

Til: Glåmdal Regionråd v/ Regionrådsleder Arve Bones

Fra : 7sterke v/ Trond Hagerud

Dato: 26.02.2008

Vedr.: Industrien i Kongsvingerregionen og samferdsel

Høringsuttalelse fra 7sterke i forbindelse med NTP 2010 -19.

Sammendrag:

Forslaget til Nasjonal transportplan 2010–2019 er helt uakseptabelt for næringslivet i Kongsvinger-regionen

Kommunene, fylkeskommunene og næringslivet må mobilisere alle ressurser for å øke investeringsrammene og fremskynde ferdigstillelsen.

Våre hovedkrav er:

- 4. felts Rv. 2 Kløfta-Kongsvinger ferdig i 2015
Ingen økning i bompengavgiftene for trafikantene
- Punkt utbedringer på Rv. 20

Industrien i Kongsvinger regionen

I løpet av de seneste 40 årene har det i Kongsvinger regionen utviklet seg en betydelig industri med over 3500 ansatte, over 6 milliarder kr i omsetning og en sysselsettingsandel i industrien som er den neste høyeste i Innlandet.

Industrien i regionen karakteriseres av:

1. Betydelig internasjonal industri med utenlandske eiere.
2. Betydelig trebasert industri med norsk eierskap
3. En mangfoldig øvrig industri

En nærmere beskrivelse av industrien:

1. En betydelig internasjonal industri med utenlandsk eierskap:
Regionene har en betydelig internasjonal industri hvor eiere og hovedkontor befinner seg i 7 land i Europa og USA.

7sterke

Industrien i Sør-Hedmark

Hovedbedriftene innen denne kategorien er:

a. Kraft Foods	Sør Odal	Amerikansk
b. Rescon Mapei	Nord Odal	Italiensk
c. TI Group Automotive	Kongsvinger	Engelsk
d. Metso Minerals	Kongsvinger	Finsk
e. Schütz Nordic	Kongsvinger	Tysk
f. IBAS	Kongsvinger	Amerikansk
g. Promens	Kongsvinger	Islandsk
h. Norske Backer	Kongsvinger	Svensk

2. En betydelig trebasert byggevare industri med norsk eierskap

Hovedbedriftene i denne kategorien er:

a. Forestia	Våler
b. Moelven	Våler
c. Nordan	Åsnes
d. Bergene Holm	Grue, Kongsvinger og Sør Odal
e. H profil	Grue
f. Sandermoen AS	Grue
g. Solør treimpregnering	Grue
h. Østlandske vindu	Kongsvinger
i. Eidskog Stangeskovene	Eidskog
j. H Vindu	Eidskog

3. En betydelig og mangfoldig øvrig industri

Hovedbedriftene i denne kategorien er:

a. Jordan	Åsnes
b. Luxo	Grue
c. Berggren	Kongsvinger
d. Eskoleia	Kongsvinger
e. Stantek Kongsvinger	Kongsvinger
f. Betong Øst	Kongsvinger
g. KB spenneteknikk	Kongsvinger
h. Gunnar Holth grusforetning	Kongsvinger
i. Contiga	Kongsvinger
j. Norosol	Sør Odal
k. Magnor Glassverk	Eidskog
l. Norsk pellets	Eidskog
m. Hydro Aluminiumsprofiler	Eidskog

7sterke

Industrien i Sør-Hedmark

I tillegg finnes det i de sju kommunene et mangfold av bedrifter med en omsetning under 40 mill. kr pr år.

Industristrukturen i regionen karakteriseres av:

- En spredt struktur med hjørnesteinbedrifter i alle de 7 kommunene i regionen.
- Betydelige næringsklynger innen betong, metall, tre og plast.

Industrien i regionen preges av:

- Store utfordringer med å rekruttere faglært og utdannet arbeidskraft på grunn av lavt utdannelsesnivå i regionen
- Store utfordringer med rekruttering på grunn av at dårlig vei og trafiksikkerhet (RV.2) gjør bedriftene lite attraktive for kandidater som må pendle
- Store utfordringer med å være attraktive for kandidater med familie som vurderer å flytte til regionen hvis det ene familiemedlemmet må pendle - spesielt på Rv. 2.

Næringslivets vurdering av Rv. 20, Solørbanen, Kongsvingerbanen og Rv. 2

Riksvei 20 (Etter innspill fra Ola Rostad, Tretoget):

Denne veien er viktig for den trebaserte industrien i Solør, og det estimeres at et volum på ca 10 % av samlet norsk avvirkning av tømmer transporteres på denne veien.

