

Hørings svar fra 7Sterke – KVV Kongsvingerbanen

Det vises til brev datert 4. desember 2020 ang offentlig høring av KVV Kongsvingerbanen.

Her følger høringsuttalelsen fra 7Sterke som er et stort industrimiljø i Kongsvingerregionen, en region som er kalt Norges Grønne Hjerte.

Hovedpunkter oppsummert

7Sterke anbefaler at en framdriftsplan for konsept 5.1 må forseres med mål om realisering på kort og mellomlang sikt, og at konsept 3.4 bør legges til grunn frem mot 2050.

- Anbefalt strategi **K2.3** (togsett med økt ombordkapasitet for både person- og godstog) fram mot 2030 er ikke god nok hverken for person- eller godstransporten.
- **K5.1** ny bane Lillestrøm-Sørumsand er en god og helt nødvendig løsning på kort og mellomlang sikt, og arbeidet med konkretisering av konseptet må startes snarest.
- **K3.4** med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050.
- Både K5.1 og K3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVV'ens samfunns mål og effektmål, men dersom man skal øke ambisjonene om vekst i økt overføring fra veg til bane for Kongsvingerbanen er det bare K3.4 som gir rom for dette.

Bakgrunn

7Sterke består av 75 bedrifter med ca. 4000 ansatte og en årlig omsetning på ca. 10 milliarder kroner i regionen, hvor i overkant av 2 milliarder er eksportrettet. I løpet av de 13 årene 7Sterke har eksistert, har de bidratt til sterk utvikling av industrien i Kongsvingerregionen og står nå i bresjen av grønn re-industrialisering.

Det overordnede samfunns målet for Kongsvingerbanen er «*Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – riksgrensen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseoverskridende person- og godstransport frem til 2050 og redusere utslipp av klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten*».

Banens begrensede kapasitet skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken, samt avvikling av godstransport og mulighet for overføring av gods fra veg til bane i en svært viktig godskorridor for skognæringen og eksportrettet industri. Alle banestrekninger fører til Kongsvinger, og Kongsvinger er, bokstavelig talt, det geografiske midtpunktet av hele Skandinavia. Med relativt begrensede investeringer vil man få til et mer nettverksbasert og konkurransedyktig banenett innenfor godstransport. I den sammenheng er Kongsvinger et naturlig transportknutepunkt, der tiltakene som gjøres på Kongsvingerbanen vil ha en stor betydning for å realisere dette.

De tiltak som ligger inne i inneværende handlingsprogram 2018-2029 gir få muligheter for økt tilbud på strekningen, og det er viktig at man nå løfter blikket og får på plass en offensiv strategi som løser framtidens transportbehov på en god og offensiv måte. 7Sterke ser det som svært viktig at NTP 2022-2033 får på plass en tydelig ambisjon og strategi også for Kongsvingerbanen, og resultatet av denne høringen er viktig i den sammenheng.

Næringslivets behov

7Sterke mener at Jernbanedirektoratets anbefaling ikke er ambisiøs nok til å virkelig gi et løft for Kongsvingerbanen fram mot 2030 og 2050. Anbefalt strategi K2.3 (togsett med økt ombordkapasitet for både person- og godstog) fram mot 2030 er ikke god nok hverken for person- eller godstransporten. Den løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor.

7Sterke er særskilt opptatt av

- at redusert reisetid på Kongsvingerbanen ned mot en time er en viktig forutsetning for at vi i større grad skal bli en del av bo og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo
- at næringslivets behov for effektiv transport mellom Østlandet, Midt-Norge, Nord-Norge og Sverige (og videre nedover kontinentet) tilfredsstilles
- en effektiv og miljøvennlig logistikkvarekjede er essensielt for å ivareta det grønne skiftet i industrien og styrke Norges internasjonale konkurransekraft

For 7Sterke er redusert reisetid på Kongsvingerbanen en viktig forutsetning for at vi i større grad skal bli en del av bo og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo. Reduksjon av reisetid ned mot 1 time til Oslo er svært viktig i den sammenheng. Konsept 2.3 løser ikke utfordringene med reisetid, og kombinert med at kapasitetsutfordringene fortsatt vil eksistere innebærer konseptet ikke noe løft for persontrafikken til/fra Kongsvinger. Kongsvingerbanen er en svært viktig transportåre i å sikre tilflytt av ansatte med riktig kompetanse for regionens næringsliv.

7Sterke er opptatt av å gi eksisterende næringsliv mulighet til å ekspandere og skape nye arbeidsplasser, samt å kunne få nyetableringer hit. Kongsvingerregionen er også i ferd med å befeste sin stilling innenfor biobaserte næringer gjennom flere nyetableringer de seneste årene, og det er viktig at man følger opp med investeringer i banenettet som understøtter et næringsliv i omstilling. Jernbanedirektoratets anbefaling er ikke ambisiøs nok i å møte dette.

