

Samordnet transport- og næringsutvikling i Kongsvingerregionen



Markedsgrunnlag og rammebetingelser

Geir Berg



Prosjekt:

Samordnet transport- og næringsutvikling i Kongsvingerregionen

Oppdragsgivere:

Byregionprosjektet i Kongsvingerregionen

Oppdragsgivers kontaktperson

Yngve Sjøstad Andreassen

Vårt prosjektnummer

03-2017

Skrevet av

Geir Berg

Kontrollert av

Yngve Sjøstad Andreassen, Hedmark Kunnskapspark AS, avd. Kongsvinger

Dato

06.03.2017

Sitma AS

Sammendrag

Nasjonal transportplan legger forholdene til rette for etablering av ny næringsvirksomhet

Statlige samferdselsinvesteringer i jernbanesektoren legger forholdene til rette for etablering av ny næringsvirksomhet i Kongsvingerregionen. Oppgradering og modernisering av terminalstrukturen og banenettet vil kunne skape arbeidsplasser og ringvirkninger for hele regionen. Kongsvinger er et sentralt knutepunkt ved eksport og import av råvarer og industrigods. Med felles privat og offentlig innsats kan regionen ta en markedsposisjon innen produksjon og distribusjon av volumkrevende gods der anvendelse av skinnegående transport har avgjørende betydning for bedriftenes konkurranseevne.

Analysen er basert på at statlige planer oppfylles som forventet i forslaget til Nasjonal transportplan:

- Strekningen Hamar-Kongsvinger oppgraderes med tilkoblinger mellom banestrekningene, elektrifisering og nytt signalanlegg innen 2029. Oppgraderingen er så omfattende at det i praksis etableres en ny transportkorridor med Sverige og Europa over Kongsvinger for næringslivet på Østlandet, i Midt-Norge og i Nordland.
- Tømmerterminalen på Norsenga flyttes og blir navet for tømmertransport på bane i Norge. Flyttingen legger forholdene til rette både for økt eksport av skogprodukter på jernbane og for lokal foredling av skogråstoff i direkte tilknytning til terminalen.
- Kapasiteten på Kongsvingerbanen bygges ut som foreslått i neste nasjonale transportplan. Det anerkjennes at banestrekningene over Kongsvinger er de viktigste korridorene i Sør-Norge for grenseoverskridende godstransporter på kort og mellomlang sikt (de neste 20 årene). Banekorridoren over Kornsjø (Halden) har større politisk oppmerksomhet, men for vekst i godstrafikken på bane er korridorene over Kongsvinger helt avgjørende.
- Politiske ambisjoner om godsoverføring til jernbane følges opp med konkrete virkemidler, i samsvar med internasjonale forpliktelser.

Kommunene i Kongsvingerregionen bidrar til ny virksomhet ved at den nye tømmerterminalen tilrettelegges for gradvis utvidelse for flere togprodukter og med mulighet for samlokalisering med annen næringsvirksomhet. Tilsvarende gjelder for uttaket av grus ved Granli terminalen. Det legges til rette for at omlastingen av råvarer kan suppleres med flere oppgaver og med etablering av andre komplementære næringer.

Mange typer virksomhet kan etableres ved baneterminalene

Etablering av ny industriell virksomhet i innlandsfylkene basert på foredling av råstoff er helt avhengig av tre faktorer; stabile rammebetingelser, et godt transportnett og god tilgang på råvarer. Kongsvingerregionen kan tilby arealer med langsiktige, stabile rammebetingelser i direkte tilknytning til terminalene. Dette er en knapphetsfaktor i omtrent samtlige terminalanlegg for sjø-, bane- og lastebiltransport i Oslofjordområdet. Det er spesielt innen fire områder at Kongsvingerregionen kan «ta en posisjon» knyttet til den strategiske beliggenheten i banenettet og regionale fortrinn:

- Mellomlagring, konsolidering og foredling av varestrømmer basert på skogsvirke eller andre råvarer der regionen har fortrinn. Forutsetningene ligger vel til rette for tilknytning av ny virksomhet der råstoffet konsolideres.
- Distribusjonen av råvarer kan kompletteres med andre plasskrevende transport- og lagringstjenester, som av byggevareprodukter, dagligvarer, gjenvinningsprodukter og industrigods. Dette kan være permanente og industrialiserte varestrømmer eller prosjektlaster av mer midlertidig karakter som konsolideres før videre transport.
- Kongsvinger har god beliggenhet for transport av gods på bane mellom Østlandet og andre landsdeler, og spesielt med Nord-Norge (Ofotbanen og Nordlandsbanen). Simuleringer i den statlige transportmodellen viser at transportene av regionalt produserte trevarer og dagligvarer kan overføres i betydelig omfang fra biltransport til banetransport med en terminal på Kongsvinger. Semitraileren settes på toget fremfor å bli fraktet over lange avstander med trekkvogn og sjåfør. Det kan utvide markedsgrunnlaget og medføre betydelige kostnadsbesparelser for det regionale næringslivet.
- Kongsvinger kan bli et importsenter for volumkrevende gods fra Europa, blant annet fra Tyskland, Italia og Øst-Europa. Godset konsolideres i Kongsvinger og sendes videre til endelig mottaker i samsvar med mottakerens behov. I Drammen er det en terminaloperatør som tilbyr lagringstjenester, transporttjenester og andre verdiøkende tjenester basert på et lignende konsept. Potensialet er imidlertid tilstede for flere aktører.

Ny virksomhet kan både være relatert til industri, til engroshandel og til tredje parts logistikk. Foredling av råstoff har mange dimensjoner, fra halvfabrikata til sluttprodukter. Mulighetene for utvikling av Kongsvingerregionen som logistikksenter kan oppsummeres i en tabell. Den viser at en rekke konsepter kan realiseres:

Oppgaver/markedsområde	Regionalt transport (< 500 km)	Mellom landsdeler	Gods til/fra EU landene
Lagring og distribusjon (nivå 1)	X	X	X
Konsolidering av varestrømmer (nivå 2)	X	X	X
Verdiøkende tjenester (nivå 3)	X	X	X
Produksjon (nivå 4)	X	X	X
Konseptbeskrivelse	"Bygger på det som vi har"	"Supplerer Alnabru"	"Tilknytning internasjonalt nettverk"

Figur 1: Varestrømmer og utvikling av Kongsvingerregionen som godsknutepunkt.

Den oransje fargen viser aktiviteten i logistikkterminalene i dag. Dette er regionalt gods som transporteres over terminalene på Norsenga og Granli, dvs. at terminalene betjener et markedsområde som er innenfor en transportavstand på omkring 300 kilometer.

Tilrettelegging for et grønt skifte

Det er høyst realistisk at Kongsvingerregionen kan innta en sentral posisjon i det banebaserte transportnettet, både når det gjelder bredden av oppgaver i terminalene og for gods som transporteres over lengre avstander. Banesektoren er svakt utviklet i flere av de aktuelle markedssegmentene i Norge. Omfanget av de

grenseoverskridende transportene på bane i Sør-Norge er på det laveste nivået på 2000-tallet med unntak av gods over lange avstander mellom Oslo og Narvik og transportene av massevirke. Trafikken har gradvis blitt redusert, blant annet på grunn av manglende statlige investeringer. Baneandelen utgjør omkring 4 % av biltrafikken målt i transportert volum når skogsvirke og råstoff til svensk industri over Narvik ekskluderes. Dersom internasjonale og nasjonale ambisjoner om godsoverføring fra vei til bane innen 2030 skal innfris blir statlige myndigheter nødt til å gjennomføre tiltak som styrker banetrafikken over Kongsvinger. Det er derfor avgjørende viktig at Kongsvingerregionen har etablert seg som et regionalt og nasjonalt godsknutepunkt når samferdselspolitikken med stor sannsynlighet endres i en mer sjø- og baneorientert retning, både i Norge og i Sverige.

I forslaget til kommende nasjonale transportplan fram til 2029 er det et mer robust og driftssikkert banenett som prioriteres for næringslivets transport på bane. Terminalene er inndelt i to kategorier; terminaler for transport av containere (benevnt som kombiterminaler) og terminaler for transport av massevirke med systemtog (benevnt som tømmerterminaler). Den nye terminalen som skal erstatte Norsenga benevnes som en tømmerterminal. Det er imidlertid forståelse for at framtidens godstransporter på bane blir mer nyanserte. Jernbanedirektoratet introduserte i 2016 begrepet multifunksjonelle terminaler. Utvikling av terminaler for betjening av flere togprodukter legger forholdene til rette for trafikkvekst på bane. Den nye Norsenga terminalen vil derfor bli designet som en tømmerterminal med tilrettelegging for nye togprodukter og arealer til andre næringsformål i neste fase. En tilsvarende utvidelse kan finne sted ved Granli terminalen.

Tålmodighet kreves

En viktig barriere for Kongsvinger som logistikkcenter for transport mellom Norge og Kontinentet er at regionen har få bedrifter som selger varer utenfor Skandinavia. Det begrenser potensialet for konsolidering av varestrømmer. Attraktiviteten blant potensielle samarbeidspartnere er avhengig av at varestrømmene i og gjennom regionen er intermodale, dvs. at de ikke like enkelt kan transporteres dør-til-dør med lastebil. Det trengs derfor konsolidering av varestrømmer for et større geografisk område. Med økt eksportaktivitet over Kongsvinger øker attraktiviteten for etablering av en innlandsterminal i regi av Oslo Havn eller Gøteborg Havn. Begge havner indikerer stor interesse for et slikt samarbeid dersom varestrømmene over Kongsvinger øker.