I forhold til lastebiltransport er det et ønske om bedre kurvatur, bredde og færre hastighetsbegrensninger. Ellers merker RV 20 i stor grad økt langtransport og trolig også effekter av at en på flere strekninger kan laste med 56 tonns totalvekt for tømmerbiler. Dette gjelder sikkert flere veger, men for treindustrien er særlig følgende flaskehals ønsket utbedret:

- Omkjøring rundt Flisa og Kirkenær sentrum
- Ny innkjøring til industriområde på Kirkenær
- Jernbaneovergang i Brandval
- Bruer i Brandval og Kongsvinger som begrenser bruk av 56 tonn totalvekt

Solørbanen (Etter innspill fra Ola Rostad, Tretoget).

Solørbanens betydning gjelder først og fremst transport av massevirke fra Østerdalen (inklusive Trysil og delvis Løten) og Solør til treforedlingsindustrien i Karlstadområdet og Østfold. Denne transportmuligheten er avgjørende for det skogbruket som drives i

7sterke

Industrien i Sør-Hedmark

Hedmark pr dato. Pr dato går det to tog sørover (og derved også nordover) pr døgn i 5-7 dager pr uke.

Mht annen transport på jernbane så begrenser dette pr dato seg til Moelven Vålers inntransport av råstoff (ca 80.000 kbm) og om lag samme volum fast kubikkmeter med celluloseflis. Så vidt vi vet henges denne lasten nå på ett av tømmerogene, men det kan ikke utelukkes at mer celluloseflis sammen med flere aktører (Logistikkfellesskapet Østfoldtømmer er splittet opp) i Østfold kan medføre at antall togsett pr døgn vil øke.

Kapasitetsutnyttelsen på Solørbanen er mindre enn 40 % og det går mindre enn 40 tog i døgnet. Banen er derfor ikke en flaskehals for næringslivet.

Kongsvingerbanen

Kongsvingerbanen er for regionen viktig for pendlere og persontrafikk på strekningen Kongsvinger - Oslo.

Det er derfor et viktig mål å oppnå timeavganger til og fra Kongsvinger, og en reisetid på under en time innen 2012.

Riksvei 2.

Industrien og næringslivet for øvrig i regionen er helt avhengig av bil. Dette gjelder både for persontransport og varetransport. RV. 2 har i denne sammenheng høyeste prioritet. Næringslivet står derfor samlet om et krav om ferdigstilling av en 4 felts motorvei mellom Kløfta og Kongsvinger i 2015, samt at bompengavgiftsnivået for trafikantene ikke må økes.

I Glåmdalen den 1. november uttaler næringslivsledere fra Solør seg om den store betydningen en ny 4.felts RV. 2 vil få for regionen og for Solør. Erik Lynne som leder Solør Bioenergigruppe uttaler i denne artikkelen:

- Veien vil få ubegripelig betydning for hele regionen, og for Solør som lett kan smette inn på riksvei 2 fra Kongsvinger. Både for industrien og enkeltmennesker.

Industriens hovedargumenter for ferdigstilling av RV. 2 i 2015

- Veien er vedtatt og er med i NTP 2010 til 19 – men kun en oppstart av de to siste etappene er med i basisrammen. Dette innebærer at ferdigstilling av hele veien kan bli så sent som 2025.

Hvis +20 % alternativet vedtas kan hele veien være ferdig i 2019. Dette krever dog en tilleggsbevilgning ut over + 20 % alternativet fra staten. I henhold til skrevet fra Fylkesrådet i forbindelse med høringsuttalelsen mangler ytterligere

7sterke

Industrien i Sør-Hedmark

en milliard for at utbyggingen skal være fullfinansiert. Dette forholdet må avklares.

- Når neste etappe starter i 2009/2010 ved Kongsvinger blir situasjonen at RV.2 vil ha bompenger i begge ender, 6 rundkjøringer, fartsdumper, to 40 soner og mange 50, 60 og 70 soner. På veien vil det også være en betydelig anleggstrafikk i hele utbyggingsperioden.

Det kan også forventes en økning i busstrafikken på grunn av manglende togtilbud på Kongsvingerbanen.

- RV. 2 er landets nest viktigste forbindelse til Sverige med 7 % økning i trafikken over Morokulien i 2007. Det forventes at denne veksten vil fortsette. Årsdøgnetrafikken (ÅDT) på Rv. 2 ved Strøm kirke var 8940 biler for 2007, en vekst på 4,5 % i forhold til året før.

- Det har vist seg at 10.000 biler i døgnet er en kritisk grense i forhold til trafikksikkerhet, sa prosjektleder for RV. 2 Erik Furusest på Veiforum Innlandets møte på Vinger hotell i Kongsvinger 24. januar.

Den forventede økningen i trafikken kombinert med anleggstrafikk, alle fartssonene og rundkjøringene vil føre til en betydelig risiko for økte dødstill og større ulykkesfrekvens på veien.

- Dette vil skape en uholdbar situasjon for næringslivet og for pendlere i hele utbyggingsperioden, og vil være et alvorlig hinder for rekruttering til næringslivet og tilflytting til regionen.

Næringslivets krav er ferdigstilling 2015 – og ingen økning i bompengavgiftene for trafikantene.