



Nasjonal transportplan 2025-2036 – Uttalelse om prioriteringer i NTP 2025- 2036 fra Kongsvingerregionen interkommunalt politiske råd

Kongsvingerregionen interkommunale politiske råd (Kongsvingerregionen IPR) takker for muligheten til å komme med høringsinnspill til transportvirksomhetenes svar på NTP som en del av arbeidet med NTP 2025 – 2036.

Kongsvingerregionen IPR behandlet vedlagt hørings svar 28. april 2023.

Fornuftige nasjonale prioriteringer

Transportvirksomhetene har gitt en felles tilrådning for prioritering av ressurser i NTP 2025-2036 innenfor rammene fastsatt av Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. I arbeidet med prioriteringene er det lagt stor vekt på å ta vare på eksisterende infrastruktur og prioritere tiltak som styrker jernbanen der den kan ha størst betydning for å nå klima- og miljømålene, det vil si gods på de lange strekningene og persontransport inn og ut av byene. Det er derfor viktig at jernbanen får avsatt minimum + 10 % slik at også prosjekter utenfor prioriteringsrammen blir realisert, blant annet tilsvingene som kobler Dovrebanen med Kongsvinger.

Kongsvinger IPR mener at klima- og miljøperspektivet må vektlegges enda sterkere i kommende NTP. Utredningene fra transportetatene viser at det vil bli svært krevende å nå målene om å halvere CO₂-utslippene innen 2030. Desto viktigere er det at prosjekter som gir størst reduksjon i klimagassutslippene blir prioritert. Ved å prioritere tiltak på eksisterende infrastruktur og ta vare på det vi har, minimeres i tillegg utslipp i prosjekteringsfasen og nedbebyggelse av natur.

Vi ønsker å fremheve at prioritering av transporttilbudet bør understøtte disse aspektene:

- **bidra til en velfungerende og sikker infrastruktur som fremmer bosetting og arbeidsplassutvikling.** For Kongsvingerregionen IPR er det viktig at infrastrukturen bidrar til at regionen i enda større grad blir en del av den funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo og Gardermoen. For å bygge opp under dette kreves fokus på utvikling av Kongsvingerbanen, ferdigstillelse av E16 og ressurser til digital infrastruktur.
- **underbygge målsettingene om grønt industriløft og økt eksport.** Ambisjonene i veikartet for grønt industriløft og mål om økt eksport på 50% krever tilrettelagt infrastruktur for industrien. Innlandet ønsker å videreutvikle jord- og skognæringene gjennom sterke bioteknologimiljøer, næringsmiddelindustri, småskalavirksomhet og klyngemiljøer. Effektiv infrastruktur på E16, Kongsvingerbanen og Røros-Solørbanen blir viktig for å tilrettelegge for mer industriell videreforedling av skog og foredling av andre råvarer som laks fra Nord- og Vestlandet.
- **legge til rette for effektiv transport av industrigods ut og inn av landet.** Her står Innlandet i en særklasse med viktige korridorer for både vei og bane – nord-sør og øst-vest, og internasjonal grensekryssing. Kongsvingerbanen er en av våre viktigste grensekryssende banestrek, og med

innlemmelse i ScanMed korridoren og nye TEN-T-krav (Trans-European Transport Network) vil myndigheter være nødt til å prioritere oppgraderinger innen 2030. Sentrale tiltak er økt kapasitet på Kongsvingerbanen, koblingen Hamar- Elverum – Kongsvinger, samt tilrettelegging av terminalene Norsenga og Granli i et intermodalt samspill med ny E16.

