

Samferdselsdepartementet

Skarnes 30.06.2016

Uttalelse fra Sør-Odal Høyre til transportetatenes grunnlagsdokument til NTP 2018-2029.

Sør-Odal Høyre har følgende to hovedprioriteringer for Nasjonal transportplan 2018-2029:

1. **E16** mellom Slomarka og Herbergåsen må bygges som én sammenhengende trase, der både parsellene Herbergåsen-Nybakk og Herbergåsen-Slomarka prioriteres med oppstart i 2019. En fullføring av E16 gjennom Nes og Glåmdalsregionen vil være et meget viktig, nasjonalt tiltak for å få opp farten i innlandsøkonomien etter oljeprisfallet, samtidig som det forsterker den viktige forbindelsen mot Sverige.
2. Den foreslåtte godspakken generelt og for Kongsvingerbanen og Solørbanen spesielt støttes. En slik godspakke er et viktig steg i retning av å skape en robust og framtidsrettet løsning for transport av gods på bane. Det er viktig at dette grepet ses på som en helhet og at man ikke begynner å stykke opp dette i enkeltprosjekter. Det bør sikres økonomiske rammer for å etablere dobbeltsporparseller på Kongsvingerbanen så tidlig som mulig i planperioden. Dette er viktig om Kongsvingerbanen skal kunne ivareta og forsterke sin rolle både for gods- og persontransport. En samlet elektrifisering av Solørbanen fra Hamar til Kongsvinger i planperioden støttes som et sentralt grep i den helhetlige godsstrategien, og det er viktig at dette etterfølges av elektrifisering av Rørosbanen.

Bakgrunn

Statens vegvesen, Jernbaneverket, Avinor og Kystverket la i slutten av februar 2016 fram sitt felles forslag til plangrunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029. Forslaget omfatter strategier for sentrale innsatsområder som klima, gods, byområder, trafiksikkerhet, samfunnssikkerhet og intelligente transportløsninger. Etatene har også kommet med sitt forslag til rangering av investeringstiltak.

Plangrunnlaget sendes nå på høring til fylkeskommunene som er høringsinstans. Hedmark fylkeskommune har frist 1. juli 2016 med å sende sin uttalelse, og har satt 15. april som frist for innspill fra kommuner og regionråd. Det er avklart med administrasjonen i fylkeskommunen at vedtaket fra regionrådets behandling kan ettersendes, men at saken med innstilling oversendes fylkeskommunen innen fristen 15. april.

Plangrunnlaget med høringene vil danne grunnlaget for departementets videre jobbing med stortingsmeldingen, som etter plan skal fremmes våren 2017.

Plangrunnlaget som det nå skal avgis høring til er et omfattende dokument, og nedenfor gis det kun en oppsummering av hoveddimensjonene, og det som er mest relevant for Glåmdalsregionen. Utover dette vises det til forslaget fra etatene som kan leses på følgende lenke,
<http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag>.

Samfunnets mobilitet

Det er lagt til grunn at samfunnets mobilitet skal opprettholdes, men den skal i vesentlig større grad ivaretas av miljøvennlige transportformer. Befolkningsvekst, handel og økonomisk vekst vil føre til at transportomfanget øker. Et viktig grunnlag i etatenes plangrunnlag er effektiv bruk av virkemidler og styrket samspill mellom transportformene.

Det anbefales at uttalelsen begrenses til følgende problemstillinger:

E16

Sør-Odal Høyre vil understreke betydningen av at hele strekningen mellom Nybakk og Slomarka må inn i perioden 2018-2029. Vi mener det er svært uheldig at parsellen Slomarka – Herbergåsen er tatt ut og utsatt på ubestemt tid. Dette begrunnes nedenfor.

En utbygging av E16 gjennom Glåmdalsregionen vil være et meget viktig, nasjonalt tiltak for å få opp farten i innlandsøkonomien etter oljeprisfallet. Ny E16 vil også gi bedre rammevilkår og økt verdiskapning for næringsliv samt bedre trafiksikkerhet, miljø og framkommelighet.

Norsk Skogeierforbund har anslått at ved å bygge ny grønn industri i Norge er potensialet for verdiskapning knyttet til skogens verdikjede anslått til 3600 milliarder kroner over en 20 års periode. Blir vi kun en leverandør av råstoff til industri i andre land, blir verdiskapningen beskjedne 80 milliarder ifølge Norsk Skogeierforbund.

Glåmdalsregionen har et stort, uutnyttet potensiale i nasjonal sammenheng. Regionen har svært gode geografiske, naturgitte og kompetansemessige forutsetninger for å kunne ta en viktig rolle i forhold til det grønne skiftet og utviklingen av den nye bioøkonomien. Videre kan regionen bidra til et det gjennom en reindustrialisering etableres hardt tiltrengte arbeidsplasser nasjonalt i alternative næringer til "oljeøkonomien".

Glåmdalsregionen jobber nå hardt og målrettet for å bidra til økt nasjonal verdiskapning gjennom industriutvikling, bioøkonomi, logistikk og bygg og anlegg.

Et av tiltakene, som blir avgjørende for å sikre videreutvikling av eksisterende industri og etablering av ny, biobasert industri, er helhetlige og velfungerende transportsystemer på både veg og bane. En sammenhengende og snarlig utbygging av E16 gjennom Glåmdalsregionen er derfor helt sentralt.

