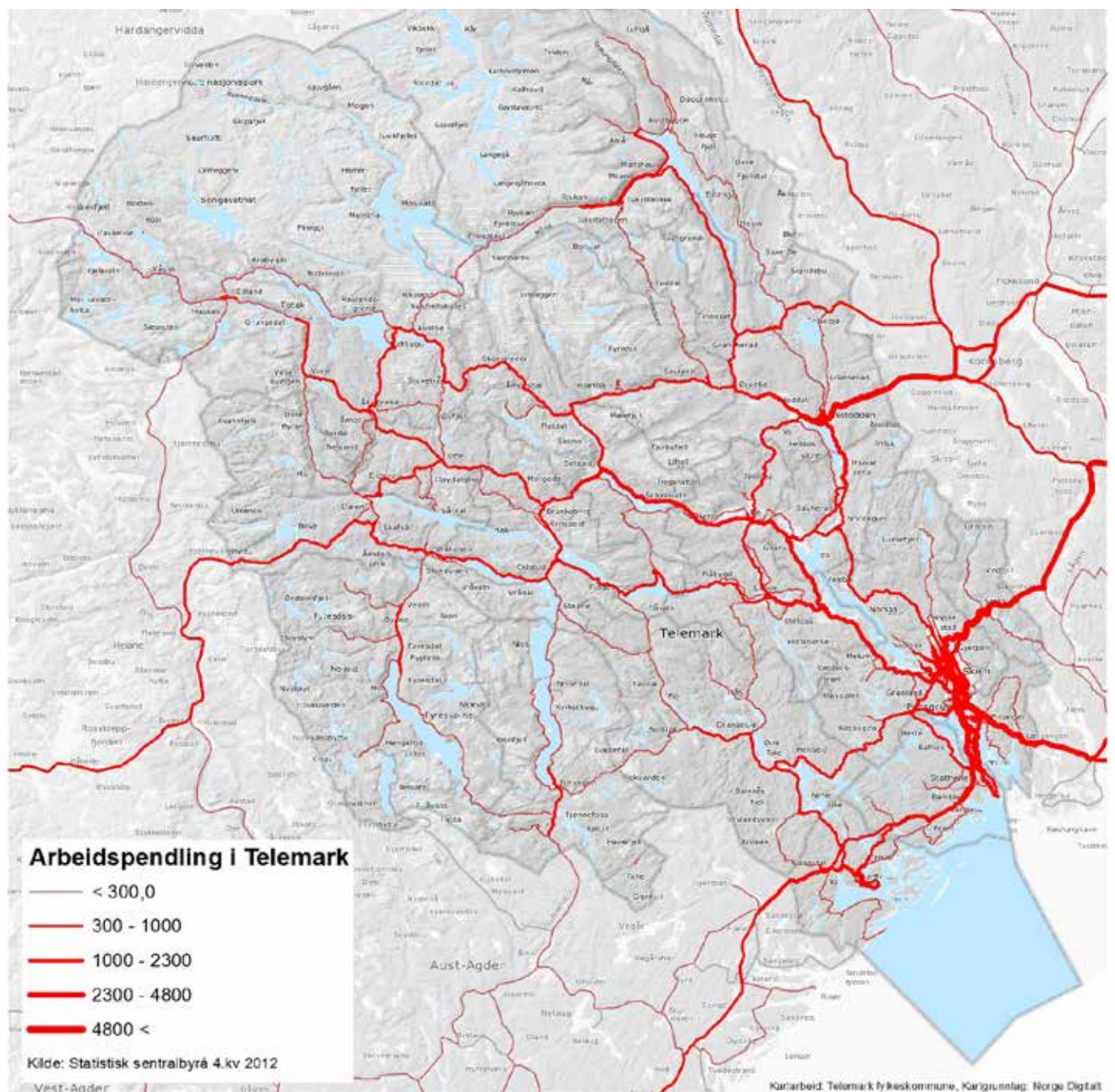


Figur 20: kommunar klassifisert etter kva for type attraktivitet dei framhever seg på.

7.1.7 Arbeidsreiser og pendling

Pendlemoglegheitene i og ut av Telemark er pr i dag viktig for å kunne oppretthalde busetting i mange av distriktskommunane i fylket. Viktige målpunkt for pendling er byane og regionsentra. Det er også ei betydeleg pendling til Kongsberg, Vestfold og Osloområdet. I tillegg kjem pendling i samband med off-shore verksemd der flyplassane på Geiteryggen og på Notodden er viktige målpunkt internt i fylket

Betra infrastruktur vil kunne føre til at det blir enklare å arbeide i større avstand frå der ein bur. Dette kan vi kalle regionforstørring eller betre arbeidsmarknadintegrasjon. Regionforstørring vil kunne bidra til eit meir mangfaldig grunnlag for busetting i Telemark. Betre tilhøve for pendling vil imidlertid kunne føre til meir transport. Det er derfor viktig å legge til rette for at transporten blir mest mogleg miljøvenleg. Gjennom målretta arealbruk kan ein støtte opp omkring knutepunkt og hovudferselsårer, noko som kan gjere infrastrukturen meir kostnadseffektiv og tilbudet betre.



Figur 21: kart som syner pendlestraumar i og rundt telemark

7.2 Mål for senterstruktur og stadutvikling

Målsettingar for senterstruktur og stadutvikling skal reflektere korleis tettstadene i samspel og og kvar for seg bør utvikle seg for at Telemark som region samla skal bli meir attraktiv og bærekraftig.

Telemark sine byar og tettstader skal vere attraktive og tilgjengelege for bustad, bedrift og besøk.

Byar og tettstader skal styrkas som motorar i regional utvikling.

Telemark skal ha effektiv arealbruk som understøtter miljøvenleg transport og som minimerer arealbeslaga.

7.2.1 Resultatmål

Resultatmåla skal målast minimum kvart 4. år og skal gi ein pekepinn på om ein går i retning av måla. Resultatmåla skal vere målbare.

1-70% av nye bustader i perioden 2015-25 er lokalisert innanfor definert senterstruktur med tettstadgrense definert i kommunen sin arealdel.

2-Det skal vere auka tettleik i alle kommunesenter/ evt sekundært kommunesenter i fylket målt i folketal, omsetning, og arbeidsplassar i perioden 2015-25.

7.3 Strategi senterstruktur og utvikling

Strategiane skal fortelje korleis vi skal arbeide for å nå måla og dei skal vere eit verktøy for å prioritere.