Kombinert areal-, næring- og samferdselsutvikling krever tålmodighet, dyktighet, flaks og et langsiktig perspektiv. I første omgang må forholdene legges til rette for utvikling av varestrømmer som gjenspeiler den regionale næringsstrukturen. Det må tilrettelegges for et godt samspill mellom godsterminalene (Norsenga som flyttes og Granli) og mellom de to terminalene og omkringliggende næringsområder (som SIVA). Det er helheten som teller ved markedsføring av Kongsvingerregionen for ny næringsvirksomhet.

Det er ikke gitt at godsterminalene i Kongsvingerregionen gradvis må utvikles i nivåene 1-3 før tyngre produksjonsvirksomhet etableres (nivå 4). Tiltak som ikke krever investeringer i vesentlig omfang er lettest å få til. Markedsundersøkelsene viser at det er lav mobilitet og lav investeringsvilje i næringslivet på Østlandet. De indikerer også at etablering av nye bedrifter er relativt situasjonsbetinget. Flytting eller etablering av datterselskaper er ikke tiltak som bedriftene planlegger flere år fram i tid. Regionen må derfor ha konkrete tilbud og planer klare når forespørsler kommer, slik at ny næringsvirksomhet kan opprettes raskt og uten overraskelser for bedrifter på flyttefot. Økt aktivitet og økt sysselsetting kan oppnås gjennom en kombinasjon av tilrettelegging for en bred og gradvis utvikling av terminalområdene og satsing på større industrielle prosjekter.

Investeringer i baneinfrastruktur antas å ha nytte 75 år framover i tid. Det er vanskelig å spå når et nytt og oppgradert banenett med tilhørende infrastruktur er modernisert og tilrettelagt for betydelig trafikkvekst. I dag går det ca. 16 tog per uke med last fra Norsenga og ca. 2 tog per uke med last fra Granli. Minimum ett nytt

godstog daglig med andre typer last over Granli og «nye» Norsenga i 2030 kan være et realistisk ambisjonsnivå. Arbeidet med å øke trafikken over Granli kan påbegynnes umiddelbart og uavhengig av flyttingen av tømmerterminalen.

Veien videre

Utvikling av Kongsvingerregionen som et regionalt og nasjonalt godsknutepunkt bør følges opp med tiltak innenfor fire spesifikke områder:

- Myndighetspåvirkning slik at infrastrukturinvesteringene gjennomføres med ønsket omfang og uten utsettelse. Kostnadsoverskridelser i de store baneprosjektene kan lett føre til at mindre tiltak i Godspakke innlandet forskyves.
- Arealer bør tilrettelegges på en best mulig måte, slik at terskelen for investeringer blir lav for staten som utbygger, for andre infrastrukturforvaltere og for private investorer som skal etablere ny virksomhet.
- Kongsvingerregionen må markedsføres som et spennende lokaliseringalternativ for «grønn» industri og for logistikkrelatert virksomhet basert på fornybare energi.
- Videre utvikling og operasjonalisering av både oppgaver og transportbehov over strekninger som markedsanalysen peker på, i samarbeid med infrastrukturforvaltere, aktører i næringslivet og i samferdselssektoren. Det er viktig at potensialet synliggjøres for bedrifter i et større geografisk område enn egen landsdel. Et transport- og logistikknutepunkt i Kongsvinger er attraktivt for utenlandske speditører og baneoperatører som vurderer å etablere virksomhet sentralt i det skandinaviske transportnettet.

Aller viktigst er det å få på plass en eller flere «motorer» for utvikling av terminalene med tilhørende funksjoner. En formell prosjektorganisasjon basert på samarbeid mellom regionen, fylket og andre interessenter synes nødvendig for å trekke prosessen videre. Selv om realiseringen av statlige samferdselsinvesteringer kan ta tid er det neppe klokt å avvente videre arbeid til infrastrukturen er oppgradert. Videre utvikling av terminalområdene inngår i kjerneaktivitetene for det grønne skiftet og den regionale næringsutviklingen. Tiltakene som foreslås er i begrenset omfang avhengig av fremdriften i realiseringen av statlige infrastrukturinvesteringer på Solørbanen. Det forventes betydelig trafikkvekst på Kongsvingerbanen for alle togprodukter dersom kapasiteten utvides. Omkring 200 godstog forventes å passere per uke over grensen til Sverige i 2050. Satsingen på etablering av logistikksentra må ses i sammenheng med den samlede innsatsen for næringsutvikling i regionen og potensialet for verdiskapning over tid.

Innhold

Sammendrag	2
Nasjonal transportplan legger forholdene til rette for etablering av ny næringsvirksomhet	2
Mange typer virksomhet kan etableres ved baneterminalene	2
Tilrettelegging for et grønt skifte	3
Tålmodighet kreves	4
Veien videre	5
1 Innledning.....	8
1.1 Mandatet	8
1.2 Satsningen på logistikk må ses i et skandinavisk perspektiv	8
1.3 Et mangeartet næringsliv i regionen	10
1.4 Forbedring av transportnett åpner mange muligheter	11
1.5 Kunnskapsgrunnlaget for analysen	13
1.6 Mer fokus på gods på bane i Sverige	14
1.7 Høyere kostnader for brukerne av vei og jernbane kan forventes	15
2 Om godsknutepunkter og deres ringvirkninger	16
2.1 Transportknutepunktene er attraktive lokaliseringer for nye bedrifter	16
2.2 Store tømmer volumer kreves ved skogbasert næringsutvikling	17
2.3 Potensial for mange aktiviteter innen logistikkområdet	18
2.4 Logistikkoppgavene skaper næringsklynger	18
2.5 Ringvirkninger knyttet til logistikksentra Et logistikkenter skaper store ringvirkninger ..	20
2.6 Sysselsettingen i transport- og logistikknutepunkter	20
2.7 God regional sammensetning av logistikktilbudet	21
3 Potensielle terminalfunksjoner i et skandinavisk transportnett	24
3.1 Mange muligheter – og noen barrierer	24
3.2 Råvareressursene legger grunnlaget	25
3.3 Gods i retur med tømmertransportene.....	26
3.4 Lagring av råvarer kan suppleres med andre varegrupper	27
3.5 En flerbruksterminal i Kongsvinger kan supplere Alnabru	28
3.6 Størst potensial for gods til Nord-Norge over Kongsvinger	29
3.7 Transport av gods på bane over landegrensene	29
3.8 Importsenter for volumkrevende varer.....	30
3.9 En innlandsterminal (Dry port) i Kongsvinger	30
3.10 Nye aktører etablerer seg i Kongsvingerregionen	31
4 Antatt dimensjonering av en flerbruksterminal	33
4.1 Funksjoner i en flerbruksterminal	33

4.2	Dimensjoneringskriterier for tømmerterminalen.....	33
4.3	Dimensjoneringskriterier for annet gods enn skogråstoff.....	34
4.4	Utforming av terminalen.....	35
5	Kongsvinger i et langsiktig perspektiv.....	37
6	Anbefalinger knyttet til videre framdrift.....	40
	Vedlegg	42
	Vedlegg 1 – Beregninger med den nasjonale transportmodellen for gods	42
	Vedlegg 2 - Markedsundersøkelser som er gjennomført	44

1 Innledning

1.1 Mandatet

Gjennom byregionprosjektet satser Kongsvingerregionen offensivt og langsiktig på næringsutvikling. Det tilrettelegges for investeringer som skal styrke næringslivets vekst og konkurransevne der regionen har naturgitte, geografiske og kompetansemessige fortrinn. Regionen har særlig gode forutsetninger for å ta del i det grønne skiftet med skogen som fornybar ressurs.

I denne prosessen har byregionprosjektet engasjert Sitma AS med AS Civitas som underleverandør til å bistå i arbeidet med utvikling og tilrettelegging av tiltak relatert til infrastruktur. Sitma har bred erfaring innen areal-, næring- og samferdselsutvikling rettet mot basisnæringene. Helhetlig og samordnet innsats på disse områdene har avgjørende betydning for den langsiktige verdiskapingen i regionen. Civitas arbeider med ulike former for samfunnsplanlegging, blant annet innen arealutvikling, byutvikling og miljø. Konsulentene fra Sitma og Civitas skal særlig bistå med analyser og erfaring på to områder:

- Utvikling av en regional arealstrategi
- Kartlegging og analyse av mulighetene for et potensielt logistikkcenter i Kongsvingerregionen med en grov beskrivelse av omfanget

Regionen har flere bedrifter som tilbyr transport- og logistikkjenester innen ulike områder. Med logistikkcenter menes videre utvikling av Kongsvingerregionen som et knutepunkt for slike tjenester. Det er gode grunner til å satse på logistikk. Det er en relativt arbeidsplassintensiv næring samtidig som effektiv vare- og tjenesteflyt er viktig for næringslivets konkurransevne.