- **legge til rette for en effektiv transportkorridor Oslo – Stockholm** ved å ta vare på det vi har. Eksisterende banestrekke (Kongsvingerbanen og Värmlandsbanen) vil kunne utvikles til å bli en konkurransedyktig transportåre gjennom et internasjonalt samarbeid og felles koordinering med svenske og norske jernbanemyndigheter. Effekten gir kortere reisetid mellom hovedstedene Oslo og Stockholm, reduksjon av klimagassutslipp (per reise og under prosjektering), effektiv grensekryssende godstransport og økt beredskap.
- **understøtte sentrale transportpolitiske målsettinger** som reduksjon av klimagassutslipp og økt trafiksikkerhet. Nye Veier AS viser til reduksjon av drepte og hardt skadde i trafikken med 75 % (nøkkelford alt. CN40). Jernbaneetatene henviser til en reduksjon av mellom 8000 – 11500 lastebiler per år ved å gjennomføre tiltak på Kongsvingerbanen. En anslo at 100 000 lastebiler årlig kunne overføres til bane dersom den internasjonale godskorridoren over Kongsvinger realiseres (Flowchange 2019, Overføringspotensialet nord-sør til jernbane over lange avstander).
- **sikre robuste grensekryssende banestrekke av geopolitisk betydning.** Beredskap og rask forflytning av forsvarsmateriell, personer og forsyningsikkerhet må prioriteres. Det er viktig å tilrettelegge for økt redundans ved driftsavbrudd og kapasitetsbrist på hovedstrekningene inn og ut av landet.

Kongsvingerregionen IPRs prioriteringer for kommende NTP-periode

Med basis i rammevilkår som er presentert i Prioriteringsoppdraget har Kongsvingerregionen IPR følgende innspill til prioriterte tiltak og satsingsområder i kommende NTP periode:

- **E16-** Nye Veier AS må få tilstrekkelige rammeoverføringer til å ferdigstille E16 slik at strekningen kan bli bygd ut med sammenhengende standard mellom Kongsvinger og E6 i Ullensaker i løpet av NTP-perioden. Dagens veg må rustes opp til akseptabel standard.
- **Kongsvingerbanen** - Økt kapasiteten på Kongsvingerbanen må prioriteres gjennom tiltak som kan bidra til å bedre forholdene for både gods- og persontransport, og grensekryssende reiser Oslo-Stockholm
- **Internasjonal godskorridor** – Det må sikres en eksportrettet godskorridor langs Kongsvingerbanen/Grensebanen/Solørbanen som styrker det eksportrettede næringslivets konkurransevne, avlaster Oslo-området og demper veksten i lastebiltrafikken til/fra Østlandet

Nye Veiers portefølje: E16 Kongsvinger – E6

E16 er en av Norges viktige internasjonale transportkorridorer som skal bidra til effektiv og sikker transport av mennesker og gods mellom landsdeler og til utlandet. Den nasjonale øst-vest samferdselsåren er et viktig bindeledd for næringslivet, og for å binde bo- og arbeidsmarkedene i og omkring hovedstadsområdet tettere sammen. Dagens E16 er ulykkesutsatt. E16 er et prosjekt med høy nytte for samfunnet, og det er derfor av stor betydning at tempoet i planleggingen holdes oppe. Nye veier må sikres tilstrekkelige rammeoverføringer til å ferdigstille E16 mellom Kongsvinger og E6 i Ullensaker. Dette er også i tråd med NHO og Veiforum Innlandets prioriteringer.

Ferdigstillelse av E16 vil gi flere fordeler nasjonalt, regionalt og lokalt:

- **Knytte sammen bo- og arbeidsmarkeder, herunder understøtte utvikling utenfor pressområdet rundt Oslo.** Kongsvingerregionen er en del av Osloregionen og en del av den funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo og Gardermoen. I dag er det rundt 150 000 innbyggere innenfor regionen, i tillegg kommer alle som benytter veien som gjennomfartsåre. I 2040 er innbyggertallet forventet å vokse til ca. 190 000. Med en bedre hovedveg på strekningen vil det legges til rette for en ytterligere utvikling av næringer, og utvidelse av et allerede stort bo- og arbeidsmarked.

En effektiv infrastruktur på bane og vei gir muligheten til å kunne utnytte det konkurransefortrinn som ligger i beliggenheten ved å være nær hovedflyplassen og hovedstadsområdet, midt i naturressursene for bl.a. korn- og skogproduksjon, og i knutepunktet for internasjonale transporter. Slutføring av E16 vil også bidra til å understøtte Gardermoen som vekstmotor.