7.3.1 Strategigrep

Retningslinjer og føresegner i planen er lokalt tilpassa med ulike føringar for dei ulike regionane.

- Midt-Telemark, Grenland, Aust-Telemark: hierarkisk senterstruktur.
- Vest-Telemark: fleirkjernestruktur.

Senterstrukturen kan revurderes ved ei eventuell omfattande endring i kommunestrukturen i fylket.

7.3.2 Strategi

- Prioritere tettstadsutvikling som bidrar til auka fortetting og attraktivitet innanfor bustad og næring.
- Prioritere deltaking i pilotprosjekt for å fremje nyskaping innanfor areal- og transportområdet.

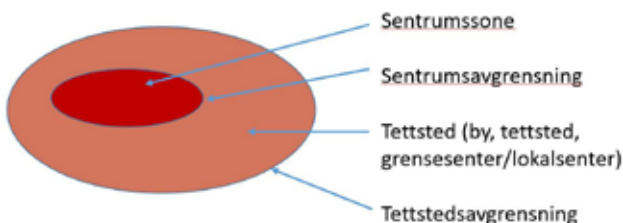


8 Retningslinjer og føresegner

Føremål med retningslinjer og føresegner for samordna areal og transport i Telemark

Føremålet er å styrke eksisterande by- og tettstadsentra og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlege transportval, dvs. unngå ei utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårlegare tilkomst for dei som ikkje disponerar bil. Det langsiktige målet er å oppnå ein meir bærekraftig og robust by- og tettstadutvikling og å begrense klimagassutsleppa.

Prinsipp for arealavgrensning av sentra



Prinsipp for avgrensning av sentra med sentrumssone i kommuneplanens arealdel. Akseptabel gangavstand regnes til 500 m. Akseptabel sykkelavstand regnes på inntil 3-4 km. Sammen med avstand til kollektivknutepunkt/-holdeplass, kan dette være dimensjonerende for avgrensning og dermed lokalisering av handel, offentlige tjenester, næring, boliger osv.

Avgrensning av tettstad med sentrumssone skal definere i kommuneplanane sine arealdelar. Stadkarakter, storleik, struktur og omsyn ved avgrensning varierar. Akseptabel gangavstand regnes inntil 500 meter. Akseptabel sykkelavstand regnes inntil 3-4 km. Dette, saman med tilknytning til kollektivknutepunkt og -aksar, kan bidra som dimensjonerande faktorar.

8.1 Retningslinjer

Generelle retningslinjer

- Arealbruken skal vere bærekraftig både i høve til arealbeslag, arealutnytting, lokalisering og transport. Tenester, arbeidsplassar, busetting og oppleving/rekreasjon bør derfor samlokalisert i sentrene og knyttes til kollektivtilbod og gang-/sykkelveggar.
- Det skal leggjast til rette for universell utforming i all planlegging.
- Det skal tas omsyn til barn og unge i all planlegging.
- Det skal leggjast til rette for trafikksikre løysingar og for gåande og syklende i all planlegging.
- Maksimalt krav til parkering for bil og minimumskrav til sykkelparkering i sentrum og andre område for handel fastsettast i kommunane.
- Overordna senterstruktur i Telemark er definert i denne planen. Dette gjeld byar, tettstader og lokal-/bygdesentre.
- Tettstadsavgrensning/arealavgrensning av byar, tettstader og lokal-/bygdesentre samt sentrumsavgrensning/definering av sentrumssone fastsettast i kommuneplanen sin arealdel. Lokalisering og avgrensning av nær-/grendesentra bør også vises i arealdelen til kommuneplanen. Evt. utviding eller etablering av nye nærbutikkar vil representere nye nærsentra og bør utvikles som gode møteplassar for dei den betjener. Ved tiltak i sentra skal det leggjast vekt på estetikk i høve til landskap, struktur, gater og møteplassar samt byggeskikk.

Retningslinjer for bustadbygging

- Minimum 70 % av kvar kommune sin bustadbygging, pr. 4. år, skal skje innanfor definert senterstruktur i kommuneplanens arealdel ved transformasjon eller fortetting.
- Maksimum 30 % av kvar kommune sin bustadbygging, pr. 4. år, kan skje i form av mindre utbygging utanfor definert senterstruktur med omfang og lokalisering som styrker grendene og knytter seg til kollektivtilbod der det finnst.

- Ved eventuell bustadbygging utanfor sentra må samfunnsøkonomiske konsekvensar drøftes med omsyn til infrastrukturtiltak og tenester, som tilkomst, kollektivtilbod og skuleskyss.
- Bygging av fritidsbustader skal fortrinnsvis skje ved fortetting i eksisterande område for fritidsbustader og styrke eksisterande sentra og/eller destinasjonar.
- Ved utbygging skal langsiktige attraksjonsverdiar og samanhengande grønnstruktur i området sikrast for allmennheten, natur- og kulturmiljøer.

Retningslinjer for utbygging i sentra (sentrum i byar og tettstader)

- Vidare utvikling av sentra skal styrke kollektivknutepunkt med korte avstandar til service og tenester, arbeidsplassar, opplevingar, nærfriluftsliv og bustader.
- I sentra skal det legges til rette for blanda arealbruk og høg arealutnytting som gir attraktive og bærekraftige sentrumsområde og varierte bumiljø og lysingar som gjer det attraktivt å vere fotgjengar og sykkelist.
- I sentra skal det leggest vekt på å skape gode uterom i menneskeleg skala, med gode soltilhøve og offentleg tilgjengelege møteplassar.
- Landbruksjord og areal med viktige naturressursar skal i utgangspunktet ikkje omdisponerast til byggeområde. Dersom omdisponering er naudsynt, skal areala ha høg utnytting og ein organisering som minimerer ytterligere utbyggingspress.

Flerkjernestruktur i Vest-Telemark

Det blir lagt til grunn ein fleirkjernestruktur for senterstrukturen i Vest-Telemark (Fyresdal, Nissedal, Kviteseid, Seljord, Tokke, Vinje). Med fleirkjernestruktur meines ein senterstruktur der ein spreier komplementære funksjonar på ulike sentra i regionen for å kunne oppretthalde servicefunksjonar i ulike område.

Lokalisering av regionale, statlige og interkommunale funksjonar skal skje i nært samarbeid med kommunar og regionråd.