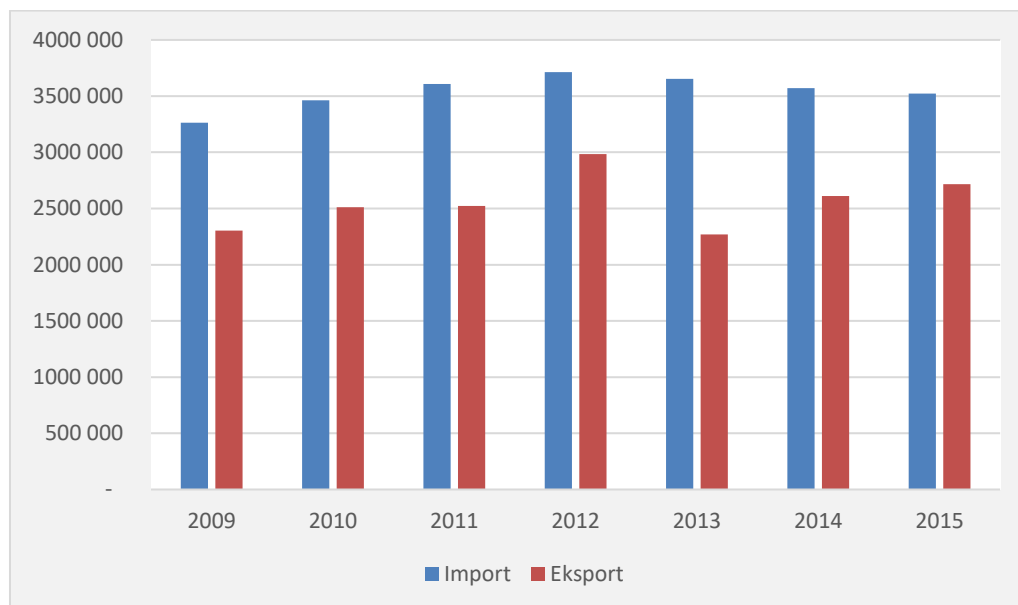
For hvert delområdene har regionen nedsatt en arbeidsgruppe med en egen prosjektleder. Yngve Sjøstad Andreassen i K+ er leder for arbeidet med utvikling av regionen som senter for transport- og logistikkjenester. Det leveres to underlagsdokumenter (rapporter) som grunnlag for videre arbeid. Denne rapporten gjelder mulighetene knyttet til utvikling av Kongsvingerregionen som et regionalt og nasjonalt logistikkcenter. En egen delrapport er utarbeidet vedrørende utformingen av en regional arealstrategi.

1.2 Satsningen på logistikk må ses i et skandinavisk perspektiv

Satsingen på logistikk baseres på kunnskap om varestrømmene til, fra og gjennom regionen. Kongsvinger er et regionalt transportknutepunkt der både hovedveier og banenett møtes. Kongsvingerbanen er den sentrale korridoren i Norge for godstransport på bane med utlandet. Banen inngår i tillegg i den viktigste transportkorridoren mellom Sør- og Nord Norge over Narvik. Omkring 200.000 tonn sjømat passerte Kongsvinger i 2016 for omfordeling i Osloområdet og for videre transport mot markedene i Europa eller i Østen. Det går flere godstog på Kongsvingerbanen enn på noen annen banestrekning i Norge.

Gode veiforbindelser er svært viktig for næringslivet i innlandet. I gjennomsnitt er hver sjuende bil på veien er en lastebil. I 2014 var det 1399 tunge kjøretøy per døgn som passerte målestasjonen til Statens Vegvesen på E16 mellom Skarnes og Kongsvinger. 688 tunge kjøretøy passerte målestasjonen ved grensen (Morokulien) i 2016. De siste årene har det vært en høyere vekst i årsdøgntrafikken (ÅDT) med tunge kjøretøyer enn med

personbiler. Statistikken som viser utenrikshandelen etter transportmåte indikerer imidlertid at veksten i transportert volum med lastebil er i ferd med å flate ut:



Figur 2: Import og eksport til Norge med lastebil (tonn). Kilde: Statistisk sentralbyrå

Den skjeve retningsbalansen gjør at bedrifter som eksporterer varer har lavere transportkostnader enn bedrifter som importerer varer, under ellers like forhold. Kostnadsforskjellen gjenspeiler retningsbalansen i transportkorridoren. Dersom eksporten utgjør 60 % av importen i korridoren vil eksportbedriftenes transportkostnader være tilsvarende lavere. Ratene varierer med årstid, transportert volum og konkurransesituasjon. For bedrifter som eksporterer volumkrevende varer gir en lokalisering i Kongsvingerregionen fortrinn som ikke alle er klar over. I Kongsvingerregionen er det lokalisert noen større industribedrifter som betjener kunder i Norge, Sverige og Baltikum. Blant disse er Mapei AS i Nord-Odal. Fabrikksjef Jan Roger Broen mener at lokaliseringen er ideell for bedrifter som retter seg både mot et nasjonalt og et internasjonalt marked:

«Vårt konsern har nylig vurdert opprettelse av en ny fabrikk i Stockholmsområdet. Resultatet av våre analyser medførte at konsernledelsen valgte å utvide kapasiteten ved bedriften på Sagstua. Logistikk kostnadene og effektiviteten fra Kongsvingerregionen til Sverige er så gunstige faktorer at det i de aller fleste tilfeller gir konkurransefortrinn. Regionen har korte avstander til de største markedene både i Norge og Sverige, i tillegg til at både lønnskostnader og arealkostnader er konkurransedyktige.

Sett i et overordnet samfunnsperspektiv er skjev retningsbalanse er lite ønskelig. Den bidrar til mye tomkjøring med lastebil. For godstransportene i Kongsvingerregionen er det ingen andre transportalternativer. Det er mange eksempler på biltransport over lange avstander i og gjennom regionen, som av byggevarer fra Solør til Finnmark eller av fersk sjømat fra oppdrettsanlegg i Hammerfest for videre flyfrakt til Østen fra Gardermoen. Transport med jernbane over lange avstander er normalt økonomisk fordelaktig sammenlignet med anvendelse av lastebil.

Det er en nasjonal ambisjon om å overføre gods fra vei til kjøll og bane. Stortinget har vedtatt konkrete og ambisiøse mål for realisering innen 2029 som er planperioden for kommende nasjonale transportplan. Gjennom EØS-avtalen må Norge gjøre tiltak som vil føre til store endringer i transportsektoren. Jernbanetransport basert på elektrisk drift er hittil den eneste kjente nullutslippsteknologien for gods.

Kongsvingers unike geografiske posisjon i det skandinaviske jernbanenettet og veksten i eksporten av skogråstoff gir naturlige fortrinn for utvikling av et nasjonalt transport- og logistikknutepunkt basert på skinnegående transport.

For videre utvikling av Kongsvingerregionen som logistiksenter må varestrømmene konsolideres, omlastes og mellomlagres i regionen. Dette er situasjonen for eksporten av massevirke til Sverige. Hvordan få det til for flere varestrømmer? I byregionprosjektet er det spesifisert sju delleveranser som konsulentene skal utrede. Disse skal sammen «vise veien» for satsning på logistikk i Kongsvingerregionen:

- Etablere oversikt over lokale/nasjonale/internasjonale varestrømmer for å vurdere potensialet i disse
- Beskrive utfordringer og flaskehalsar knyttet til dagens logistikk-løsninger, samt nasjonale drivere, interessenter og aktører
- Beskrive mulighetsrommet for et logistiksenter i Kongsvingerregionen
- Beskrive hvordan et logistiksenter kan bli en del av en skandinavisk transportløsning
- Beskrive forutsetninger for å lykkes og potensielle effekter av etablering av et logistiksenter
- Beskrive hvilke relasjoner som bør etableres/utvikles
- Gi en anbefaling til videre fremdrift

Samtlige delområder er ivaretatt. Noen av vurderingene som er gjort rundt konkurransen i godsmarkedet og rundt potensielle utviklingsretninger er formidlet til oppdragsgiveren gjennom samtaler og møtereferater.

1.3 Et mangeartet næringsliv i regionen

Hovedgruppene av gods som fraktes med skip eller tog er stykkgoods, løst uensartet stykkgoods og bulkvarer, også benevnt som massevarer. Stykkgoods er gjerne enheter i standardiserte pakningsstørrelser, som detaljhandelsvarer, og som transporteres i lastbærere som kan overføres mellom transportmidlene. Bulkvarer er gods som fraktes i tanker, store sekker eller binger, som drivstoff, kunstgjødsel, kjemikalier og mineraler. Løst, uensartet stykkgoods er skogsvirke, metallplater, metallstenger, kjøretøy og alt som ikke har standardiserte mål tilpasset en pall eller en container. Bedriftene i innlandet produserer fortrinnsvis løst, uensartet stykkgoods der lastbæreren er tilpasset vareslaget som transporteres.

I prosjektet er det lagt mest vekt på varestrømmer knyttet til det regionale næringslivets behov og fortrinn. Utgangspunktet for videre utvikling er sammendraget i Sitmas mulighetsstudie i februar 2016 vedrørende et nytt transport- og næringsknutepunkt i Glåmdalsregionen (nå Kongsvingerregionen):

«Glåmdalsregionen (Kongsvinger) bør i første omgang vurderes som et nasjonalt knutepunkt for konsentrasjon av volumkrevende industrigods, byggevarer og skogråstoff på bane. Allerede i 2009 ble ideen om Skandinaviakrysset lansert. Her ligger Norges største tømmerterminal som i dag er fullt utnyttet. Den omfattende eksporten av skogsvirke bør kunne konsolideres med andre typer gods. Videre utbygging av Kongsvingerbanen med tilhørende terminalkapasitet vil legge forholdene til rette for næringsutvikling samtidig som transportnettets i det indre Oslofjordområdet avlastes. På grunn av den relativt korte avstanden til Oslo (ca. 95 kilometer fra Kongsvinger) kan en flerbruksterminal i Glåmdalsregionen også supplere Alnabru med arealkrevende oppgaver, som mellomlagring av gods og hensetting av tog ved midlertidig kapasitetsoverskudd eller i forbindelse med den kommende fornyelsen av terminalen.»