- **Styrke ferdselsåren Østlandet – Sverige:** Sammen med Rv.2 representerer strekket fra E6 til Kongsvinger og videre inn i Sverige den grenseovergangen med nest størst ÅDT (årsdøgntrafikk) i Norge. En utbygging vil forbedre framkommeligheten i denne forbindelsen.
- **Vesentlig reduksjon av reisetid:** En vei med sammenhengende motorveistandard fra Kongsvinger til E6 i området Kløfta-Jessheim vil redusere kjøretiden på denne strekningen med ca. 15 min. Dette gir et viktig bidrag til et stort bo- og arbeidsmarked.
- **Flytte trafikk fra dagens E16:** Redusert trafikk og framkommelighetsulemper vil gi færre nærmiljøulemper for de som bor og lever langs dagens veg.
- **Samspill veg og jernbane:** E16 har både nasjonal og internasjonal betydning for langtransport og tilrettelegging for økt intermodalt samspill mellom veg og bane i forbindelse med fremtidsrettede knutepunkt- og terminalstrategier.
- **Forbedret trafiksikkerhet:** Prosjektet vil trekke trafikk vekk fra og dermed også adressere trafiksikkerhetsutfordringer på dagens veg
- **Ivaretagelse og utvikling av lokalt næringsliv:** Næringsvirksomheter langs strekningen er avhengig av en god og forutsigbar infrastruktur. Regionen må legge til rette for at disse får gode rammevilkår og utviklingsmuligheter for at disse fortsatt skal ha tilhold til regionen.
- **Bidra til å knytte Innlandet sammen:** Gjennom å sikre effektiv kobling mellom E16 og fv24 fra Nord-Odal og Hamarregionen, samt via Kongsvinger mot Rv2 fra Solør og Magnor, vil en ferdigstilt E16 knytte Kongsvingerregionen tettere sammen med resten av Innlandet og gi en stor nytte for hele fylket.

Det er en betydelig forventning i Kongsvingerregionen og Innlandet, hos lokalt næringsliv og i befolkningen knyttet til en rask ferdigstillelse av en moderne, trafiksikker og effektiv E16.

Prioritering av Kongsvingerbanen

Kongsvingerbanen er en flaskehals i det norske jernbanenettet, og kapasitetsutfordringene må løses i kommende NTP. Banen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportssystemet, som viktig pendlerbane i Osloregionen og som transportforbindelse mellom Oslo-Stockholm. Utbedringer

på Kongsvingerbanen vil derfor gi tilbudsforbedringer der nytten, etterspørselen og klimabesparelsen er størst. Innlandet fylkeskommune, NHO og Veiforum Innlandet har Kongsvingerbanen i sine prioriteringer.

Kongsvingerbanens begrensede kapasitet skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken i vekstområdet nær Oslo, samt avvikling av godstransport og mulighet for overføring av gods fra veg til bane i en svært viktig godskorridor for både skognæringen og eksportrettet industri. Kongsvingerbanen er en enkeltsporet bane, med få lange krysningsspor, og med ujevn avstand mellom krysningssporene. Banen hadde i perioden sept-jan i 2022 en punktlighet på rundt 65% i rushtid i retning Oslo, som er langt lavere enn andre banestrekninger. Disse utfordringene begrenser strekningskapasitet og hastighet, vanskeliggjør en effektiv rutetabell, reduserer banens robusthet og gjør banen sårbar i avvikssituasjoner. Banen ble erklært overbelastet i 2017.

Gjennomfør effektpakkene for økt kapasitet

Kongsvingerregionen IPR er fornøyd med at Bane NOR og Jernbanedirektoratet bekrefter Kongsvingerbanens regionale, nasjonale og internasjonale betydning og ønsker å prioritere utbedringer her sammen med fornyelsestiltak som vil bedre tilstanden på infrastrukturen. Både KVVU Kongsvingerbanen og effektpakke kombigods Oslo-Narvik viser positiv transportpolitisk måloppnåelse og understreker at tiltak her er viktige samfunnsprosjekt.