Hierarkisk senterstruktur i Øst-Telemark, Midt-Telemark og Grenland

Det leggest opp til ein hierarkisk senterstruktur i regionane Øst-Telemark (Tinn, Hjartdal, Notodden), Midt-Telemark (Bø, Nome, Sauherad) og Grenland utenfor bybåndet (Drangedal, Kragerø, Bamble, Porsgrunn, Skien, Siljan). Med hierarkisk senterstruktur meines at byar og tettstader har tydelege roller i ein hierarkisk struktur i kvar region. Dei ulike funksjonane fordelast i dei ulike sentraene avhengig av senterets rolle og befolkningsgrunnlag. Samla gir dei eit differensiert tilbod avhengig av om det skal dekke regionen, kommunen eller lokale behov.

Senterstrukturen består av følgande sentra:

Alle sentrene skal utformast som møteplassar for sitt omland, ha kvalitet og universell utforming, god tilgjengelighet for gåande og syklende og knyttes til eventuelt kollektivtilbod. Lokalisering av offentlege og private tenester skal styrke senterstrukturen tilpassa befolkningsgrunnlaget i kvart senter med omland.

Sentertypene er vist i kart figur 22 og defineres slik:

Fylkessenter: Skien er fylkeshovudstad og har hovudadministrasjon for statleg og regional myndighet. Her lokaliserast funksjonar, tenester og møteplassar som betjener heile fylket.

Regionsentre: Byar og tettstader med service- og tenestetilbod som skal betjene heile regionen. Regionsentrene finnes i regionar med hierarkisk senterstruktur. Dette er Skien, Porsgrunn, Kragerø, Bø, Notodden og Rjukan.

Kommunesenter: Det administrative senteret i kvar kommune. Her lokaliserast funksjonar og tenester som betjener heile kommunen, eventuelt regionen i fleirkjerneområdet.

Sekundært kommunesenter: Senter som har eit handels og tenestetilbod for kommunens befolkning som ikkje er sammenfallende med kommunesenteret. Dette er Gvarv, Lunde og Stathelle.

Lokalsenter/bygdesenter: Større sentra med fleire private og offentlege tenestefunksjonar, tilpassa befolkningsgrunnlaget. Det er ein viktig møteplass i lokalmiljøet. Definerast av kommunen?

Nærsenter/grendesentra: Mindre sentra med enkeltstående/få tjenester eller lokal møteplass. Disse definerast av kommunen i kommuneplanen.

Avlastningssenter (unntatt i flerkjerneområde): Tuven er avlastningssenter for Notodden, fortrinnsvis for varer og tenester som ikkje passar i sentrum.

Retningslinjer for etablering av offentleg tjenesteyting

Statlege, regionale og kommunale tenester skal primært lokaliserast til fylkes- og regionsentre, eventuelt kommunesentra innanfor sentrumssonen, og i tilknytning til kollektivknutepunkt. Øvrige tenester som skal dekke delar av befolkningen bør lokaliserast til lokalsentre/bygdesentre.

Tenestetilbodet skal vere lokalisert og utforma slik at dei er med på å styrke sentrenes rolle, kultur og egenart. Tenester skal lokaliserast til sentra som gir best mogleg tilkomst for befolkningen, også utan bruk av bil.

Kultur og fritidstilbod skal fortrinnsvis lokaliserast i tilknytning til og brukes aktivt for å styrke sentrenes og stadenes egenart.

Retningslinjer for etablering av privat tjenesteyting

Tenester bør lokaliseres slik at dei styrker eksisterande senterstruktur.

8.2 Føresegner

Etablering av offentleg teenesteyting med høg besøksfrekvens

For å legge til rette for attraktive byar og tettstader, tillates det ikkje å etablere tenesteyting med *høg besøksfrekvens* utanfor sentrumssona i fylkes-, region-, (sekundært) kommunesenter eller lokal-/bygdesenter, f. eks. NAV-tjenester, tinghus, skattekontor, regionale utdannings institusjoner, kino, bibliotek og kulturhus. Unntatt er steds-/ressursbundne tenester.

Forbud mot store handelsetableringar utanfor sentrumssona

Innanfor sentrumssona i *kommunesentre og sekundære kommunesentre* leggst ikkje begrensningar på omfanget av etableringar og utviding av handelsverksemd*.

** Med handelsvirksomhet forstås handel i bygningsmessige enheter eller bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som en enhet, samt utsalg som krever kunde- og eller medlemskort for å få adgang. Som handelsvirksomhet regnes også handel lokalisert i flere enheter innenfor et område som for eksempel en handelspark.*

Innanfor sentrumssona for *lokalsentre* tillates etablering av handelsvirksomhet med samla bruksareal inntil 3000 m² utan at det blir stilt krav om handelsanalyse. Dersom etableringa sin storleik er tilpassa senterets funksjon og handelsomland, kan etableringa eller utvidinga overstige 3000m². Konsekvensene av tiltaket skal utgreiast i kommune- eller reguleringsplan. *ATP handelsmetode* (der bl.a. reisemotstand og senterets attraksjonskraft i regionen analyseres i et 5-års perspektiv) skal anvendast i konsekvensvurderingane.

Ny eller utviding av eksisterande handelsverksemd tillates ikkje dersom konsekvensane er netto redusert omsetning i eitt eller fleire av kommunesentrene.

Utenfor sentrum av fylkes-, region-, kommune- og lokalsentra er det kun tillatt med utviding eller etablering av handelsverksemd(er) med eit samla bruksareal på inntil 800 kvm.

Plasskrevande varegrupper

Forbudet gjeld ikkje handelsverksemd der den dominerande delen av vareutvalet er plasskrevande dersom desse lokaliserast i randsonen til eit senter. Dette gjeld bilar, båtar, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer, samt utsalg frå hagesentre og planteskular.

Områder for handel med plasskrevande varer definerast og avgrensast i kommuneplanens arealdel med krav til høg arealutnytting, struktur, utforming av bygg, maksimumskrav til parkering for bil og minimumskrav til sykkelparkering. Handelsverksemda skal maksimalt ligge innan 300 meter frå busstopp. Området skal vere koplta til og gjerast tilgjengeleg for gåing og sykling.

Avlastningssenter

Handelsområdet på Tuven er avgrensa i kommuneplanen med maksimalt tillatt bruksareal. Utviding og nye handelsetableringar skal ikkje gi negative konsekvensar for region-/kommunesentra. Reisemotstand og avlastningssenterets attraksjonskraft legges til grunn i konsekvensanalysene av virkningen overfor andre region-, kommune- og lokalsentra ved bruk av modellen *ATP-handel*.

Nye avlastningssentra skal ikkje etablerast.