Satsingen på logistikk relatert til tunge og volumkrevende varer stemmer godt overens med næringsstrukturen i regionen i dag. Behandling av metaller, stein, jord og tre utgjør hovedtyngden av bedrifter i produksjonsnæringene. Det fører igjen til etablering av engroshandel og serviceytelser. Blant serviceytelsene er transport. De 14 største transportbedriftene i Kongsvingerregionen omsatte i 2015 for ca. 370 mill. kroner (NACE kode 52 i Brønnøysund-registrene). I 2015 hadde Kongsvingerregionen 105 bedrifter med mer enn 10 ansatte og med mer enn 10 mill. kroner i omsetning innen primærnæringer, industri, bygg og anlegg, engroshandel og transport (NACE kode 1-52). Næringene er fordelt på følgende måte:

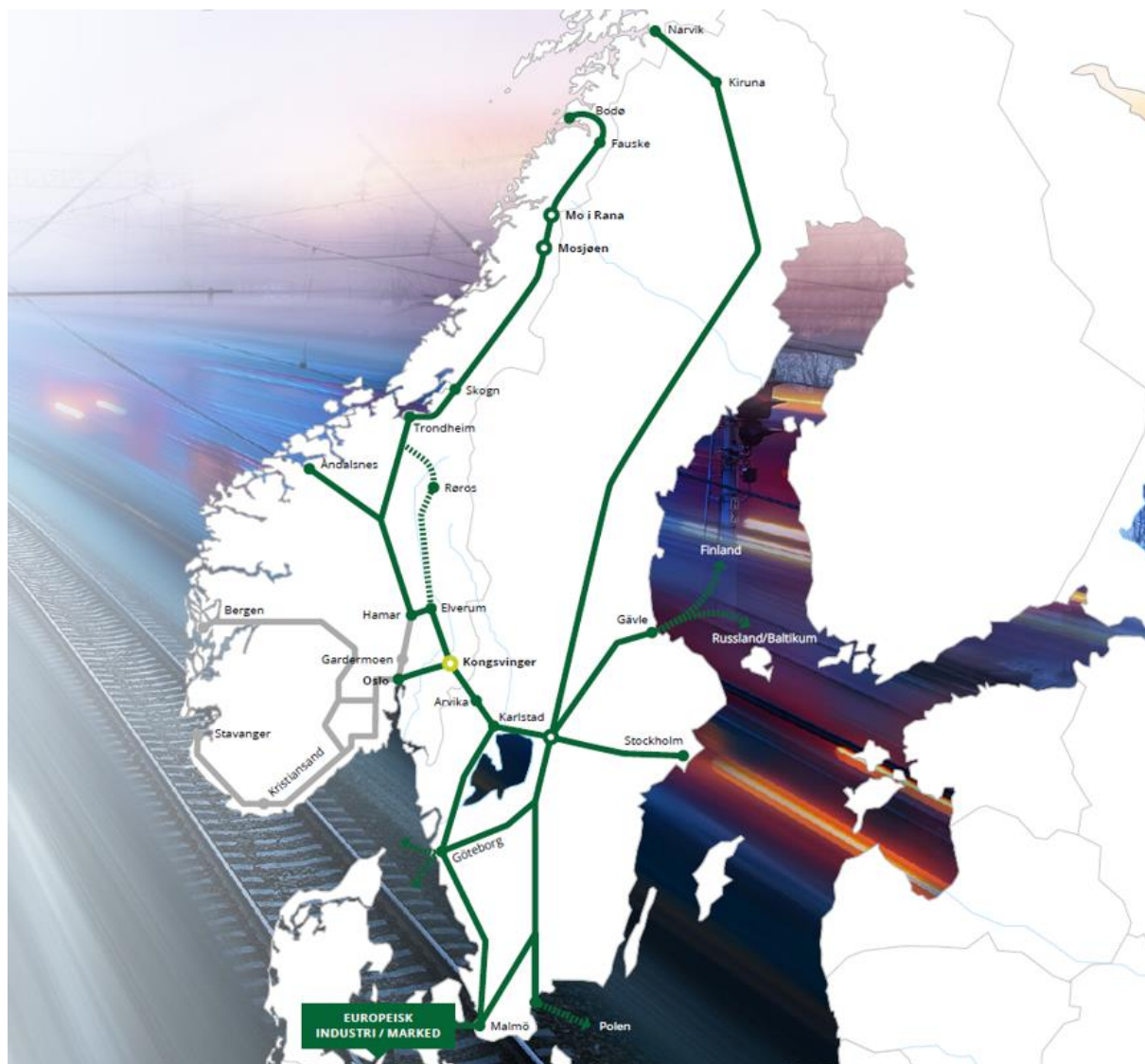
Hovedbransjer	Antall bedrifter
Jordbruk, skogbruk og utvinning av mineraler	9
Industriproduksjon og bearbeiding av metaller	32
Energi- og vannforsyning, avløp og avfallsvirksomhet	8
Bygg- og anleggsvirksomhet	28
Engroshandel	16
Transport	12
Sum bedrifter	105

Figur 3: Sammensetningen av basisnæringene i Kongsvingerregionen (Brønnøysundregistrene)

Utfordringen for regionen er at det er relativt få vareproduserende bedrifter med mer enn 250 mill. kroner i omsetning. Det er vanligvis bedrifter over denne størrelsen som har tilstrekkelig produksjon av industrivarer eller ferdigvarer til å anvende banetransport. Utvikling av Kongsvingerregionen som transport- og logistikksentrum med jernbane som viktigste transportform må derfor hovedsakelig baseres på tilsig av nye bedrifter relatert til nye varestrømmer og tiltak som supplerer råvareomsetningen av skogsvirke og grus i regionen.

1.4 Forbedring av transportnettet åpner mange muligheter

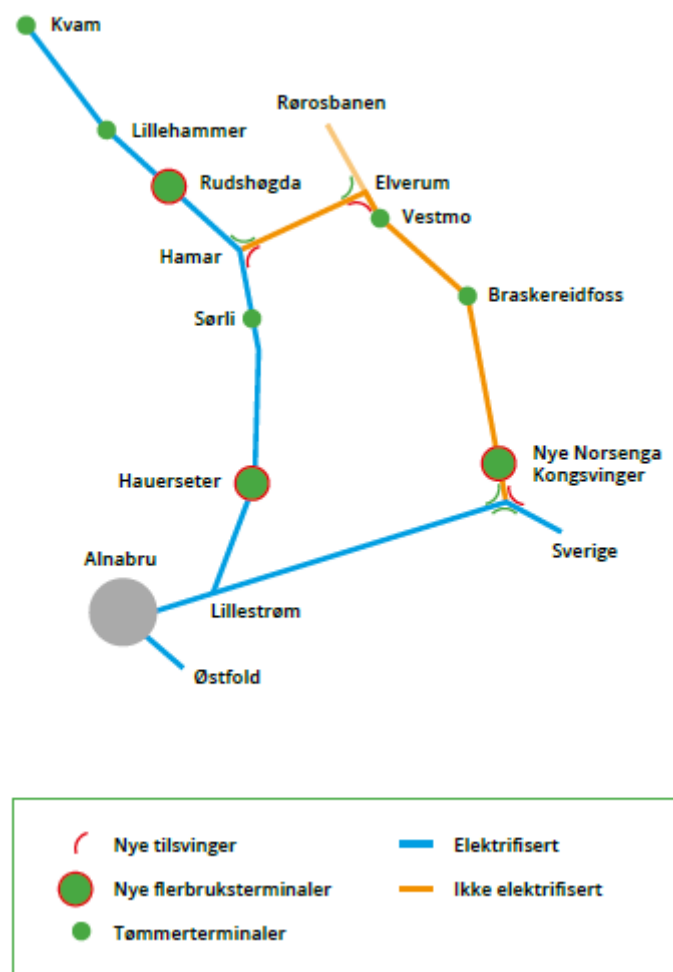
Kongsvinger blir et nasjonalt knutepunkt for de lange banetransportene mellom Midt- og Nord Norge og det sentrale østlandsområdet dersom de statlige transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2018-2029 vedtas av Stortinget i juni 2017 og realiseres i etterfølgende budsjetter. Gjennom elektrifisering av strekningen Hamar-Kongsvinger blir transport på bane mellom Midt- og Nord Norge og Kontinentet mer attraktivt. Avstandskostnadene for eksportnæringene reduseres. Den sentrale beliggenheten i banenettet fremgår av illustrasjonen nedenfor:



Figur 4: Illustrasjon av viktige banestrekninger over Kongsvinger (arbeidsgruppen)

Jernbanetransport er svært konkurransedyktig med lastebiltransport når godset fraktes over lange avstander, som ut over 700 kilometer. Toget kan også konkurrere på korte strekninger, men markedsandelen øker med avstand. I nasjonal sammenheng er det sjøtransporten som er det viktigste transportmidlet da majoriteten av transportene er bulkvarer (også benevnt som massevarer). Jernbane er mest interessant for stykk gods som skal leveres med kortere leveringstid enn hva skipet klarer. Utviklingen går i retning av mer spesialisert produksjon i mindre partier som leveres «just in time» til varemottakeren. Jernbanen konkurrerer derfor mest med lastebilen når det gjelder gods.

Hverken Nordlandsbanen, Trønderbanen, Solørbanen eller Rørosbanen er elektrifisert. For trafikkutviklingen i de lange korridorene er det en barriere at forskjellige lokomotiver må anvendes. Hvor stor barrieren er avhenger av konkurransesituasjonen mellom transportmidlene. Trønderbanen elektrifiseres innen 2023. Godspakke Innlandet er benevnelsen på tiltakene som har som formål å godstransport på bane i og gjennom Hedmark og Oppland og som legger grunnlaget for de lange grenseoverskridende transportene. Godspakken har stor betydning for Kongsvinger som et nasjonalt transportknutepunkt. Den består av tre nye godsterminaler, tre nye banekoblinger (tilsvinger) og elektrifisering av strekningen Hamar-Kongsvinger:



Figur 5: Illustrasjon av Godspakke Innlandet i forslaget til Nasjonal transportplan 2018-2029

Godspakke Innlandet kunne like gjerne vært benevnt som Næringspakke Innlandet eller Co2 pakke Innlandet. Den er satt sammen av tiltak foreslått av de nasjonale transportetatene i kommende nasjonale transportplan med realisering innen 2029.

