

Høringsinnspill til NTP fra EIDSVOLL Sp, EIDSVOLL MDG, EIDSVOLL KrF Eidsvoll PP og Eidsvoll Venstre

Høring: Ny Nasjonal Transportplan 2025-2036

Innspillsdato: 4.7.2023

Vi viser til ny og framskyndet Nasjonal Transportplan, og legger med dette med et innspill på gjeldende regionen sør i Mjøsa og vei- og transportknutepunktet Minnesund.

Vi representerer et tverrpolitisk innspill fra Eidsvoll kommunes lokallag for Sp, MDG, V, KrF, Pp. Vi er direkte engasjert i forhold til en planlegging der det har vært store endringer i samfunn, energi- og transportinfrastruktur fra dagens planer ble lagt - og til gjennomføring av disse planer. Mest prekært er det derfor å se på hva som foregår med jernbaneinfrastrukturen i Minnesund-området i forbindelse med utviklingen av InterCity dobbeltspor med ny jernbanebru over Vorma på Minnesund.

Vi viser til uttalelse fra samferdselsminister Jon-Ivar Nygård fra pressemelding nr. 97/22 der det siteres:

“Regjeringen vil legge fram ny Nasjonal transportplan allerede våren 2024, ett år tidligere enn planlagt. Det vil legge til rette for riktigere prioriteringer i årene framover, og styrke transportplanen som et troverdig styringsinstrument. Dagens nasjonale transportplan er ikke lenger realistisk gitt utfordringene Norge står overfor. Vi må ha en transportplan som er oppdatert og tilpasset Norges framtidige transportbehov, samtidig som de økonomiske rammene er mulig å følge opp”

Vi mener i denne kontekst at de planer som foreligger med riving av teknisk jernbaneinfrastruktur på og rundt gamle Minnesund jernbanestasjon, er en irreversibel prosess som vil være kostbar å omgjøre. Planen som foreligger, går ut på at man ønsker å fjerne en utprøvd jernbaneinfrastruktur som kan tåle flere hundre tonn - og å erstatte dette med en sykkelsti (Vormtråkk), som har nyttelast på få hundre kilo. Det finnes ingen tekniske hindringer for å legge sykkelstien Vormtråkk parallelt med dagens spor på dette begrensede strekket.

Dagens løfte om togstopp i Minnesund-området.

Det er investert 7,2 mrd. kroner i Eidsvoll for å utvikle dobbeltspor mellom Venjar og Langset med ny jernbanebru på Minnesund. I forbindelse med utbygging av dobbeltspor fra Langset til Espa ble det i 2010 planlagt en mulig «holdeplass» på høyhastighetssporet ca. 2,3 km nord for den nye Minnesund bru, i området som nå av teknisk personell går under navnet Langset (skifte)stasjon. Området er midt på strekket der det er ønskelig å ha hastigheter på opp mot 200 km/t.

Disse potensielle planer om “holdeplass” mangler i vår analyse et realistisk innhold for gjennomføring. Området er inneklemt i en skjæring mellom nytt dobbeltspor og motorveg firefelts E6. Det er meget begrenset plass til parkering, og gjennomføring vil kreve et omfattende sprengningsarbeid rett innpå det nyetablerte dobbeltsporet, der det nå i anleggsfasens siste dager ikke er tilrettelagt noe for utvikling. Området vil heller ikke kunne ha noen annen funksjon enn som “togstopp” for utvalgte InterCity-tog for en lokal bosetning. Rent økonomisk ser det ut til at denne planen både vil være kostbar i forhold til nytteverdi, og også noe som forstyrrer effektiviteten på den planlagte trafikken langs høyhastighetsbanen.

Vi ber derfor om et klart svar på realismen i dette løftet og spør om det finnes realistiske planer for gjennomføring?

I denne kontekst vil vi at en ny evaluering av Minne stasjonsområde gjennomføres - og at riving av den eksisterende jernbaneinfrastrukturen inn mot gamle Minnesund stasjon utsettes til analysen foreligger.

OSD ICA PE JB KSB

Ny vurdering av gamle Minnesund stasjon som endeholdeplass for en utvidet Gardermobane

Nå når anleggsperioden rundt dobbeltsporet nærmer seg slutten, ser vi at dagens spor gjennom Minne stasjonsområdet er et strekk på litt over 2 km, og som fint kan bevares som et sidespor fra dobbeltsporet og avsluttes som et skifteområde og endestasjon vest for den gamle jernbanebrua. Vi ønsker med dette høringsutspillet at området tas inn til en ny evaluering med tanke på å fungere som en endeholdeplass for Gardermobanen, i en oppdatert planleggingsmodell, der trafikkgrunlaget vurderes i et helhetlig perspektiv for all reell trafikk i området.

Gardermobanens nåværende endeholdeplass, Eidsvoll nye stasjon, har blant annet begrenset plass til parkering, og både Eidsvoll Verk stasjon og Eidsvoll stasjon ligger langt fra E6, og med sterkt begrenset mulighet for å være avlastende for E6. Minne stasjonsområde ligger derimot inntil E6 og har god plass for ekstremt mange parkeringsplasser, og vil derfor med stor sannsynlighet være et attraktivt kollektivpunkt for kjørende på E6 fra begge sider av Mjøsa. Området har også en av Østlandets større trafostasjoner som gir mulighet for en god økonomi ved utvikling av et stort og sentralt ladeanlegg for mange personbiler.

