

Til Jernbanedirektoratet  
 Høringsvar KVU Kongsvingerbanen fra ACE Green



ACE Greens formål er å øke andelen jernbanetransporter av gods til og fra Nordland. For å avlaste korridoren Nordland – Oslo (Alnabru) og ivareta næringslivets behov for direkte tilbud til utlandet, arbeider ACE Green også for å bygge et grensekryssende togtilbud til Sørlege Skandinavia og kontinentet, med Kongsvinger som en regional hub. Det er også et bidrag til å realisere EUs mål for overføring av godstransport fra vei til sjø og bane (30 % av trafikken i veinettet med reiselengde over 300 km innen 2030).

Det er bakgrunn for ACE Green sitt høringsvar til KVU for Kongsvingerbanen. Vi vil ikke gå inn i detaljer knyttet til de ulike alternativene. Vi vil ha hensyntatt den økende betydning Kongsvingerbanen vil få framover, også som en grensekryssende korridor for gods mellom sør og nord.

**ACE Green vil løfte fram følgende synspunkter:**

- De siste to årene er det skapt en kraftig vekst på godstrafikken på Nordlandsbanen. Tilbudet er økt med 50 %, fra 2 til 3 daglige godstog hver vei.
- Det er kartlagt store potensialer for videre vekst. Målet er et daglig tog 4 i nær framtid.<sup>1</sup>
- Mye av godset skal til og fra markeder i Sørlege Skandinavia og kontinentet. Derfor arbeider næringslivet i Nordland også for å utvikle den mest effektive grensekryssende korridoren. **Det er bare et tidsspørsmål før det utvikles et grensekryssende togtilbud mellom Nordlandsbanen og Sverige over Kongsvinger.**
- Derfor er det viktig å utvikle tilstrekkelig kapasitet også mellom Kongsvinger og grensen. Flaskehalsen må unngås. Det må være plass til flere tog framover.
- **KVU Kongsvingerbanen må vurderes i nær sammenheng med prioriterte tiltak i Godspakke Innlandet inkludert tilsving på Kongsvinger.**
- **ACE Green ser store potensialer i konsept 5.1** (etablering av ny baneforbindelse fra Hovedbanen eller Gardermobanen nord for Lillestrøm fra Leirsund til Sørumsand). Det vil gi ytterligere muligheter for framføring mellom nord og sør, ut av landet, uten å kjøre til Oslo først. Slik vil en fremtidig ny terminal i nærheten av Gardemoen få enda større potensiell verdi for eksporten/importen fra/til Nordland.
- ACE Green forventer at de endelige vurderinger og strategier inkluderer vekstscenarier for gods på bane, som følger opp nasjonale ambisjoner (NTP) og EUs ambisjoner for gods på bane over lange strekninger.

<sup>1</sup> ACE Green (2020), sluttrapport med detaljerte analyser. Flowchange (2019), rapport potensialer nord – sør.

### **Litt mer begrunnelse**

I løpet av kort tid har et tett samarbeid mellom næringsliv, transportnæring, togoperatører, Bane Nor avløst stagnasjon med vekst for gods på Nordlandsbanen. Om lag 250 000 tonn er flyttet fra vei til bane.

I prosjektet ACE Green er det kartlagt ytterligere store potensialer som kan flyttes fra vei til bane. En betydelig andel av dette godset skal til eller fra Sørlege Skandinavia og kontinentet. Gjennom å konsolidere gods både i Nordland, Midt-Norge og i Innlandet/ Kongsvinger, og tilsvarende i knutepunkter i utlandet, kan det skapes togtilbud med stor konkurransekraft og gevinster for næringsliv, miljø og samfunn.

Nord-Norge- linjen er i ferd med å bli sjøsatt. Det vil gi ytterligere store økninger av godsvolum på jernbane nord – sør. I sum vil den kraftige økningen i etterspørsel etter togtilbud stille krav til både tilstrekkelig kapasitet og redusert framføringstid for økende mengder tidskritisk gods.

Nordland er blant de største eksportfylkene i landet med en eksport i 2019 på mer enn 30 milliarder kroner fra sjømatnæring og prosessindustri. Både industrien og laksenæringen har tatt i bruk toget, og økende volum flyttes fra vei til bane. Det samme gjelder store matvarekjeder/ grossister med ferskvarer og forbruksvarer fra sør til nord – som bidrar til en god retningsbalanse for godset og god økonomi i togtilbudet.

Næringslivet i Nordland investerer i videre vekst. Eksempler er Cermaq som nylig har åpnet et stort lakseslakteri i Salten. Nova Sea skal nå investere 1 mrd. kroner for å doble sin slaktekapasitet for laks på Helgeland. Selskapet Freyr Batterys har nå besluttet å investere 20 milliarder kroner i battericellefabrikker på Helgeland, med byggestart i 2021. Dette er produksjonsbedrifter med stor verdiskaping og store varevolum som skal til markeder utenfor landegrensene. Jernbanen øker næringslivets grønne konkurransekraft. Bedriftene ønsker også å øke bruken av jernbane som et ledd i sine bærekraftstrategier.

### **Kort om ACE Green**

Prosjektet ACE Green ble etablert i 2017. Partnerne i samarbeidsprosjektet er terminaleiere, transportbedrifter og næringsutviklere i Nordland og Kongsvingerregionen. ACE Green arbeider tett sammen med Nordland Fylkeskommune og industri, næringsliv, jernbaneaktører og transportnæring regionalt, nasjonalt og internasjonalt.

Det skjer dels ved å utvikle en effektiv grønn godskorridor mellom Østlandet og Helgeland/ Salten (Nordlandskorridoren), inkludert en intermodal forlengelse med sjørute som i løpet av kort tid åpner mellom Bodø og arktiske havner (Nord-Norge-linjen). Og dels ved å åpne en grensekryssende korridor via Kongsvinger til Sørlege Sverige og kontinentet.

*05.02.2021*

*ACE Green styringsgruppen*

*Reidar Ryssdal*

### **/Vedlegg på neste side/**

Plansje med kart over den grønne korridoren og perspektiver ACE Green slutter seg til (Flowchange 2020).

## Beskjedne ambisjoner for vekst i godstrafikken

- Erkjennelse av at Norge har forpliktet seg til å følge EUs mål for overføring av godstransport fra vei til sjø og bane – 30 % av trafikken i veinettet med reiselengde over 300 km innen 2030
- Modellanalysen forutsetter 1,7 % vekst i gjennomsnitt per år over Kongsvingerbanen mot 2050. I prognosene for NTP 2022-2033 foreslår det statlige transportetatene at 2,02 % legges til grunn mot 2050, og 2,66 % til 2030 (utredning fremlagt 13. september 2019)
- Det er ingen samsvar mellom fremtidig vekst og historisk vekst over Kongsvingerbanen:
  - Kraftig vekst i eksporten av massevirke siden 2013
  - Kraftig vekst i eksporten av fersk sjømat på bane
  - Dagligvarer Oslo Narvik, fra 0 til 17 togpendler siden 1993
  - Kun et tidsspørsmål før eksport av metaller og annet industrigods transporteres på bane over Kongsvinger fra Nord-Norge og Trøndelag