1.5 Kunnskapsgrunnlaget for analysen

Siden oppstarten i juni i fjor har det blitt stadig tydeligere at bedre samferdselsinfrastruktur er svært avgjørende for det regionale næringslivets vekst og utvikling. Det er lav investeringsaktivitet i fastlandsindustrien og bedriftene konsolideres der de er. For å oppnå vekst og mobilitet er offentlige tiltak over et bredt felt helt avgjørende. Kvaliteten på samferdselsinfrastrukturen har særlig stor betydning for transport- og arealintensive bedrifter. Infrastrukturen må være på plass og «godkjent» før bedrifter i dette segmentet foretar investeringer. God kvalitet og kapasitet i det regionale vei- og banenettet og i tilhørende terminalstruktur er et konkurransekrev. Det er et fortrinn dersom kostnadsnivå og kapasitet er vesentlig bedre enn hos konkurrentene.

Arbeidsgruppen i prosjektet har brukt en del tid på å påvirke de offentlige rammebetingelsene for logistikkutvikling i regionen, i kombinasjon med kartlegging av næringslivets utvikling og behov. Kunnskapsgrunnlaget for denne rapporten hviler på fem pilarer:

- De nasjonale transportetatenes forslag til investeringer de neste tolv årene i samferdsels infrastruktur i Kongsvingerregionen, eller som har betydning for regionen
- Intervjuer med vareeiere og aktører i logistikkbransjen, samt to spørreundersøkelser (både nettbasert og på telefon). I alt er ca. 370 bedrifter er spurt om synspunkter.
- Varestrømsanalyser i den nasjonale transportmodellen for gods
- Arbeidet med den regionale arealplanen for Kongsvingerregionen
- Arbeid med tilstøtende prosjekter, som beregning av nytten av Godspakke Innlandet, kartlegging av potensialet for etablering av innlandsterminaler (Dry Ports) i regi av Oslo Havn og beregninger rundt avvist nytte ved manglende utbygging av Kongsvingerbanen.

Utdrag av spørreundersøkelsene og resultatene i den nasjonale transportmodellen er vedlagt rapporten. Mer informasjon fra spørreundersøkelser og intervjuer kan formidles på forespørsel.

1.6 Mer fokus på gods på bane i Sverige

Vårt naboland huser store bedrifter i innlandet som produserer for et internasjonalt marked. Svenskene har derfor en tydelig strategi for utvikling av viktige nasjonale transport- og logistikknutepunkt basert på jernbanetransport til Kontinentet eller til viktige havner. Knutepunktene er knyttet til EUs sentrale transportnettverk. I Norge har utviklingen gått i retning av at man ikke skal ha en offensiv investeringsplan på dette området, men heller overlate utviklingen til markedskreftene. Det gjelder både ved sjø- og landtransport. Med unntak av byggingen av en ny godsterminal i Sandnes har det ikke blitt foretatt statlige investeringer i terminalinfrastruktur for gods i vesentlig omfang på 2000-tallet. I mellomtiden har investeringsomfanget for hver kilometer jernbane skutt kraftig i været. Det er spesielt i byområder at utbygging er ekstremt kostbart, som 1300 mill. kroner per kilometer ved utbygging av Follobanen. Det har medført at satsing på «smale grupper» blir samfunnsøkonomisk ulønnsomt i de statlige transportanalysene. Satsingen på vedlikehold er i stedet intensivert.

Målt i tonnkilometer har jernbanen i Norge siden 2008 hatt en svakt synkende markedsandel. Andelen av transportarbeidet er ca. 6 % sammenlignet med ca. 14 % i vårt naboland. Utviklingen er imidlertid i ferd med å snu. For første gang siden 2007 viser containertrafikken en økende trend, selv for destinasjoner som har en bred konkurranseflate med lastebiltransport. For råvaretransport og for gods over lange avstander har jernbanen en sterk markedsposisjon.

I Sverige er det tre sentrale stasjoner der godstog deles og settes sammen i banenettet. Mest kjent av disse er Hallsberg i nærheten av Örebro. Rundt Hallsberg har det etablert seg en rekke bedrifter, både produksjonsbedrifter og bedrifter innen logistikk. Kongsvinger har potensial til å bli et slikt knutepunkt på Østlandet dersom samferdselsinfrastrukturen tilrettelegges for dette, dog i en vesentlig mindre skala. Rammene for utvikling av en «mini-Hallsberg» terminal med omkringliggende næringsområder ligger derfor til grunn for arbeidet selv om markedsgrunnlaget på kort sikt er skogsvirke i stedet for industrivarer.

1.7 Høyere kostnader for brukerne av vei og jernbane kan forventes

Den kraftige veksten i samferdselsinvesteringene de siste ti årene medfølges av en kontinuerlig økende bompengandel. Fagmiljøene har ulike oppfatninger om tungtrafikken betaler en riktig andel i forhold til arealbruk, slitasje og miljøutslipp. Veibruksavgiften for lastebiler er to-tre ganger høyere enn satsen for personbiler. Hittil har ikke veksten i bompenger eller drivstoffavgifter ført til vesentlige endringer i transportmønstrene for næringslivets transport. Det nærmer seg tidspunktet for når dette vil skje. Alle nye veiprojekter som ikke er begrunnet med økt trafikksikkerhet er i ferd med få en finansieringsandel for brukerne på 50-80 % av investeringen ved en nedbetaling over 20 år. Andelen har skutt i været for veiprojektene, blant annet for å kunne gi bidrag til investeringer i skinnegående persontrafikk. Det meste tyder på at kostnadene for næringslivets transport i det sentrale Osloområdet vil øke betydelig fra dagens nivå, samt at differensierte satser innføres ut fra ulike hensyn. 50 nye bomanlegg er under planlegging ifølge et oppslag i Aftenposten.

Trafikken til og gjennom Oslo oppleves som meget krevende av transportørene. Dersom en lastebil fra en destinasjon nord for Oslo må stå 30 minutter i gjennomsnitt i kø for å levere en container på Alnabru eller for å komme gjennom Oslo har det en selvkost på omkring 350 kroner. Ved betaling av 160 kroner i bompenger i tillegg (satsene økes i 2017), vil merkostnaden bli opp mot 500 kroner. Det tilsvarer en ekstra kjørelengde på ca. 30 kilometer for en semitrailer med norsk sjåfør. Dersom køståingen i tillegg er lite forutsigbar og kapasiteten ved terminalen er begrenset blir den opplevde merkostnaden vesentlig høyere. Ønske om andre transportløsninger vil presse seg fram.

I Sverige skal et utvalg i løpet av våren 2017 legge fram forslag til økt brukerfinansiering av vei- og baneinvesteringene. Svenskene har samme situasjon som oss; et til dels påtrengende behov for nye, store samferdselsinvesteringer som vanskelig kan finansieres over skatteseddelen. Det kan få stor betydning for jernbanens konkurranseevne på tvers av landegrensene.

2 Om godsknutepunkter og deres ringvirkninger

2.1 Transportknutepunktene er attraktive lokaliseringer for nye bedrifter

I dette kapitlet drøftes ulike typer logistikkrelatert virksomhet som kan etableres ved et sentralt transportknutepunkt. Det skiller mellom tre hovedgrupper av terminaler:

- Industriterminaler.
Dette er terminaler som er knyttet til ivaretagelse av behovet for lagring og transport av råstoff og ferdigvarer for én eller flere nærliggende produksjonsbedrifter.
- Sentrallagre eller engroshandelsterminaler.
Disse terminalene er knyttet til virksomheten hos en grossist eller importør, som innen dagligvarer eller innen annen detaljhandel.
- Omlastingsterminaler
Disse terminalene er noder i et transport- og logistikknettverk som betjener mange bedrifter. Terminalens navn gjenspeiler hvilket vareslag eller transportmiddel som anvendes, som tømmerterminal, samlastterminal, godsterminal, havn etc.

De statlige investeringene er relatert til omlastingsterminaler, med tilrettelegging for rutegående trafikk og lik behandling av alle aktører. Det har vært lite fokus på tilrettelegging for næringsvirksomhet i terminalens nærmeste omland som kan nyttiggjøre seg transporttilbudet. Lasten fraktes mellom terminalen og destinasjonen med lastebil slik at avstanden til terminalen ikke har vært ansett som avgjørende. Terminalene benevnes derfor som intermodale terminaler som betyr godsoverføring mellom to forskjellige transportmidler i en forsyningskjede.

Omlastingsterminalene for jernbane har hittil vært inndelt i tre kategorier; kombiterminaler, vognlaststerminaler og tømmerterminaler. En kombiterminal er en terminal der standardiserte lastbærere bytter transportmetode uten at selve godset berøres. Lastbæreren er vanligvis en container som løftes av og på transportmidlene. En tømmerterminal har hittil vært definert som et opplastingspunkt for massevirke som transporteres med spesialiserte lastbærere og egne tog. Utviklingen går i midlertid i retning av at togene frakter ulike former for gods på samme togstamme. Jernbanedirektoratet har derfor innført begrepet multifunksjonelle terminaler for å legge forholdene til rette for mer fleksible terminalløsninger i framtiden. Kongsvingerregionen er opptatt av at det skal bygges en multifunksjonell terminal som erstatter Norsenga fremfor en tradisjonell tømmerterminal kun rettet mot transport av massevirke.