Økt kapasitet på Kongsvingerbanen vil gavne både gods, tømmer og persontransporten på banestrekket. Vi støtter Bane NOR sin prioritering om å øke linjekapasiteten med tiltak i Effektpakke E14 (krysningsspor Galterud, Bodung, sanering PLO Seterstøa og Rånåsfoss stasjon) med oppstart i 2025. I tillegg støtter vi forslaget om å tilrettelegge for hensetting på Kongsvinger og optimalisere Norsenga tømmerterminal.

Følg opp KVVU Kongsvingerbanen for mer effektiv persontransport

Kongsvingerregionen IPR vil i tillegg påpeke at det er viktig at KVVU Kongsvingerbanen og anbefalinger i KS1 følges opp i det videre prioriteringsarbeidet og at det blir satt av planleggingsmidler til resterende utvikling av Kongsvingerbanen. Kongsvingerregionen mener det er viktig at det nå prioriteres midler til å følge opp tiltak anbefalt i KVVU som bidrar til å redusere reisetiden og øke kapasiteten for persontransporten. Arbeidet med å se på stoppmønstre er en viktig del av dette. Kongsvingerregionen IPR mener også det blir viktig å prioritere midler til etablering av krysningsspor på strekningen Kongsvinger- Magnor for å tilrettelegge for en internasjonal flerbruksterminal på Granli, avlaste Kongsvinger stasjon og øke kapasiteten på Grensebanen. SJ Sverige anskaffer nye hurtigtog i 2027 og ønsker å kjøre åtte daglige avganger Oslo-Stockholm. Det er nå ikke kapasitet til mer enn fem daglige avganger.

Kongsvingerbanens betydning for godstransport er godt beskrevet i korridor 2 Oslo- Ørje/Magnor, men vi savner en vurdering knyttet til Kongsvingerbanens betydning for de store reisestrømmene fra kommunene nærmest Oslo - Nes og Lillestrøm kommune. Kongsvingerbanen betjener noen av landets raskest voksende knutepunktområder. Nordøstkorridoren til Oslo er bilbasert, og det er avgjørende at det etableres en infrastruktur for persontransport på jernbane som sannsynliggjør at fremtidens innbyggere vil velge å reise med kollektivtransport.

En kapasitetssterk Kongsvingerbane vil være helt sentral for å nå nullvekstmål for biltrafikk og rammene innfor byveksttalen som er inngått for tidligere Akershus. Dette vil være avgjørende for å avlaste framtidig press på hovedstadsområdet. Gjennom regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er det pekt ut knutepunkt som skal ta hovedtyngden av veksten, med en klar målsetting om

at innbyggerne skal ta tog og ikke bil. Flere av disse knutepunktene ligger langs Kongsvingerbanen - Sørumsand, Fetsund og Årnes.

I dag bremses potensialet for økt bruk av jernbane som følge av manglende frekvens, fulle tog og lang kjøretid. Med en overbelastet bane er det vanskelig å sette inn mer kapasitet og daglig oppleves fulle tog til/fra Osloområdet. Dette forventes å øke med den befolkningsveksten som kommer i områdene nærmest Oslo. Prognosene fra KVVU Kongsvingerbanen viser en økning i antall pendlere i morgenrushet på 144% fram mot 2050. Det er derfor viktig at alternative utviklingsbaner ihht. nullvekstmålet justeres på bakgrunn av økt etterspørsel etter togtransport for den vestligste delen av korridoren.

Savner helhetlig og målrettet satsning på eksportrettede korridorer

I Transportetatens prioriteringsoppdrag savner Kongsvingerregionen IPR helhetlig satsning på de lange transportkorridorene, nord-sør og øst-vest, inkludert det grensekryssende perspektivet. Det er i dag manglende kapasitet på del-strekninger som Oslo- Bodø og Kongsvingerbanen, og muligheten for å benytte eksisterende banestrek, som Røros-Solørbanen, er fraværende i jernbanemyndighetenes prioriteringer.