Det anbefalte konseptet K2.3 vil ikke ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi med tanke på kapasitet. Økt kapasitet er helt vesentlig om man skal videreutvikle Kongsvingerbanen som en viktig internasjonal godskorridor. Det er i dag store kapasitetsutfordringer i godsaksen sydover fra Oslo mot Gøteborg. Utbedring av Kongsvingerbanen vil gi en styrking av banenettet som er koblet på det svenske jernbanesystemet, inkludert banene til Gøteborg og sydover mot det europeiske kontinentet. For å styrke dette togsystemet kreves det en større ambisjon enn det som ligger i konsept K2.3 fram mot 2030.

7Sterke synes det er en svakhet ved beregningene at man ikke fanger opp nytte for kjøper og selger ved et forbedret godstilbud. Et styrket godstilbud på bane har nytte for næringslivet utover reduserte transportkostnader. Det er mulig å beregne næringsnytte på linje med konsumentoverskuddet som beregnes for persontransport, men det er ikke gjort i denne utredningen. Dette underkommunerer nytten for godstransport.

Mange av bedriftene i industriklyngen kjennetegnes av volumkrevende produksjon, med bilbasert distribusjon over lange avstander. I gjennomsnitt er kostnadene til logistikk for norske bedrifter på 12 % av omsetningen (TØI, 2014), noe som betyr at en stor andel av bedriftenes CO₂-utslipp kommer fra logistikk og transport. Et mer effektivt banenett vil på sikt kunne få mer transport over på bane og bidra i realisering av et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem innen 2050.

Vår anbefaling

Anbefalt strategi fram mot 2030 er ikke god nok hverken for person- eller godstransporten. Den løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor.

- **K3.4** med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050.

7Sterke ser samtidig at dette er en tung investering og det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover.

- **K5.1** ny bane Lillestrøm-Sørumsand er en god og helt nødvendig løsning på kort og mellomlang sikt, og arbeidet med konkretisering av konseptet må startes snarest.

Både K5.1 og K3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVU'ens samfunns mål og effektmål, men dersom man skal øke ambisjonene om vekst i økt overføring fra veg til bane for Kongsvingerbanen er det bare K3.4 som gir rom for dette.

- 7Sterke støtter tiltak som styrker **grensekryssende reiser**, og at Jernbanedirektoratet snares starter utredning av flere alternativ i en KVU om grenseoverskridende fjernogtransport. Vi forventer da at konseptutvalgutredningen også vurderer samfunnsnyttene av å oppgradere eksisterende banenett mtp. redusert reisetid for gods og persontrafikk, i tillegg til miljøhensyn.

Konsept 5.1 vil gjøre det mulig å kjøre nytt høyfrekvent lokaltogtilbud på dagens bane Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Fjernog, regiontog og godstog vil kunne kjøre på ny bane og vi vil få et mer robust system med økt kapasitet. Konsept 5.1 vil også ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi, og bidra til å utvikle en sterk internasjonal godskorridor. I dette konseptet ligger det også inne investeringer i nytt spor Lillestrøm – Leirsund, som gjør at dette må sees på som en del av framtidig dobbeltspor for Hovedbanen.

Samfunnsnyttene for konsept 5.1 er beregnet til -0,13 og konsept 3.4 er beregnet til -0,58 (Netto nytte pr budsjettkrone). Dette er i samferdselssammenheng veldig bra, og viser en samfunnsnytte som er svært konkurransedyktig sammenlignet med andre jernbaneprosjekter. Og dette til tross for at nytten for Hovedbanen ikke er medregnet og nytten for godstransport er underestimert.

Effektpakke	Netto nåverdi pr budsjettkrone (NNB)
Konsept 5.1 Kongsvingerbanen - Ny bane Lillestrøm-Leirsund- Sørumsand	-0,13
Flere og raskere tog på Dovrebanen (indre IC). To tog i timen til Hamar, trinn 3	-0,46
Flere og raskere tog på Vestfold (ytre IC). To tog i timen til skien hele dagen	-0,53
Konsept 3.4 Kongsvingerbanen - Dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger	-0,58
Ny regiontogforbindelse og en times kortere framføringstid Oslo-Hønefoss (- Bergen), fellesprosjekt E16	-0,67
Videreutvikling Vossbanen, trinn 1 og 2 inkl. fellesprosjekt med vei	-0,84
Flere og raskere tog på Vestfold (full ytre IC). Fire tog i timen til Sandefjord og to tog i timen til Skien.	-0,89
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (IC): To tog i timen til Fredrikstad	-1,04

Flere og raskere tog på Dovrebanen (ytre IC), trinn 3 og 4 og videre for to tog i timen til Lillehammer	-1,08
---	-------

Tabellen viser samfunnsøkonomiske analyser for andre jernbaneprosjekter, hentet fra Jernbanedirektoratets leveranse til NTP 2022-2033, oktober 2020.

Kort oppsummert anbefaler 7Sterke at en framdriftsplan for konsept 5.1 må forseres med mål om realisering på kort og mellomlang sikt, og at konsept 3.4 bør legges til grunn frem mot 2050.

Med hilsen,

Chris Samways
Styreleder 7Sterke