Handlings- program 2015-18 ATP Telemark

Om handlingsprogrammet

Handlingsprogrammet skal danne grunnlag for mål- og budsjett dokumenta i perioden 2015-18 og blir stadfesta for kvart år.

Handlingsprogrammet skal ligge til grunn for innspel og høringsuttaler til statlege myndigheter i samband med nasjonal transportplan og andre statlege arbeidsfelt.

Handlingsprogrammet skal vere eit utgangspunkt for samarbeid med kommunane for å oppnå målsettingane i ATP Telemark.

Dokumentet er bygd opp rundt dei fem overordna strategiane i planen:

- Satse på hovudferdselsårer
- Trygging av skuleveggar
- Styrke kollektivknutepunkt
- Effektivisere transportsystemet
- Styrke byar og tettstader

For kvar av dei overordna strategiane blir det gjort greie for ulike tiltak sorterte under investering, drift og utviklingsarbeid. Investeringstiltak innanfor bypakka er ikkje tatt med under strategiane da det er ein del av handlingsprogrammet til ATP Grenland.

I tillegg til fylkeskommunens ansvarsområde blir det gjort greie for aktuelle statlege og kommunale oppgåver som bygger opp under strategiane og som såleis vil kunne bidra til auka måloppnåing.

Nokre tiltak høver inn under fleire strategiar og blir såleis gjengitt fleire stader i dokumentet.

Investeringstiltak blir oppsummert i ein eigen tabell bakerst i investeringsprogrammet.

Økonomiske rammer og føringar

Fylkeskommunens budsjett og langtidsprioriteringar

- Fylkeskommunens langtidsprioriteringar (LTP 2014-17) legg føringar for dei økonomiske rammene for 4-års perioden. I LTP er det lagt til grunn samla investeringsramme på 513 mill kr til fylkesveggar i perioden. Dette omfattar alle investeringstiltak på fylkesvegnettet, også tilrettelegging for kollektivtransport. Driftsbudsjetta framover vil ligge på ca 433 mill kr årleg til samferdsel, både kollektivtrafikk og veg. Rammene blir endeleg vedtatt i dei årlege mål- og budsjett dokumenta. LTP er basert på at dei årlege, ordinære rammeoverføringane til fylkeskommunen via statsbudsjettet blir vidareført som i dag.

Tidlegare vedtatte bindingar for handlingsprogrammet

- Telemark fylkeskommune har vedtatt å samarbeide om bypakke Grenland og forplikta seg til å bidra med 50 mill kr i året frå 2015-25 i investeringsmidlar.
- Forskotteringsavtaler med Fyresdal kommune. Gang og sykkelveg langs Fv355. Kostnad: 3 mill. kr. tilbakebetales innan 2019.
- Forskotteringsavtale med Porsgrunn kommune vedrørende GS-veg Mjølner-Kleppveien på tilbakebetaling av til saman 10 mill kr. 6 mill kr gjenstår.

1. Satse på hovudferdselsårer for større mobilitet for arbeidsreisande og næringstransport

1.1 Investeringar

1.1.1 Fylkeskommunens ansvarsområde:

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Tema
<i>Investeringsprogrammets programområder:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Større prosjekt, vegutbetring og etterslep. • Trafikksikkerhetstiltak • Kollektivtiltak og universell utforming 	2015-18	Investeringsprogram	FV/TS
Haldeplassar/byttepunkt i Grenland tilrettelegges for smidige overgangar mellom metroruter og ekspressruter	2015-18	Bypakke Grenland	K
Ladepunkt for elbilar – etablering av ladepunkt ved fylkeskommunale verksemdar. Nybygg og eksisterande bygg.	2015-18	Investeringsbudsjett	FV

1.1.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien:

Spesielt viktige tiltak som understøttar satsing på hovudferdselsårer:

- Framdrift Århus Gvammen (E134) oppretthaldast som planlagt
- Framdrift Eidangerparsellen oppretthaldast som planlagt
- Planlegging og gjennomføring av E 18 gjennom Telemark
- Gjennomføre fleire prosjekt på RV36 (Slåttekås-Årnes, Seljordstranda) og E134 (Mellom Seljord og Åmot)
- Framkommelighetstiltak Meheia (E134)
- Statleg bidrag til kollektivknutepunkt som betjener riksveg: Ørvella (E134), Gvarv(RV36) samt Seljord og Åmot. (E134). Tangen (E18), Ulefoss (Rv36) og Notodden (E134) er også viktige knutepunkt langs riksveg som treng oppgradering.
- Elektrifisering av Bratsbergbanen.
- Årlege rassikringsmidlar over statsbudsjettet.

- Statleg oppfølging av by-avtaler og investeringar i statleg infrastruktur i byar og tettstader.

1.1.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Investeringar på kommunale gang- og sykkelveggar som mateveggar til haldeplassar og knutepunkt lags hovudferdselsårerene.

1.2 Drift- og vedlikehald

1.2.1 Fylkeskommunens ansvarsområde

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Deltema
Utarbeide føringar for og etablere nye kontrakter for kollektivtrafikken med omsyn til prioritering av hovudferdselsårer.	2015-16	Driftsbudsjett	K
Gjennomgang av drifts- og vedlikehaldsklasser for strategisk viktige fylkesveggar i driftskontraktene	2014-16	Sams vegadm.	FV
Diverse tilskotsmidlar prioriterast til tiltak som bygger opp under lokalisering og utvikling rundt kollektivknutepunkt	2015-18	Driftsbudsjett	K/SS
Plan for TS-inspeksjonar langs hovudferdselsårer og gjennomføring av inspeksjon etter plan.	2014-18	Sams vegadm.	FV/TS
Utgreie hensiktsmessige tiltak for skredutsatte punkt langs fylkesvegnettet. Med utgangspunkt i foreliggende rassikringsplan.	2015-18	Driftsbudsjett	FV
Oppfølging og rullering av relevante kriseplanar og beredskapsplanar for fylkesvegnettet	2015-18	Sams vegadm.	FV
Utarbeide plan for sivil transportberedskap i Telemark	2014-15	Driftsbudsjett	K
Registrere tilstand og utgreie behov for dei strategisk viktige fylkesvegane i Telemark	2014-18	Driftsbudsjett	FV

1.2.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien

- Planlegging av ny E134 Kongsberg–Gvammen
- Utvikling av tilbudet på Bratsbergbanen til å bli meir attraktivt for fleire brukargrupper.