Kapasiteten rundt Oslo (Hovedbanen, Lillestrøm stasjon, Oslotunellen, Alnabru, næringsareal) er sterkt presset. Et godstog må f.eks. vente i 40 minutter før det kan kjøre inn til Alnabru. Kongsvingerregionen IPR mener at grensekryssende gods som skal utenom Oslo, bør benytte avlastende banestrek for å frigjøre kapasitet i det sentrale Østlandsområdet til person-godstransport. Næringslivets behov for direktelinjer for gods som skal utenom Oslo til Sverige/Europa er viktig, og således behovet for økt redundans for å sikre forsyningslinjer og geopolitisk beredskap.

Røros og Solørbanen er viktige forbindelsesbaner for godstrafikk mellom Østlandet og Trøndelag. Stadig økende godsmengde på bane fra/til nord viser stort behov for avlastende banetraseer. Det er også en bane som i liten grad opplever prioriteringskonflikt mellom person- og godstransport. Banen har også sterk vekst siden næringen årlig overfører gods fra vei til bane. Det vurderes at avirkningen kan øke til opp mot 15 millioner kubikkmeter frem mot 2030. Nasjonal satsning på bioøkonomi med Innlandets store råvarerressurser krever effektivt samspill mellom vei og bane. Infrastrukturen må sikre god kapasitet, reduksjon i fremføringstid og effektive terminaler.

Savner effektpakke for næring og redundans

I kommende NTP må tiltak som kan bidra til at det etableres en internasjonal godskorridor over Kongsvinger prioriteres. I tillegg vil arbeidet med optimalisering av Norsenga og en internasjonal flerbruksterminal på Granli stimulere regionalt næringslivs vekstmuligheter og øke godsoverføring fra vei til bane. Nøkkelen er å etablere en effektpakke for næring og redundans med realisering av koblingen Dovrebanen og Solørbanen med tilsvingene i Kongsvinger, Elverum og Hamar. Tiltakene var del av gamle Godspakke Innlandet, NTP (2018–2029) og Handlingsprogrammet for jernbane. Prosjektene er vurdert svært samfunnsnyttige. I tillegg er sikring av planoverganger, ERTMS, kryssningsspor Kirkenær og anbefalinger i KVVU Green som publiseres høsten 2023 nødvendig for å gjøre Røros-Solørbanen attraktiv for videre vekst.

Kongsvingerregionen IPR ønsker derfor en Effektpakke for næring og redundans hvor gamle «Godspakke Innlandet» tiltak som er løsningen på effektiv flyt av gods i de lange korridorene, særskilt i nord-sør akse, blir prioritert. Pakken vil bidra til å tilrettelegge for Norges eksportsatsning, mer industriell videreføring av skog og foredling av andre råvarer som laks fra Nord- og Vestlandet. I tillegg vil sterkt presset infrastruktur (vei og bane) i Osloregionen avlastes.

Infrastrukturen må bidra til å legge til rette for effektiv transport av industrigods ut og inn av landet. Dette perspektivet etterspørres fra flere miljø og må få oppmerksomhet i kommende NTP.

Økt samspill for å nå transportpolitiske målsettinger

Kongsvingerregionen IPR takker for muligheten til å avgi høringssvar til Samferdselsdepartementet. Vi mener at evnen til å tenke helhetlig om løsninger for både person og godstransport er avgjørende. Kapasitetshevende tiltak for gods vil hovedsakelig også gi effekt for persontrafikk, og tiltak ett sted kan ha stor effekt i andre deler av landet. Det er derfor viktig at man i kommende NTP satser målrettet og helhetlig på system- og korridorstrukturer i et nasjonalt og internasjonalt perspektiv.

I en tid hvor vi skal løse globale klima- og miljøutfordringer, med begrenset økonomisk handlingsrom må vi finne prosjekter og transportformer som stimulerer til lavere kraftforbruk og dermed bidra til å frigjøre energi til andre formål.