

Minnesanteckningar från Svensk – Norsk konferens angående E16 Bergen–Gardermoen–Gävle (inkl Hønefoss – Sandvika)

Arrangörer: Vegforum Innlandet (Norge) och Partnerskap E16 Gävle-Oslo (Sverige)

Tid: Onsdagen den 17 juni, kl 09:00-14:00 inkl lunch

Plats: Vinger Hotel, Kongsvinger, Norge

Deltagare: Ca 30 norska och 20 svenska representanter från departement, politiska partier, kommuner, trafikverk, intresseföreningar, etc.

Minnesanteckningar

1. Välkommen

Harald Thoresen (Vegforum Innlandet), Håkan Bergeå (Partnerskap E16 Gävle-Oslo) och Arve Bones (Kongsvinger kommun) hälsade alla välkomna till konferensen.

2. Gränsöverskridande infrastruktur Sverige – Norge Bakgrund till förslaget om omklassificering till E16 Gävle – Bergen

Politisk rådgiver Anne Tingelstad Wøien, Samferdselsdepartementet i Norge, informerade om samarbetet mellan norska och svenska regeringarna angående gränsöverskridande trafik. Beträffande den av Stortinget antagna Nationella transportplanen 2010-2019 framhölls att fokus inte bara är på vägen i sig utan syftet med vägen och dess funktion, dvs effektivare säkra resor och transporter med kortare restider. Anne framhöll i detta sammanhang att det krävs en politisk vilja för att kunna åtgärda den felande länken mellan Torsby och Kongsvinger då traditionella samhällsekonomiska kalkyler inte kan motivera åtgärder i dagsläget.

Beträffande förlängningen av befintlig E16 och vägval i Norge har Statens Vegvesen i uppdrag att genomföra en höring/remiss under sommaren så att Samferdselsdepartementet den 15 augusti 2009 får underlag för beslut om vägval. Därefter kan en gemensam ansökan med Sverige göras om förlängningen av E16 till Gävle. Anne framhöll att hennes bild var att E16 inte bara var frågan om ett vägnummer – det viktiga är det runtomkring vägen. Ett gemensamt vägnummer för en förlängd E16 kommer med stor sannolikhet vara positivt för näringslivet och turistnäringen.

Departementssekreterare Jessica Spångberg, Näringsdepartementet i Sverige, informerade också om norska och svenska regeringarnas samarbete och uppdragen till de svenska och norska väg- och järnvägsmyndigheterna att kartlägga den gränsöverskridande infrastrukturen mellan Norge och Sverige. I rapporten från uppdragen redovisas några aktuella uppföljningsområden såsom samsyn vid utveckling av transportkorridorer, samordning av bl.a. tekniska lösningar, standards, drift &

underhåll, tunga trafik och metodik för samhällsekonomiska analyser och trafikprognoser. Trafikverkens åtgärdsplan för perioden 2010-2021 ska analyseras mot kringliggande länders planer för utveckling av infrastrukturen.

Den svenska processen mot bildandet av E16 presenterades. Den svenska riksdagen har beslutat att de berörda vägsträckorna i Sverige ska vara nationella stamvägar. Nu har Vägverket uppdraget att ändra numreringen till riksvägnummer. Vidare konstaterade Jessica att en självklar vägförbindelse mellan Gävle, Dalarna och Oslo-området efterfrågas, men inte finns i dagsläget. Det som talar för potentialen i en förlängning av E16 till Gävle är bland annat regional tillväxt genom förbättrade förutsättningar för industri, handel och turism.

3. Vad ingår i planerna – status för sträckningen på svensk respektive norsk sida

Direktör Per Wenner, Vägverkets huvudkontor, presenterade förutsättningar för åtgärder på sträckan, till exempel den omfattande turistindustrin som finns i anslutning till den framtida E16-sträckningen. Vidare konstaterades att förbättrad standard har stor betydelse för utvecklingen av trafiken och för utvecklingen i de områden som berörs geografiskt av åtgärden. En viktig faktor för åtgärder Torsby-Kongsvinger är dock politiska signaler om att bättre förutsättningar för gränsöverskridande trafik ska tillskapas.

Den 1 september ska Vägverket och övriga trafikverk i Sverige redovisa ett förslag till Nationell transportplan 2010-2021 till regeringen. Innan dess kan inte sägas exakt vilka åtgärder som kommer att genomföras på den framtida E16-sträckningen i Sverige. Det troliga är dock att åtgärder som vissa förbifarter vid samhällen byggs, men framförallt att mittseparering införs, så att den sämsta kvarvarande sträckan blir vid gränsövergången. Att även drift och underhåll ska ingå i tankarna för E16 måste hållas i åtanke. Per framhöll att samarbete övre gränsen mellan många olika parter är viktigt för att få funktion – stimulans och aktivitet krävs för framgång.