1.2.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Arealplanlegging som bygger opp omkring knutepunkt og tett arealbruk for god tilgjengelighet til det miljøvenlege transportnettet.
- Kommunal oppfølging av Regional delplan for samordna areal og transport i Grenland.
- Vere viktig samarbeidspartner i utvikling av lokalt kollektivtilbod med vekt på mating til hovudruter.

1.3 Utviklingsarbeid

1.3.1 Fylkeskommunens ansvarsområde

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Tema
Avgrense og definere kollektivsonene for Telemark. Vurdere ulike løysingar i ulike soner, inklusive vurdering av materiellbruk og bruk av bestillingsruter. Utgreiing.	2014-15	Driftsbudsjett/ Kid II	K
Kid II oppfølging av prosjekt	2014	2014	K
Tilskotsmidlar prioriteres til tiltak som bygger opp under lokalisering og utvikling rundt kollektivknutepunkt	2014-18	Driftsbudsjett	SS/K
Tilskotsmidlar til etablering av hurtigladestasjonar i fylket. 1 mill kr i 2015	2015	Driftsbudsjett/ fond	FV
Påvirkningsarbeid mhp framtidens jernbanesatsing i Telemark (Grenlandsbanen samt lokaltogkonsept i Midt-Telemark)	2014-18	Driftsbudsjett	K
Påvirkningsarbeid mhp vidare satsing på høgastighetstog mellom dei store befolkningskonsentrasjonane i Sør-Noreg.	2015-18	Driftsbudsjett	K

1.3.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien

- Samarbeid og bidrag gjennom Kid II prosjektet
- Konkret planlegging av Grenlandsbanen
- Fullføre prosessen med å utarbeide en strekningsvis utviklingsplan for Bratsbergbanen.
- Langsiktig strategi/utgreiing for Grenlandsbanen og for framtidig bruk av eksisterande Sørlandsbane. (Lokaltogkonsept med eksisterande Sørlandbane/Bratsbergbanen. Sjå Mulighetsstudie for jernbane i Telemark.)

1.3.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Samarbeid om utvikling av knutepunkt
- Arealplanlegging som bygger opp under trafikkgrunnlaget for jernbanen for å legge til rette for framtidig jernbanesatsing/utbygging. Dette gjeld Grenlandsbanen, Lokaltogkonsept med eksisterande Sørlandbane/Bratsbergbanen, bybane i Grenland.
- Kommunalt planarbeid: tilrettelegging for god samordning av areal og transport.



2. Trygging av skuleveggar for betre folkehelse og trivsel

2.1 Investeringar

2.1.1 Fylkeskommunens ansvarsområde:

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Tema
<i>Investeringsprogrammets programområder:</i> • Gang og sykkelveggar. • Trafikksikkerhetstiltak • Kollektivtiltak og universell utforming	2015-18	Investeringsprogram	FV/TS/K
Følg opp bypakke Grenland	2014-18	Investeringsprogram	FV/SS
Oppfølging av <i>Plan og strategi for myke trafikantar i Grenland</i>	2014-18	Bypakka	FV/TS/SS

2.1.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien

- GS-veg fullføres mellom Gvarv og Bø langs Rv36
- GS-veggar langs Rv41, mellom ana i Vrådal.
- Oppfølging av nasjonale strategiar for gåande og syklande.

2.1.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Investeringar til GS-tiltak og TS tiltak langs kommunale veggar, snarveggar, mm i ein radius på 4 km rundt skulane
- Søke om FTU midlar til Aksjon skuleveg.
- Attraktivitetstiltak for gåande og syklande som planing, belysning, benkar, dekke, materialbruk, siktrydding mm

2.2 Drift og vedlikehald

2.2.1 Fylkeskommunens ansvarsområde:

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Tema
Drift av GS-veggar – tettare oppfølging av krav i driftskontraktane. (vinterdrift, feiing mm)	2014-18	Samsvegadm.	FV
FTU – Aksjon skulevegmidlar: 10 mill kr årleg i perioden.	2015-18	Driftsbudsjett	TS
FTU- haldningsskapande arbeid i forbindelse med fysiske tiltak	2015-18	Driftsbudsjett	TS
FTU- haldningsskapande arbeid blant barn og unge inklusive sykkelopplæring.	2015-18	Driftsbudsjett	TS
Haldningsskapande arbeid på vidaregåande skular – samarbeid med opplæringsavdelinga	2016-18	Driftsbudsjett	TS
Oppfølging av Plan og strategi for myke trafikantar i Grenland	2014-18	Tfk, Bypakka	FV,TS,SS
Koordinering av statlege og fylkeskommunale støtteordningar til meir gange og sykling og aktivitet langs gang- og sykkelrutene.	2014-18	Driftsbudsjett	SS, FV

2.2.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien

- Oppfølging av nasjonale strategiar for gåande og syklande i årlege handlingsprogram.
- Lokalisering av statlege arbeidsplassar med vekt på tettare sentrum og korte avstandar.
- Vidareføring av støtteordningar til tiltak som fremmer fysisk aktivitet i nærmiljøet: spelemidlar, sentrumsnære turveggar, med meir.

2.2.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Prioritere drift og vedlikehald av GS-veggar som er skuleveggar langs kommunale veggar.
- Utarbeide kommunale retningslinjer for utbygging knytt til uteareal med tanke på framkomme, trivsels-tiltak, grønstruktur, universell utforming mm.
- Lokalisering og arealplanlegging som bygger opp under tettare sentrum og korte avstandar samt utnytter eksisterande infrastruktur.
- Samarbeide med fylkeskommunen vedrørende eventuelle endringar i skulestrukturen.

2.3 Utviklingsarbeid

2.3.1 Fylkeskommunens ansvarsområde

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Tema
Koordinering av drift av GS-vegari Grenland. Samarbeidsprosjekt.	2014-15	Belønningsmidler, Tfk	FV
Studere erfaringane frå Koordinering av drift av GS-vegari Grenland og vurdere overføringsverdi for Telemark forøvrig.	2016-17	Driftsbudsjett	FV
bistå i prosjektarbeid/ pilotprosjekt som kombinerer trygg skuleveg med stadutvikling og reiseliv.	2014-18	Driftsbudsjett	SS, FV
Samarbeid med Trygg Trafikk om opplegg for trafiksikker kommune.	2014-18	Driftsbudsjett	TS
Utvikle målemetode for utviklinga innanfor gange og sykkel.	2014-15	Driftsbudsjett	FV

2.3.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien

- Oppfølging av Nasjonal gåstrategi med regionale handlingsprogram.
- Oppfølging av nasjonal sykkelstrategi med handlingsprogram.