Det har gradvis blitt økt forståelse for transportsystemets betydning for næringsutviklingen. De statlige godsterminalene må lokaliseres på grunnlag av en samordnet samferdsel-, areal- og næringsstrategi fremfor sektoriserede planer. Større industribedrifter som foredler råstoff i et internasjonalt marked er avhengige av å etablere seg ved et transportknutepunkt for at kostnadene ved transport blir lavest mulig. Det er ikke mange slike knutepunkter å velge mellom på Østlandet med næringsarealer i direkte tilknytning til et intermodalt transportknutepunkt. Den største industriklyngen nord for Oslo er på Raufoss. Her ble banesporet til næringsområdet fjernet for ca. 10 år siden. Det kan vanskelig reetableres. Fra Raufoss industripark går det mer enn 10.000 utgående biltransporter hvert år, fortrinnsvis til industrien i Tyskland og til Oslo Havn. Kostnadsbesparelsen ville vært betydelig dersom skinnegående transport hadde vært mulig.

De fleste bedriftene ønsker ikke å investere i kostbar samferdselsinfrastruktur selv. De vil konsentrere seg om sin kjernevirksomhet. For industrietableringer kan det være avgjørende at en tredje part har ivaretatt

grunnlagsinvesteringene slik at investeringsbehovet og risikoen for potensielle nye bedrifter blir lavest mulig. Behovet for en tydelig og forutsigbar terminalstrategi i statlig regi er derfor høyere enn før.

2.2 Store tømmervolumer kreves ved skogbasert næringsutvikling

En oversikt fra Hedmark Kunnskapspark avd. Kongsvinger viser at det er 36 bedrifter i Kongsvingerregionen og Våler innen trebearbeiding, varmeproduksjon og bygg- og anleggsvirksomhet som er basert på skogprodukter. Den største bedriften innen trebearbeiding er Forestia på Braskereidfoss med i overkant av 600 mill. kroner i årlig omsetning. Det er mange sagbruk og høvlerier som er basert på lokalt råstoff. Dersom ny industriell virksomhet skal etableres i tilknytning til en baneterminal vil den kreve en råstofftilgang som i stor grad er avhengig av en effektiv banetilknytning. Pöyry Management Consulting AB gjennomførte i 2014 en analyse av skognæringen i Norge i regi av Innovasjon Norge. Den viste at skogen har mange anvendelsesområder og at mange markedssegmenter domineres av noen få internasjonale aktører. Ofte er det relativt store enheter som må etableres for å være konkurransedyktig. I rapporten var det en tabell som viste gjennomsnittlig produksjon og råstoffbehov i de mest relevante markedsområdene for ny industri:

Produktsegmenter	Produksjon 2013 (Norge)	Gjennomsnittlig kapasitet nytt anlegg	Råstoffbehov nytt anlegg (m3fub)
Tremekaniske produkter:			
Trelast	2.260.000 m3fub	200.000 m3fub	400.000 m3fub
Utviklede treprodukter, som limtre	N/A	N/A	N/A
Sponplater	270.000 m3	300.000 m3	430.000 m3fub
Softboard (isolasjonsplater)	210.000 m3	150.000 m3	120.000 m3fub
Trefiberplater (MDF, HDF)	0	240.000 m3	360.000 m3fub
Papir- og emballasjeindustri:			
Avispapir	479.000 tonn	400.000 tonn	1.000.000 m3fub
Trykk- og skrivepapir	492.000 tonn	300.000 tonn	750.000 m3fub
Kartong	0	200.000 tonn	1.000.000 m3fub
Kraftliner	87.000 tonn	200.000 tonn	1.000.000 m3fub
Sekkepapir	-	100.000 tonn	450.000 m3fub
Blekt bartre sulfat	0	600.000 tonn	3.000.000 m3fub
Dissolving masse	150.000 tonn	200.000 tonn	1.000.000 m3fub
Fluff masse (hygieneprodukter)	0	200.000 tonn	1.000.000 m3fub
Mykpapir	15.000 tonn	20.000 tonn	100.000 m3fub
Drivstoff:			
Biodiesel	0	150.000 m3	900.000 m3fub
Bioetanol	0	75.000 m3	450.000 m3fub
Pyrolyseolje	0	40.000 m3	100.000 m3fub
Pellets:			
Industriell pellets (energi)	0	200.000 tonn	550.000 m3fub
Konsument pellets (oppvarming)	60.000 tonn	20.000 tonn	55.000 m3fub
Biobaserte materialer:	N/A	N/A	N/A

Figur 4: Prosjektet "Markedsanalyse - Skognæring i Norge" 2014 (Pöyry Management Consulting AB).

Betegnelsen «fub» er fastkubikkmeter uten bark. Omregningen m³fub/tonn er ca. 0,7. Den nye tømmerterminalen planlegges med en omlastingskapasitet på 1,0 mill. m³ per år. En industrietablering innen f.eks. papir- og emballasjeindustri eller drivstoffproduksjon kan lett kreve samme råstofftilgang som den nye terminalen er dimensjonert for. Av den årsak bør det også tilrettelegges for betydelige næringsarealer i direkte tilknytning til tømmerterminalen. En fabrikk for produksjon av massivtre er under etablering i Kongsvinger. Det er uklart om denne virksomheten vil ha nytte av en ny tømmerterminal med utvidede bruksområder.

2.3 Potensial for mange aktiviteter innen logistikkområdet

I tillegg til råstoffbasert næringsutvikling synes det å være mest potensial for etablering av ulike former for logistikkfunksjoner i tilknytning til terminalene i Kongsvingerregionen. Logistikk omfatter alle oppgaver relatert til vareflyten i en forsyningskjede. Den internasjonale betegnelsen er supply chain management. Kjerneoppgavene innen logistikk er innkjøp, ordrebehandling, lagring og transport. Det er vanlig at transportoppgavene ivaretas av en ekstern leverandør. For de andre oppgavene innen logistikk er drift i egen regi hovedregelen. Mer enn 80 % av bedriftene kjøper transporttjenester, enten fra en lokal samarbeidspartner eller et eksternt transportnettverk. Ivaretagelse av driftstjenester som er viktige for kundene anses å være en del av bedriftens kjernevirksomhet. Logistikk i regi av en tredje part er lettest å få til når produsenten holder til i et annet land og trenger en samarbeidspartner. Det er på mange måter fordelaktig å ivareta logistikktenestene i direkte tilknytning til vareflyten i en godsterminal. Det medfører ingen ekstra transportkostnader til en annen terminal dersom varen skal sendes videre. Havnene i Norge er flinke til å tilby lagring og andre verdiøkende tjenester i forbindelse vareflyten over havna. I banesektoren har operatørene konsentrert seg mest om transportytelsen og «glemt» logistikken rundt. Det skyldes delvis at deres kunder tilbyr de samme tjenestene. Green Cargo hadde for noen år siden en betydelig tredje parts logistikkvirksomhet i Sverige. Denne ble solgt og virksomheten til selskapet ble konsentrert rundt transportytelsen.

I internasjonal sammenheng er det en vesentlig høyere andel tredje parts logistikktenester enn i Norge. Arealknapphet og konsentrasjon av næringslivet i globale organisasjoner er viktige drivkrefter for å anskaffe tjenester fra en tredje part. Drift i regi av en tredje part sikrer at bedriftene i større grad kan konsentrere seg om sine kjerneoppgaver. «Insourcing og outsourcing» av tjenester er trender som kommer og går i de store bedriftene. Det antas at norske bedrifter etter hvert vil overlate flere administrative oppgaver til en spesialisert tredjepart, og at viktige produksjonsoppgaver i større grad utføres i egne lokaler.

2.4 Logistikkoppgavene skaper næringsklynger

En variant av tredje parts logistikk er kjøp av tjenester fra en samarbeidspartner når et selskap driver salg i et annet land. Ofte søkes samarbeidspartnere som er lokalisert rett over grensen, som i Hedmark eller Østfold. I Halden er det flere selskaper som ivaretar kundeservice og logistikktenester for utenlandske bedrifter som ønsker et brohode i Norge. Veksten i netthandelen på tvers av landegrenser styrker etterspørselen etter samarbeidende distribusjonssentra i andre land. Kundene forventer kort leveringstid, enten samme dag eller innen neste dag.