Ullensaker og Gardermoen er også i kraftig vekst, noe som ytterligere forsterker behovet.

E16 er en sentral nerve i den nest viktigste landbaserte utenlandskorridoren til Sverige. En sammenhengende utbygging av E16 er derfor viktig fordi den bidrar til å styrke den grensekryssende koblingen. Denne er viktig både for næringslivet og for de ca. 500.000 innbyggerne i Värmland og Dalarnas län, hvor mange har Gardermoen som sin nærmeste hovedflyplass. E16 bidrar også til å knytte Øst- og Vestlandet sammen

En utbygging av E16 er også viktig fordi den sørlige delen av Glåmdalsregionen da vil kunne bli en mye mer integrert del av Oslo-områdetets bo- og arbeidsmarked. Dette vil bidra til:

- Å sikre regionen en enklere tilgang på kompetent arbeidskraft, noe som igjen vil styrke regionens næringsliv.
- At regionen i større grad kan bidra med kompetanse inn i Oslo-regionen.

Sør-Odal Høyre ønsker at de 33 km som gjenstår på E16 mellom Slomarka og Herbergåsen bygges ut sammenhengende. Det å bygge ut lengre strekninger er i andre sammenhenger sett på som besparende. Ved å bygge ut den siste parsellen vil man unngå en utbygging som er stykkevis og delt, og man vil tidligere kunne hente ut nytten av de midlene som allerede er investert i Kløfta – Nybakk og Kongsvinger–Slomarka.

Regionen står nå samlet om trasevalget og reguleringsplanene vil kunne vedtas i både Sør- Odal og Nes i løpet av 2016. Det vil derfor ligge til rette for anleggsstart i 2019 på begge strekningene.

Statens vegvesen har også sagt at det teknisk sett vil være mulig å bygge hele strekningen mellom

Nybakk og Slomarka i en eller flere entrepriser samtidig. Her har man derfor en mulighet til å sikre en sammenhengende strekning så tidlig som mulig i planperioden om man sikrer tilstrekkelig bevilgninger.

Jernbane

Sør-Odal Høyre støtter transportetatens betraktning om at Kongsvingerbanen har en svært høy utnyttelse, noe som begrenser potensialet for godstrafikk på bane og reduserer kapasiteten og framføringstiden for persontransporten.

Utfordringene knyttet til gods er godt beskrevet i etatenes plangrunnlag, og den planlagte godspakken er god og bør realiseres. Vi mener de foreslåtte tiltakene som er knyttet til vårt område er gode og viktige prosjekter som på sikt kan bidra til å bygge et helhetlig og robust godssystem, og som samtidig gir rom for at Glåmdalsregionen kan videreutvikle eksisterende industri og etablering av ny, biobasert industri. Dette gjelder både elektrifisering av Solørbanen, tilsving i Kongsvinger og de foreslåtte kapasitetsøkende tiltakene på Kongsvingerbanen.

Det er viktig at man i det videre arbeidet fortsetter å betrakte dette som et helhetlig system og at man ikke begynner å plukke fra hverandre pakken i enkeltprosjekter.

Pakken slik den er presentert vil være første grepet for å skape et system som kan gi nye trafikkmønstre for frakt av gods som på sikt kan gi de nødvendige overføringer man ønsker. Elektrifisering av Solørbanen sammen med tilsving i Kongsvinger, Elverum og Hamar vil være et slikt første steg, men det er viktig at det følges opp videre med elektrifisering av Røros og Solørbanen. Likeså er det svært positivt at jernbaneverket signaliserer behovet for å se på økt kapasitet på tømmerterminalen på Norsenga. Her er det viktig å diskutere lokalisering i lys av forslaget om å elektrifisere Solørbanen og etablere tilsving i Kongsvinger. Kommunene i Glåmdalsregionen ønsker å ta en aktiv rolle i disse planprosessene.

De tiltakene som ligger inne i den foreslåtte godspakken vil også bidra til å videreutvikle et godssystem som kan ivareta viktige forbindelser nord-sør og øst-vest, og som bidrar til å forsterke jernbanetraseen mot Stockholm som den viktigste godskorridoren mot Sverige. Det er derfor viktig at Hedmark fylkeskommune støtter opp under den anbefalte godspakken som ligger inne i plangrunnlaget.

Sør-Odal Høyre er tilfreds med at arbeidet med å forlenge plattformer og gjøre stasjonsutbedringer på Kongsvingerbanen foreslås fullført slik at banen kan trafikkeres av doble togsett. Dette er viktig for persontransporttilbudet.

I kombinasjon med tiltakene for gods kan dette gi en noe bedre situasjon for Kongsvingerbanen, men vil ikke være tilstrekkelig for å styrke Kongsvingerbanens rolle knyttet til persontransport. Skal man få til et ytterligere løft mener Glåmdal regionråd at NTP-forslaget må forsterke jernbanesatsingen ytterligere, og det må sikres midler til dobbeltsporparseller så tidlig som mulig i planperioden. Dette vil gagne både person og godstransporten.

Med vennlig hilsen

Anne-Mette Øvrum
Leder
Sør-Odal Høyre