2.3.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Stadutvikling med vekt på tettare sentrum og korte avstandar.
- Utarbeide og rullere TS-planar.



3. Styrke kollektivknutepunkt for eit meir effektivt og brukarvenleg kollektivtilbod

3.1 Investeringar

3.1.1 Fylkeskommunens ansvarsområde

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Tema
<i>Investeringsprogrammets programområder:</i> • Kollektivtiltak og universell utforming	2015-18	Investeringsprogram	FV/TS

3.1.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien

- Statleg bidrag til kollektivknutepunkt som betjener riksveg: Ørvella (E134), Gvarv(RV36) samt Seljord og Åmot. (E134) Ulefoss og Tangen?
- Lokalisering av statlege arbeidsplassar som bygger opp under stadutvikling med vekt på tettare sentrum og korte avstandar.

3.1.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Kommunal utbygging og lokalisering knytast opp mot kollektivknutepunkt.
- Lokale bidrag til utvikling av knutepunkt.
- Kommunal infrastruktur som har følgjer for tilkomst til knutepunkt prioriteres.

3.2 Drift og vedlikehald

3.2.1 Fylkeskommunens ansvarsområde

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Tema
Inngå driftsavtaler med aktuelle aktørar ved viktige knutepunkt	2015-16	Tfk drift	K
Attraktivitetstiltak og informasjon til reisande	2014-18	Tfk drift	K
I planlegging, planveiledning og planuttaler: sikre universell utforming og utforming for attraktive kollektivknutepunkt	2014-18	Tfk drift	SS/K
I planlegging, planveiledning og planuttaler: sikre god lokalisering av knutepunkt og andre sentrumsfunksjonar rundt knutepunkta.	2014-18	Tfk drift	SS/K

3.2.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien

- Bidra i samarbeidsprosjekt som omhandlar knutepunkt, til dømes jernbanestasjonar.

3.2.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Samarbeide om planlegging og utvikling og drift av kollektivknutepunkt.
- Bidra til å få etablert driftsavtaler ved viktige knutepunkt.
- Lokalisering og arealplanlegging som bygger opp under tettare sentrum og korte avstandar.
- Oppfølging av retningslinjer og føresgner i ATP Telemark.



3.3 Utviklingsarbeid

3.3.1 Fylkeskommunens ansvarsområde

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Tema
Oppfølging av Kid Telemark II	2014-15	Driftsbudsjett/ Kid II	K
Utvikle regionale kriterier for fortetting med kvalitet.	2014-18	Driftsbudsjett	SS
Utvikle målemetode for utvikling av tettelek i tettstadene.	2014-15	Driftsbudsjett	SS
Tilskottsmidler prioritert til tiltak som bygger opp under lokalisering og utvikling rundt kollektivknutepunkt.	2014-18	Driftsbudsjett	SS, K

3.3.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien

- Oppfølging av Kid Telemark II.

3.3.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Prioritere lokale stadutviklingsprosjekt som bygger opp under tettstaden som knutepunkt.
- Samarbeid om å utvikle regionale kriteria for fortetting i tettstadene.

4. Effektivisere transportsystemet

for meir miljøvenleg transport, god forvaltning og god framkomme

4.1 Investeringar

4.1.1 Fylkeskommunens ansvarsområde

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Tema
<i>Investeringsprogrammets programområder:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Større prosjekt, vegutbedring og etterslep. • Gang- og sykkelvegar • Trafikksikkerhetstiltak: • Kollektivtiltak og universell utforming 	2015-18	Investeringsprogram	FV/TS

4.1.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien

- Satsing på å ta att etterslepet på det eksisterande jernbanenettet i Telemark.
- Planmessig opprusting av riksvegane i Telemark.
- Prioritering av flaskehalsar og utfordringar for framkomme for næringstransporten.

4.1.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Tiltak for meir miljøvenleg transport.
- Tiltak for effektiv tilkopling til hovudferdsleårer.

4.2 Drift og vedlikehald

4.2.1 Fylkeskommunens ansvarsområde

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Tema
Optimalisere drift og vedlikehald for å stagnere den negative utviklinga i forfallet på strategisk viktige og viktige fylkesvegar.	2014-18	Tfk drift/sams vegadm	FV
Gjennomføre vedtatt minimumstandard for drift og vedlikehald på øvrige fylkesvegar. (2012)	2014-18	Tfk drift	FV
Gå i dialog med Jernbaneverket og Nome kommune for å finne alternative løysningar for jernbaneundergangen i Lunde.	2015	Tfk/SVV	FV
Utgreie kostnader ved bygging av enkel fastlandsforbindelse til Langøy i Kragerø. Undersøke hensiktsmessig driftsansvar.	2014	Tfk drift	FV
Undersøke muligheter for brukerfinansiering av omlegging av strekningen ved Holtesletta (fv32) i Siljan kommune.	2014-15	Tfk /SVV	FV

4.2.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien

- Auke i rammeoverføringane til Fylkeskommunen for å bidra til innhenting av etterslep på fylkesvegar.
- Tilstrekkelige ressursar til drift og vedlikehald av infrastrukturen på Sørlandsbanen og Bratsbergbanen (KL-anlegg, skinnegang, bruer.) For å sikre høg regulert og god framkomme.

4.2.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Arealplanlegging for og lokalisering av trafikkgenererande verksemd bør i størst mogleg grad knyttast til eksisterande infrastruktur som er dimensjonert for den aktuelle bruken.
- Kommunalt samarbeid om felles skulerute med koordinert feriestart og feriestutt. (vil gi effektiv personellutnytting innanfor skuleskyssen)

4.3 Utviklingsarbeid

4.3.1 Fylkeskommunens ansvarsområde

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Tema
Driftskontraktar – Vurdere kontraktregime når evaluering av forsøkskontraktar i andre fylke ligg føre.	2016	Sams vegadm. / driftsbudsjett	FV
Arbeide med nye kontrakter for kollektivtrafikk med omsyn på utslppskrav og krav til miljøeffektiv materiellbruk.	2014-16	Driftsbudsjett	K
Vurdering av miljøgevinst og kostnader ved overgang til ferjer med meir miljøvenleg drivstoff. Utgreiing.	2015-16	Driftsbudsjett	K
Planarbeid: Intermodal godstransport i Telemark og Vestfold.	2014-15	Driftsbudsjett	FV/K
Påvirkingsarbeid mot Staten med omsyn på auke i rammeoverføringar til å stoppe forfall/ innhente etterslep på fylkesvegar	2014-18	Driftsbudsjett	FV

4.3.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien

- Meir gods på bane – konkret satsing med tiltak.
- Langsiktige og konkrete strategiar for utvikling av transportkorridorane gjennom Telemark med målsetting om kva dei ulike strekningane skal bidra med i samfunnet i framtida.