For reisende vil Gardermobanen fra en endeholdeplass ved Minnesund stasjon bruke ca. 15 min til terminalanlegget inne på OSL, og ca. 40 min til Oslo S med dagens kjøremønster. Det er bare ut fra disse fakta grunn til å tro at området vil være attraktivt for å få innfartstrafikk over på kollektivt i Oslo-regionen. Både kjøretid, parkering og politiske ambisjoner om å redusere utslipp og bruk av energi tilsier at Gardermobanen vil øke sitt trafikkgrunnlag betraktelig fra endeholdeplass på Minnesund stasjon

En oppdatert vurdering av Minne stasjonsområde som en node for elektrifisering og omlastningspunkt for profesjonell distribusjon og transport.

E6 over Minnesund har som en del av stamvegnettet og den betydelige satsingen det har vært på vegtransport, vist at området er et sentralt passeringspunkt for langtransport langs begge sider av Mjøsa.

Regjeringen har meldt inn at de ønsker å kartlegge dagens CO² utslipp fra tunge kjøretøy, et forslag som er direkte knyttet til EUs "grønn giv-strategi" - der EU forplikter seg til å bli klimanøytral i 2050. Ambisjonen er å redusere CO²-utslipp med 55% innen 2030. I dette ligger et stort fokus på elektrifisering av kjøretøy noe som medfører en nasjonal planlegging av energitilgang og produksjon.

Statnett har meldt at det norske kraftsystemet krever nye grep hvis det skal klare å følge med økt industrialisering og elektrifisering av samfunnet. I en pressemelding fra nasjonalt kraftsystemmøte 8. des. 2022 har Statnetts konserndirektør Gunnar Løvås følgende uttalelse:

"Den grønne omstillingen skjer, både her i Norge og i Europa. Med den elektrifiseringen og grønne forbruksveksten Norge er inne i nå styrer vi mot et kraftunderskudd i løpet av de kommende fem årene. Dette setter oss på prøve. Vi trenger mer kraftproduksjon og mer nett, og vi må gjennomføre tiltak som bidrar til at vi kan få dette på plass raskere og utnytte det bedre".

Både EU og Statnetts uttalelser tilsier at det må prioriteres en nasjonal plan for hvordan kraft utnyttes og distribueres, og derfor må forventes at energiknutepunkt som trafostasjonen lokalisert nær Minne stasjonsområde må være en ressurs for det arbeid som nå pågår med optimalisering.

Det er derfor nødvendig å utrede Minne stasjonsområde som sentralt omlastningspunkt for profesjonell transport i lys av at beliggenheten kan føre til at større kjøretøy fulladet fra Minnesund kan ha en rekkevidde som kan krysse norske fjell før ny lading. Innen transport investeres det betydelig i kompetanse som skal ta i bruk AI stordataanalyse som beslutningsstøtte for elektrifisert langtransport. I dette ligger blant annet tanker om omlastningspunkt mellom veg og bane der fokus ligger på distribusjon og omfordeling utenfor større terminaler.

ØKO 103 FE J6 KSB

Konklusjon:

Vi ser at i dagens planer for Minnesund-området, er trafikkgrunnlaget ikke evaluert som en helhet av trafikk fra fastboende og som et potensiale fra gjennomfarten i området. Planene som i dag gjennomføres er også utviklet før nasjonale ambisjoner for grønne parametere, elektrifisering av kjøretøy og generelt av endringen i bruken av energi som omhandler både privat og profesjonell transport. Det tar heller ikke inn et faktum at kollektivtilbud vil føre til økt bosetning. Minnesund som område 40 min unna Oslo sentrum er bynære eiendommer i en kollektiv planlegging.

I dette lys mener vi det er viktig at det sidespor som nå går ut fra det nye InterCity høyhastighetssporet og til gamle Minnesund stasjon, må vurderes på nytt med tanke på alle aspekter av transport - og at planen for å rive den eksisterende jernbaneinfrastrukturen i dette ca. 2 km lange området legges bort.

Vi ber om at sidesporet, med avslutning ved gamle Minnesund stasjon, vurderes som endeholdeplass for Gardermobanen. Vi er overbevist om at dette kan bidra som et større klimatiltak, og som en viktig node for å få trafikk over på kollektivt i Stor-Oslo-området.

Med det grønne skiftet så bør ingen steiner ligge usnudde i forsøket på å tenke minst 30 år fram om noe så viktig som utslipp og befordring av mennesker og varer på det sentrale Østlandet. Alle har sett hvilken revolusjon i framskritt det var å få jernbanen fra Christiania til Eidsvold i 1854. Endelig kunne produkter fra Mjøsområdet forsyne hovedstadsområdet med mat- og foredlingsvarer på dagen!

I dag bør vi absolutt ikke glemme hva tidligere planprosesser så på som langsiktig utvikling. Langsiktige økonomiske parametre har vært suksess for hva Norge i dag har som kjerneinfrastruktur innenfor Jernbane, vannkraft og oljesektor.

!

Med vennlig hilsen


Eidsvoll Senterparti


Miljøpartiet De Grønne Eidsvoll


Eidsvoll Kristelig Folkeparti


Pensjonistpartiet Eidsvoll


Eidsvoll Venstre