Vägverket avser att klassificera berörda sträckor som riksväg efter sommaren. Underlag ska tas fram så att den svenska regeringen i samverkan med den norska regeringen i oktober 2009 kan gå in med en ansökan till FN om förlängning av E16. Detta innebär att E16 kan sträcka sig till Gävle runt årsskiftet 2010/2011. Även om Vägverket ändrar status för berörda vägar till Riksväg 16 så planeras ingen omskylltning förrän skyltar med E16 får sättas upp.

Seksjonsleder Hans Silborn, Statens Vegvesen, informerade om arbetet med Nasjonal transportplan 2010-2019. I planen, som antogs av Stortinget vecka 24, analyseras olika sträckningar för E16 varav sträckningen via Gardemoen, med Hønefoss – Sandvika som länk mot Oslo, förordas. Statens Vegvesen har i uppdrag, se ovan, att genomföra en höring/remiss bland berörda parter för att slutligt beslut om vägval ska kunna fastställas av regeringen. Förändringar av vägindelning/riksvägsklassificering som stödjer den planerade sträckningen av E16 mot riksgränsen är redan beslutade.

I Nasjonal transportplan ingår åtgärder på blivande E16 Väster om Kongsvinger och väster om Gardemoen mot Bergen. Även åtgärder på sträckan Hønefoss – Sandvika planeras. Hans bedömer att berörda vägar har tillräckligt god standard för att kunna få status som europaväg. Att förlänga E16 kommer att synliggöra förbindelsen Bergen-Oslo/Gardemoen-Gävle på internationella kartor, marknadsföring underlättas och utveckling stimuleras. Det kommer med säkerhet att påverka turisttrafiken, men påverkan på näringslivets transporter hänger mer

samman med åtgärder som påverkar transporttid och avstånd. Att tydliggöra behovet av att utveckla den gränsöverskridande trafiken kommer att stimuleras av ett gemensamt vägnummer i Norge och Sverige.

4. Turism och näringsliv – vad är potentialen med en ny E16

Markedssjef Knut Stabæk, Oslo Lufthavn AS Gardermoen, berättade om utvecklingen av Gardemoen som nu är större än Arlanda. Flygplatsen är beroende av goda kommunikationer både för resande och för anställda. Ett stort antal svenskar arbetar vid Gardemoen och övriga Oslo-området. Värmland ingår i flygplatsens upptagningsområde vad gäller resenärer.

Uppdragsleder Stellan Lundberg, ÅF-Infrastruktur, presenterade den omfattande systemanalys för E16 Gävle-Oslo som tagits fram. Ett budskap som Stellan framhöll med eftertryck var att en ny vägsträckning över gränsen måste ha så god standard att restiderna blir konkurrenskraftiga. Först då kommer stora effekter av E16 att börja uppstå – den felande länken är nyckeln till ett integrerat system. Stellas råd var att det nu krävs ett lagarbete för att klara slutspurtens med att få en ny E16 och dessutom lösa den felande länken.

5. Vägen vidare

Att ta projektet i hamn förutsätter så väl press på respektive lands regering och väghållande myndighet som stöd till dem. Arbetet måste drivas på och underlättas/underbyggas. I anslutning till detta framhölls återigen att det är viktigt att komma ihåg att E16 inte bara är en väg utan den finns i ett större sammanhang. Att E16-tanken inte får innebära att medel flyttas från en sträcka till exempelvis gränsövergången rådde det enighet om.

För att stimulera till att den felande länken vid gränsövergången blir löst diskuterades att skapa ett pilotprojekt. Ett gemensamt svensk-norskt pilotprojekt kan röra frågor som planeringsprocess, vägstandard/vägnormaler samt drift och underhåll. Det bör vara respektive lands regering som ger sin väghållande myndighet i uppdrag att driva/delta i pilotprojektet, gärna i samverkan med berörda intressenter. Pilotprojektet föreslogs ha en konkret utformning och eventuellt delfinansieras via EU:s Interreg-program.

Harald Thoresen och Håkan Bergeå fick konferensens stöd för att dels fortsätta svara för intressenternas samordning över landsgränsen, dels för att konkretisera ett förslag till pilotprojekt som ska kommuniceras med respektive lands regering och väghållande myndighet.

Anteckningarna förda av

Erik Bransell