4.3.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Tiltak og planar som fremmer meir miljøvenleg transport
- Tiltak og planar som fremmer effektiv tilkopling til hovudferdsleårar



5. Styrke byar og tettstader for trivsel, miljø og utvikling

5.1 Investeringar

5.1.1 Fylkeskommunens ansvarsområde

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Tema
<i>Investeringsprogrammets programområder:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelveggar • Trafikksikkerhetstiltak • Kollektivtiltak og universell utforming 	2015-18	Investeringsprogram	TS/K/SS

5.1.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien

- Lokalisering av arbeidsplassar som bygger opp under stadutvikling med vekt på tettare sentrum og korte avstandar.

5.1.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Investeringar i gater og plassar som gode møteplassar.
- Lokale bidrag til utvikling av knutepunkt

5.2 Drift og vedlikehald

5.2.1 Fylkeskommunens ansvarsområde

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Tema
Opne for aktiv fleirbruk av offentlege institusjonar i sentrumsområda.	2014-18	Tfk drift	SS
I planrettleiing og planfråsegn: framheve tiltak for fortetting og god lokalisering som understøtter tettstadene.	2014-18	Tfk drift	SS
Oppfølging av Regional delplan for samordna areal og transport i Grenland	2014-18	Tfk drift	SS

5.2.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien

- Lokalisering av statlege arbeidsplassar som bygger opp under stadutvikling med vekt på tettare sentrum og korte avstandar.
- Bidra i samarbeidsprosjekt som omhandlar knutepunkt, til dømes jernbanestasjonar.

5.2.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Lokalisering og arealplanlegging som bygger opp under tettare sentrum og korte avstandar
- Oppfølging av retningslinjer og føresgner i ATP Telemark.

5.3 Utviklingsarbeid

5.3.1 Fylkeskommunens ansvarsområde

Tiltak	Tidsperiode	Finansiering	Tema
Utviklingsprogram for fortetting. Utvikle regionale kriterier for fortetting av næringsareal og bustad med kvalitet.	2015-18	Driftsbudsjett	SS
Utvikle målemetode for utvikling av tettelek i tettstadene.	2014-15	Driftsbudsjett	SS
Rett lokalisering av fylkeskommunale verksemder ved utbygging.	2014-18		SS
Deltaking i pilotprosjekt for stadutvikling i kommunar og i samarbeid med andre aktørar	2015-18	Driftsbudsjett	SS
Tilskotsarbeid prioriterast til tiltak som fremmer fortetting av bustadområde og næringsareal i tettstadene.	2015-18	Driftsbudsjett	SS
Bidra til utgreiing av behov og løysingar for sentrumstunell i Kragerø	2017-18	Driftsbudsjett	SS/FV
Utgreie og definere senterstruktur Vest-Telemark.	2014-15	Driftsbudsjett	SS

5.3.2 Statlege tiltak som kan bygge opp under strategien

- Statlege midlar til regional utvikling som bygger opp under tettstadene som motorar i regional utvikling.

5.3.3 Kommunale tiltak som kan bygge opp under strategien

- Prioritere lokale stadutviklingsprosjekt som bygger opp under tettstaden som knutepunkt for næringsutvikling og som sosial arena.
- Utarbeide kommunale retningslinjer for utbygging knytt til uteareal med tanke på framkomme, trivsels tiltak, grønstruktur, universell utforming mm.
- Arbeide fram og fastsette lokalt forankra tettstads- og sentrumsgrenser i kommuneplanane sin arealdel.
- Arbeide med grønstruktur og sentrumsnære turvegar i tettstadene.



6 Investeringsprogram

I investeringsprogrammet for fylkesvegar er det søkt å ta omsyn til dei innspela som er komne i planprosessen, dei foreslåtte strategiane samt ei viss geografisk og befolkningsmessig vektning. Investeringsprogrammet er lagt innanfor ramma på 513 mill kr i 4-års perioden. Det er også laga ei tilleggsliste med tiltak i prioritert rekkefølge som kan tas inn i investeringsprogrammet ved eventuelt auka rammer. Dei same tiltaka kan ein også vurdere inn investeringsprogrammet i neste periode. Merk at kostnadstala er usikre og overslaga er ofte basert på grove vurderingar på tiltak som enno ikkje er prosjekterte. Usikkerheten varierer men kan i nokre tilfelle ligge på opp til +/- 50%. Kostnadene er inklusive meirverdiavgift og prisstigning.



Forslag til investeringsprogram 2015-18 kostnader i mill kr.*tiltak markert med raudt er salderingspostar ved evt. meirforbruk*

