

[post@jernbanedirektoratet.no](mailto:post@jernbanedirektoratet.no)

v/prosjektleder Darssan Kupandran

Deres ref.: 2020/15201

Vår ref.: GG

Dato: 03.02.2021

### **KVU- Kongsvingerbanen – høringsuttalelse.**

Det vises til høring på KVU for Kongsvingerbanen med høringsfrist 7.2.21.

Glommen Mjøsen Skog SA eies av ca 7200 skogeiere i Innlandet og østre del av Viken fylke. I 2019 hadde andelslaget en omsetning på 2,3 mrd. kroner. Hovedoppgaven til Glommen Mjøsen Skog er tømmeromsetning, og i 2019 omsatte bedriften 3,4 mill. m<sup>3</sup>, som utgjorde omkring 30 % av tømmeromsetningen i landet. Bedriften eier industri, bl.a. i overkant av 2/3 av aksjene i Moelven Industrier, og deltar aktivt i klyngen Norwegian Wood Cluster (NWC). I tillegg utfører Glommen Mjøsen Skog en rekke skogtjenester, gir faglige råd til skogeierne, ivaretar deres næringspolitiske interesser og er landets ledende bedrift innenfor skogtakst og digitale forvaltningsverktøy.

Kongsvingerbanen er Norges viktigste godsbane. Den ble definert som overbelastet i 2017 og aktørene etterspør større kapasitet. Det må investeres for å ta forventet vekst. Kongsvingerbanen er og kommer til å forbli en helt sentral bane for eksport/import av gods på bane til det sentrale Østland og for næringsliv helt opp til Nord-Norge. Glommen Mjøsen er også svært opptatt av at «Godspakke Innlandet» med elektrifisering, tilsvinger og ny Norsenga-terminal innfris raskt. Tømmer på jernbane er en suksesshistorie og videre utvikling er avgjørende for et aktivt norsk skogbruk. Det gjelder enten tømmer skal til svensk eller norsk industri, dvs øst- eller vestover fra Kongsvinger og Norsenga.

For norsk skogbruk er Kongsvingerbanen å betrakte som en «livsnerve». Uten regularitet og sikker drift av togpendlene med tømmer fra store deler av Øst-Norge og til enten norsk eller svensk industri vil ikke avirkningen i Norge kunne opprettholdes. Da vil også skogbrukets andre store verdikjede, sagbruk og trelast, rammes. Vi kan ikke forsyne sagbrukene med skurtømmer uten også å ha avsetning på massevirke. Treforedlingsindustrien preges av store anlegg med store innkjøpsområder og lange transporter av tømmer. Jernbane er av avgjørende betydning for kostnadseffektiv logistikk. Kongsvingerbanen er helt sentral i dette og vi vil igjen poengtere viktigheten av «Godspakka» og en erstatning for Norsenga med betydelig økt kapasitet.

Det er sterkt fokus på at Norge skal omstilles. Vi må som land etter hvert ut av sterk oljeavhengighet og leve av noe annet. Norge må delvis reindustrialiseres. Norge har en svært lav andel av økonomien knyttet til industri. Vi kan neppe fylle opp med tjenesteeksport som erstatning for sviktende oljeinntekter. Konklusjon; Vi må produsere flere varer i Norge som så skal ut av landet. Ser man økt kapasitet på Kongsvingerbanen sammen med investeringene i Godspakke Innland vil man kunne etablere en «internasjonal godskorridor» som dekker transportbehovet ut/inn av store deler av Norge uten å måtte innom Oslo.

Glommen Mjøsen mener i lys av dette at alternativene og investeringsplanene som anbefales i KVU'en har et for lavt ambisjonsnivå. Vi mener de alternativene man landet på «løper etter utfordringene» og med stor sannsynlighet vil ligge etter markedets faktiske behov for transportkapasitet. Vi tror at Koronakrisen, bruk av digitale møteplasser, hjemmekontor vil gi et mer fleksibelt og individtilpasset arbeidsmarked og med redusert pendlerbehov som resultat. Relativt til de summene man snakker om

på persontrafikk er investeringssummene selv på de alternativene som ikke anbefales, lave på Kongsvingerbanen.

Det er svært tydelig politisk signaler om at gods skal fra bil og over til jernbane/båt. Dette er et sentralt element i klimapolitikken, men som man foreløpig ikke har lyktes med, med unntak av tømmer. I dag går det 3 togpendlinger Norge – Sverige pr døgn bare til treforedlingsindustrien i Karlstad-området og investeringsplanene i denne skogindustrien vil ganske raskt medføre et behov for 4. I tillegg går det ytterligere 1-2 tømmertog pr døgn til andre svenske industrier hvor det også vil være større råvarebehov fra Norge i framtida.

De overordnede politiske målsetninger og utfordringer peker altså i retning av at Kongsvingerbanen vil bli viktig for å løse dem. og Glommen Mjøsen mener derfor at

- Det må snart tas initiativ til en nordisk jernbanestudie der grensepasserende gods og behov for kapasitet settes i fokus.
- KVV Kongsvingerbanen burde ha omtalt det som er lansert som «den internasjonale godskorridor». Næringsliv helt opp til Nordland har uttrykt behov for rask transport ut av landet og Godspakke Innlandet med elektrifisering Hamar-Elverum-Kongsvinger, møtespor, tilsvinger og terminaler samt økt kapasitet på Kongsvingerbanen inn i Sverige er der derfor et prosjekt av betydning for store deler av landet.
- Investeringssummene som antydes er svært moderate. Ambisjonsnivået må heves slik at man ligger foran utviklingen og ikke «løper etter» utviklingen.

Med vennlig hilsen

Gunnar A Gundersen (sign)  
Næringspolitisk sjef