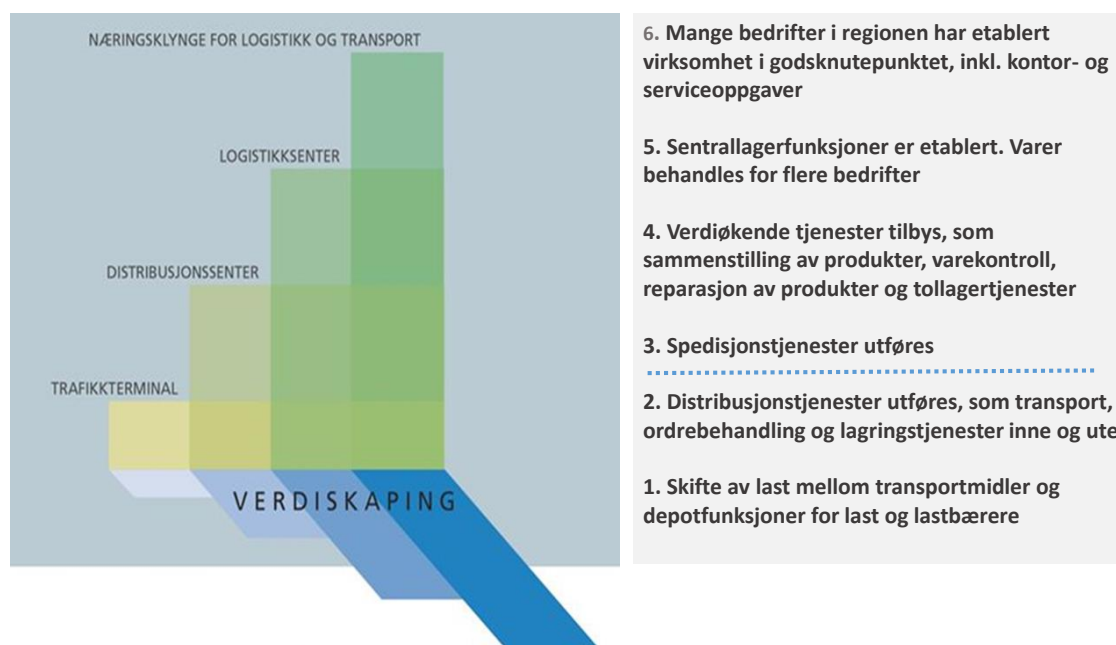
Den vanligste formen for logistikk i regi av tredje part er mottakskontroll, lagring og distribusjon av produkter for vareeiere. Ordremottak og fakturering ivaretas av oppdragsgiveren selv. Leverandørene av logistikkytelsene

blir gradvis mer integrert i oppdragsgivernes forsyningskjede. Informasjon om hvilke aktiviteter som skal gjennomføres mottas per telefon, via nettet eller baseres på et fast forsyningsopplegg.

På neste nivå er leverandøren av logistikkjenester aktiv i å utvikle varestrømmene gjennom å binde sammen behovene til flere kunder. Et slikt selskap benevnes som en speditør eller en samtransportør. Speditøren inngår i et transport- og logistikknettverk som tilbyr tjenester over et vidt spekter og over et større geografisk område. Det er fortsatt relativt begrenset samarbeid og integrasjon mellom logistikkleverandøren og vareeierne.

På nivået deretter er logistikkoppgavene en integrert del av vareflyten hos vareeieren. Ivaretagelsen av funksjoner overføres til tredje part. Det er full IT integrasjon mellom logistikkleverandøren og vareeieren.

På det høyeste nivået har flere transport- og logistikkbedrifter etablert seg ved terminalen. Vareeiere har overlate viktige logistikkfunksjoner til underleverandører som aktivt søker å forbedre funksjonene gjennom et nært samarbeid med kundene og vareeierne. Ofte trekker de til seg en flora av underleverandører, som innen forvaltning og vedlikehold av teknisk materiell. Disse fire nivåene kan man finne igjen i en trappetrinnsmodell der sysselsettingen og verdiskapningen i terminalen er direkte relatert til hvor høyt opp i trappa som logistikknutepunktet befinner seg:



Figur 6: Verdiskapningen i et transport- og logistikknutepunkt (Sitma).

For at logistikk skal bidra til næringsutvikling i Kongsvingerregionen er det derfor viktig at regionen trekker til seg to kategorier av virksomheter:

- Bedrifter som har behov for omfattende intermodale transport- og logistikkjenester og som samtidig har andre funksjoner som kan overføres til Kongsvingerregionen.
- Bedrifter som kan levere transport- og logistikkjenester til næringslivet over et bredt spekter av oppgaver

Det er satt en strek i illustrasjonen mellom nivå 2 og nivå 3. Det er først når regionen tiltrekker seg speditører som binder sammen varestrømmer fra flere bransjer og bedrifter at verdiskapningen skyter fart i regionen.

2.5 Ringvirkninger knyttet til logistikkentra Et logistikkenter skaper store ringvirkninger

Innen kategoriene transport, lagring og spedisjon er det ca. 150.000 sysselsatte i Norge. Dette er blant de største næringene innen privat sysselsetting. Handelsnæringen er størst med ca. 400.000 sysselsatte. I industrien er det ca. 270.000 sysselsatte. Ullensaker kommune har flest ansatte innen logistikk som andel av samlet sysselsetting i Norge. Årsaken er etableringen av hovedflyplassen. For Innlandet har etableringen av Oslo lufthavn Gardermoen i 1994 hatt enorm betydning. Trafikkveksten bare fortsetter, både i persontrafikken og i transportene av sjømat. Ringvirkningene av en flyplass antas å være mer enn fem ganger høyere enn antall ansatte i terminalene.

Logistikksentrene i Vestby har grodd fram på grunnlag av kommunens evne og vilje til å engasjere seg i næringsutvikling tidlig på 1990-tallet. Litt flaks var også inne i bildet da forløperen til NorgesGruppen først ville etablere seg i Lier på motsatt side av Oslofjorden, men de fikk ikke lov av hensyn til blomsterfloraen på tomta. Utviklingen av logistikkparkene i Vestby har bidratt til etablering av omkringliggende servicenæringer og utbygging av sosial infrastruktur. Befolkningsvekst har igjen ført til etablering av detaljhandel og styrket Vestby som knutepunkt for areal- og transportintensive næringer.

Imidlertid viser forskningen at det ikke alltid kan slås fast at samferdselsinvesteringer fører til næringsutvikling og økonomisk vekst. Det må være et markedsgrunnlag som kan nyttiggjøre seg investeringen. I tillegg må investeringen være vesentlig for de som det angår. Nyttan av samferdselsinvesteringer i statlig regi måles vanligvis gjennom verdsettelse av tidsbesparelsen for brukerne. Direkte næringsnytte og ringvirkninger er ikke inkludert i de prissatte nytteeffektene. Det anses at Norge har tilnærmet full sysselsetting slik at tiltak som fører til etablering av nye arbeidsplasser kun er en omfordeling av nytte. Siden 2014 er det imidlertid tillatt for samfunnsøkonomiske miljøer å benytte egne modeller som supplement til de statlige modellene.

2.6 Sysselsettingen i transport- og logistikknutepunkter

En tommelfingerregel er at et transportknutepunkt bidrar til én til to arbeidsplasser per dekar areal, inkl. transportarbeid til/fra terminalen. Når logistikkentre i tillegg etableres (men uten flytting av øvrige funksjoner i bedriftene) øker sysselsettingen til ca. tre ansatte per dekar. Flere av næringsparkene på Østlandet som er rettet mot areal- og transportintensive bedrifter (såkalte C-bedrifter) har en sysselsetting per dekar i dette omfanget. Dersom ytterligere ringvirkninger kan oppnås, som flytting av samtlige funksjoner i en bedrift, øker arbeidsplassintensiteten per dekar areal.

Undersøkelser fra USA viser betydelige forskjeller i sysselsettingseffekter i tilknytning til etablering av godsterminaler. Som for næringsetableringer ellers er det en forutsetning at terminalen er sentralt lokalisert i forhold til markedsgrunnlaget og at anvendelse av terminalens tjenester skaper konkurransefortrinn. Stabile rammebetingelser må kunne tilbys. Godsterminalen bør også være en «dry port,» dvs. at aktørene i terminalen kan tilby næringslivet transporttjenester dør-til-dør over et stort geografiske område med alle transportmidler, som banetransport til en nærliggende havn.

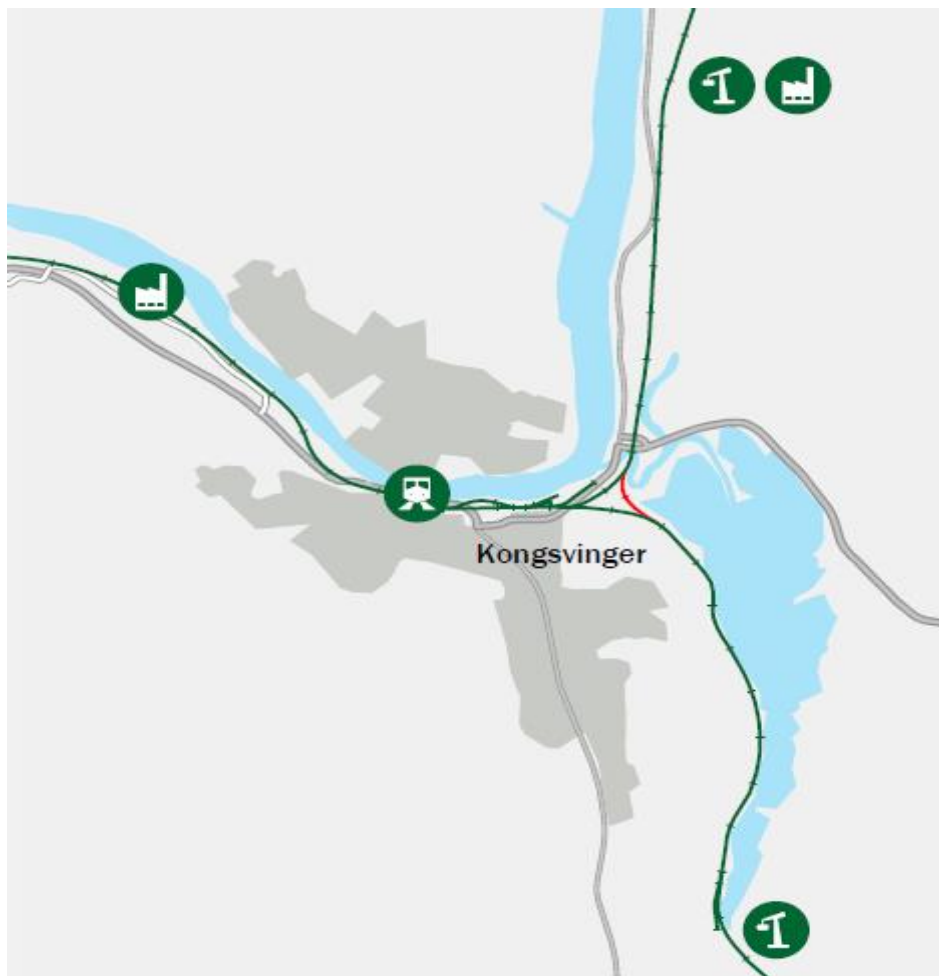
Det foreligger én omfattende og troverdig undersøkelsen av nytten av et transportknutepunkt i Norge. Det er av Moss Havn KF i regi av Sitma AS og Trøndelag Forskning & Utvikling AS i 2015 for Mossregionens næringsutvikling AS. Her ble 25 bedrifter intervjuet i kombinasjon med simulering av varestrømsendringer ved