Tiltak fordelt på programområder	2015	2016	2017	2018	Til saman	Kommentarar
Bypakke Grenland fase 1	50,0	50,0	50,0	50,0	200,0	
Årleg bidrag frå fylkeskommunen	50,0	50,0	50,0	50,0	200,0	Bredt spekter av tiltak for å oppnå måla i Bypakke Grenland
Større prosjekt, vegutbedring og etterslep	3,5	5,5	28,5	98,5	136,0	
Fv359 Kaste-Stodalen			10,0	80,0	90,0	Bidrag til bompengeprosjekt.
Fv34 Mjølner-Kleppveien, refusjon (binding)	0,5	0,5	0,5	0,5	2,0	Tilbakebetaling, tiltak forskottert av Porsgrunn kommune.
Bruer; Dyrland bru		2,0	15,0		17,0	Etterslep. Hindre nedsatt aksellast.
Bruer; tiltak for å opprettholde tilatt aksellast	3,0	3,0	3,0	3,0	12,0	Etterslep. Hindre nedsatt aksellast.
F37 Austbø-Møsvassdammen				15,0	15,0	Generell, lettare opprusting. Strekning ca 8 km.
Gang- og sykkelveg	25,0	15,0	15,0	22,0	77,0	
Fv 38 Vrådal sentrum-Straumsnes	5,0	10,0			15,0	Skuleveg, (fortaugsløysing.)
Fv360 Gvarv skole-Skamlaus				10,0	10,0	Skuleveg
Fv351 Lønnevegen - Tangen				12,0	12,0	Skuleveg
FV602 Setremoen - Midtskogen		5,0	15,0		20,0	Skuleveg
Fv152 Folkestad bru - Sommarland	20,0				20,0	Fullføre tiltak frå forrige inv.prog.
Infrastruktur regional utvikling (stedsutv. og reiseliv)			0	0	0	
Trafikksikkerhetstiltak	13,0	17,0	15,0	15,0	60,0	
Tiltak mot utforkjøringsulukker utanom bypakkeområdet	10,0	6,0	5,0	5,0	26,0	Rekkverk, mykgjering av sideterreng, siktrydding inkl. grunnerv, mm., program utarbeidast.
Sikring av gang- og kryssingsstader og busslommer utanom bypakkeområdet	2,0	2,0	3,0	3,0	10,0	Tiltak i gangfelt og andre kryssingsstader; lys, fartsreducerande tiltak m.m., program utarbeidast.
Tiltak etter TS-inspeksjonar utenom bypakkeområdet	1,0	9,0	7,0	7,0	24,0	Hovedferdselsårer. Strekninger med mye trafikk og mange ulykker, program utarbeidast.
Miljø og servicetiltak	0,5	0,5	1,0	1,0	3,0	
Støytiltak	0,5		0,5		1,0	Fordelast etter fortløpande behovsvurdering.
Vanntiltak		0,5		0,5	1,0	Fordelast etter fortløpande behovsvurdering.
Service rasteplasser			0,5	0,5	1,0	Fordelast etter fortløpande behovsvurdering.
Kollektivtiltak og universell utforming	2,5	4,5	4,0	2,0	13,0	
Oppgradering haldeplassar utanom bypakkeområdet	1,5	1,5	2,0	2,0	7,0	Midlar avsettes m.a. til enkle straktiltak for haldeplassar med skulebarn.
Kollektivknutepunkt; nye og utbedring av eksisterande.	1,0	3,0	2,0		6,0	Gvarv, Ørvella og Tangen har størst behov for tiltak. Tiltak prioriteres der ein kan få til gode samarbeid og «spleiselag.»
Grunnerv og planlegging	6,0	6,0	6,0	6,0	24,0	
Planlegging utanom bypakkeområdet	4,0	4,0	4,0	4,0	16,0	
Grunnerv utanom bypakkeområdet	2,0	2,0	2,0	2,0	8,0	
Sum	100,5	98,5	119,5	194,5	513,00	

**Tilleggsliste ved eventuelle endra økonomiske rammer.
Forslag til tiltak i prioritert rekkefølge.**

Tiltak fordelt på programråder	Region	Mill. kr.	Kommentar	Prioritet innanfor programområdet
Større prosjekt, vegutbedring og etterslep				
Fv37 Dale-Vollan	kr	99	Vegutvidelse (gul-stripe) med brede skuldre (GS-tilbud)	1
Fv360 Ramsvik-Stegaakleiv	mt	42	Opprusting	2
F37 Austbø-Møsvassdammen	vt	35	Fullføre strekning i investeringsprogrammet.	3
Fv38 Åmot-Dalen	vt	65	Generell, lettere opprusting. 2 av ca 20 km med tyngre oppgradering.	4
Fv355 Tjønnefoss-Våmur	vt	127	Generell opprusting på hele strekningen inkl. halvbru v. Romonuten.	5
Fv38/Fv45 Holtebru - Eidsborg	vt	15	Opprusting	6
Fv356 Porsgrunnstunnelen	gr	130	Må stå ferdig senest 2023	7
Fv152 omlegging nord for flyplassen på Notodden	kr	70	Omlegging og ny bru	8
Gang- og sykkelveger				
Fv351 Lønnevegen-Lofthaug	vm	5	Fortsettelse av tiltaket Lønnevegen-Tangen. Skuleveg.	1
Fv551 Fortau Gvarv sentrum	mt	4	Manglende forbindelse i sentrum. Skuleveg.	2
Vidareføring av FV601 Setremoen - Snøyrud del 2	kr	12	Fullføring fram til Snøyrud. Skuleveg	3
Fv 109 Drangedal sentrum to delstrekninger	vm	13	Delstrekning 1 er 13 mill. delstrekning 2 er 30 mill. skuleveg.	4
Vidareføring av Fv360 Gvarv skole-Akkerhaugen	mt	10-90	Fortsettelse av tiltak over. Faseinndeling må utredes. skuleveg	5
Fv 155 Langkåshaugen-Oterholt	mt	12-20	GS- veg med eller utan bru, løysing må vurderes.	6
Fv 355 Forskotteringsavtale Fyresdal	vt	3,0	Tilbakebetaling av beløp ihht. Avtale med Fyresdal kommune.	7
Fv360 Bentsrud-Tinnegrend	kr	90	GS-veg. Til dels skuleveg.	8
Infrastruktur regional utvikling (stedsutvikling og reiseliv)				
Fv359 Stasjonsvegen Bø miljøgate	mt	24	Opprusting av gateløpet m/m Rv36 og stasjonen.	1
Rjukan - Sam Eydes gate (nasjonale gater og plasser)	kr	3-10	Bidrag til eventuelt «spleiselag» for opprusting av gata.	2
Fv109 Toke brygge/Drangedal sentrum	vm	30	Sjå delstrekning 2 under gs. 30 mill.	3
Fv 651 Stavsro	kr	9	Bidrag til evt. «spleiselag» for trafikk-sikker tilrettelegging for reiseliv	4
Langøybrua, Kragerø	vm	20	Bidrag til fastlandsforbindelse i samband med utviklingsprosjekt.	5
Trafikksikkerhetstiltak				
Tiltak mot utforkjøringsulykker utenom bypakkeomr. Tillegg.		14,0	Sjå tabell over	
Tiltak etter TS-inspeksjoner utenom bypakkeområdet. Tillegg.		12,0	Sjå tabell over	
Kollektivtiltak og universell utforming				
Oppgradering/ nybygg kollektivknutepunkt. Tillegg.		6,0	Stort behov for tiltak både i dei prioriterte knutepunkta og rundt omkring på knutepunkt i heile fylket.	

Telemark fylkeskommune

www.telemark.no

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 6
3715 Skien

Sentralbord:
35 91 70 00

Satse på hovudferdselsårer

for større mobilitet for arbeidsreisande og næringstransport

Trygging av skuleveggar

for betre folkehelse og trivsel

Styrke kollektivknutepunkt

for eit meir brukarvenleg og effektivt kollektivtilbod

Effektivisere transportsystemet

for meir miljøvenleg transport, god forvaltning
og god framkome

Styrke byar og tettstader

for trivsel, miljø og utvikling