anvendelse av forskjellige offentlige modellverktøy. Både sparte transportkostnader for næringslivet, sparte Co2 utslipp som følge skipstrafikken og direkte og indirekte sysselsettingsevirkninger ble vurdert. Det ble lagt et strengt vesentlighetsprinsipp til grunn i beregningen av havnas nytte for næringslivet. Det ble ikke forutsatt at bedriftene som anvender havna vil endre sin produksjon selv om havnetilbudet skulle falle bort. Moss Havn er blant Norges største containerhavner målt i godsomslog med 63.000 TEU (20 fots containerenheter), tilsvarende 400.000 tonn, over kaikanten i 2015. I tillegg transporteres råstoff til Rockwool, avfall fra England og skogsvirke til Tyskland over havneterminalen. Det ble beregnet at halvparten av trafikken ville blitt overført til veitransport og halvparten av trafikken til andre havneterminaler i Oslofjorden dersom Moss Havn ble nedlagt. Moss Havn anløpes primært av shortsea rederier, dvs. at lasten kommer fra eller skal til destinasjoner på Kontinentet. I havneområdet med ca. 85 dekar utnyttbart havneareal var det sysselsatt 176 årsverk i 2015. Med indirekte sysselsettingseffekter ble havnas betydning beregnet til ca. 270 årsverk. Det gir en sysselsettingseffekt på 2-3 årsverk per dekar areal. Undersøkelsen viste for øvrig at sysselsettingseffekten av en godsterminal er større for løst stykk gods enn for containerisert gods. Det skyldes at løst uensartet stykk gods (som massevirke og byggevarer) er vanskeligere å omlaste til andre transportmidler.

2.7 God regional sammensetning av logistikktilbudet

Kongsvingerregionen har allerede et godt grunnlag for å satse på transport og logistikk. Bedriftene har tunge varestrømmer basert på biltransport mellom destinasjoner i Skandinavia. Det er to aktører i Kongsvinger som tilbyr tredjeparts logistikktjenester. Det er Kurér Holding AS som gjennom datterselskapet Skandnaviaterminalen AS tilbyr transport- og lagringstjenester på SIVA området. Benders Norge AS Avd Granli utfører terminaltjenester og distribusjon på Østlandet for Benders AB i kombinasjon med virksomheten til Gunnar Holt Grusforretning AS i Gropa på Granli. Her fraktes grus ut til Sverige og belegg- og takstein tilbake til det Norske markedet, Tømmerterminalen på Norsenga kunne ha omlastet flere produkter enn massevirke dersom kapasitet var tilstede for dette.

En ny baneterminal for skogsvirke nord for Kongsvinger og to supplerende logistikktterminaler der den ene har banespor vil samlet kunne tilby et bredt spekter av tjenester for skognæringen, byggenæringen og for andre bransjer som har behov for gods i transitt eller for mellomlagring i tilknytning til et sentralt transportknutepunkt. For samtlige terminaler er oppgradering av transportnettets avgjørende for videre vekst. Illustrasjonen nedenfor viser avstanden mellom terminalene:



Figur 7: Godsterminaler og næringsområder i og rundt Kongsvinger

Kartet nedenfor viser terminalområdet i Granli:



Figur 8: Flyfoto av terminalområdet i Granli

3 Potensielle terminalfunksjoner i et skandinavisk transportnett

3.1 Mange muligheter – og noen barrierer

Blant helt sentrale spørsmål ved utformingen og satsingen på en ny godsterminal er hvilke varestrømmer som den skal rette seg mot og hvordan den skal skille seg ut fra konkurrentene. Nå er det ikke så mange konkurrenter på Østlandet for gods på bane. Alnabru i Oslo er navet for containertransport i Norge. Som omlastingspunkt betjener terminalen det regionale næringslivet. Dette er i hovedsak nasjonale engroshandelsentra innen detaljhandel. Disse er fortrinnsvis lokalisert i aksene Moss-Gardermoen. Drammen er senteret for billogistikk og for import av industrigods med tradisjonelle jernbanevogner (single wagon load). Noe skogsvirke fraktes i retur. I Drammen ønsker Jernbanedirektoratet å samle all godstransport på bane på Holmen (Drammen Havn) for å frigjøre arealer til utbyggingen av IC nettet. Det vil føre til arealknapphet og arealeffektivisering både for sjø- og banetransportene.

Hva som skjer med Alnabru er usikkert. Det er stort behov for fornyelse av den tekniske infrastrukturen. Det synes lite sannsynlig at vesentlige kapasitetsutvidende tiltak blir gjennomført. Det er mer sannsynlig at det etableres av avlastningsterminal på Hauer seter. I Jernbanedirektoratets godsstrategi benevnes denne som en multifunksjonell terminal, dvs. en terminal som ivaretar både containertrafikk og andre former for gods. Investeringsomfanget ved utbygging av containerterminaler synes å ha gått rett i været de siste årene, jfr. konseptvalgutredninger for nye godsterminaler i Bergen og i Trondheim. Det er uklart om etablering av en multifunksjonell terminal på Hauer seter (Gardermoen) blir prioritert i kommende planperiode.

Rammebetingelsene for godstransportene på bane i det indre Oslofjordområdet er krevende, både på grunn av manglende forutsigbarhet med hensyn til investeringer, utbyggingen av IC nettet for persontrafikken og prioriteringen av persontog foran godstog. Ved anvendelse av Røros- og Solørbanen og terminalen i Kongsvinger kan alle disse utfordringene unngås. Kongsvinger kan tilby god kapasitet i både banenett og terminaler, selv om kapasiteten i banenettet mellom Kongsvinger og Hallsberg er mer anstrengt enn ønskelig.

I prinsippet kan godsterminalene i Kongsvinger utvikles i flere retninger, både geografisk og i bredden av oppgaver. Det er få begrensninger for hva som er mulig å få til:

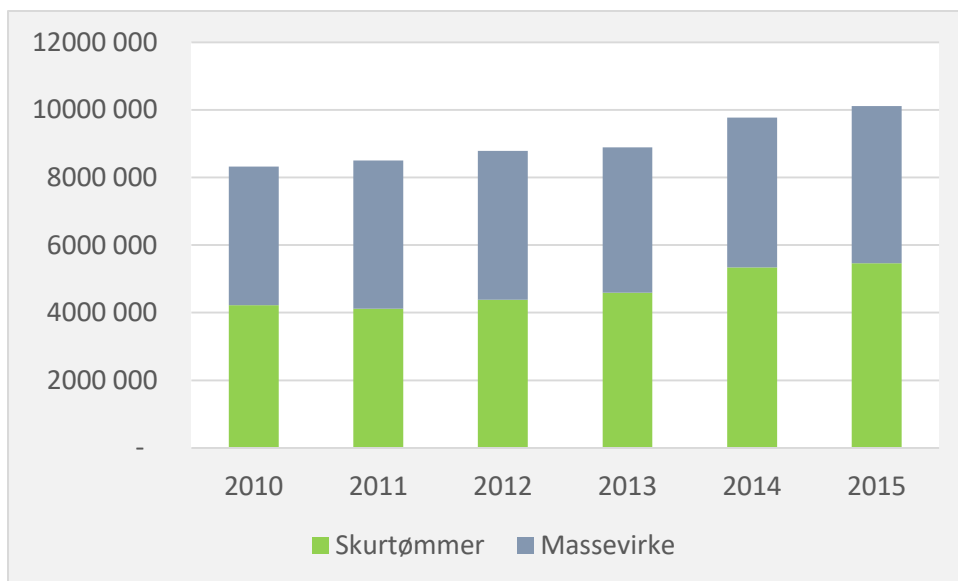
Opgaver/markedsområde	Regionalt transport (< 500 km)	Mellom landsdeler	Gods til/fra EU landene
Lagring og distribusjon (nivå 1)	X	X	X
Konsolidering av varestrømmer (nivå 2)	X	X	X
Verdiøkende tjenester (nivå 3)	X	X	X
Produksjon (nivå 4)	X	X	X
Konseptbeskrivelse	"Bygger på det som vi har"	"Supplerer Alnabru"	"Tilknytning internasjonalt nettverk"

Figur 9: Utviklingsretninger for en baneterminal for gods (Sitma)

Den oransje linjen markerer basisaktivitetene i dag på Norsenga og i Granli. Etablering av tilsvarende funksjoner for internasjonal trafikk utenom Skandinavia synes mest krevende. Årsaken er at det er lite eksport fra regionen og at det er helt nye varestrømmer som skal etableres. Hver av områdene drøftes nærmere i etterfølgende avsnitt.

3.2 Råvareressursene legger grunnlaget

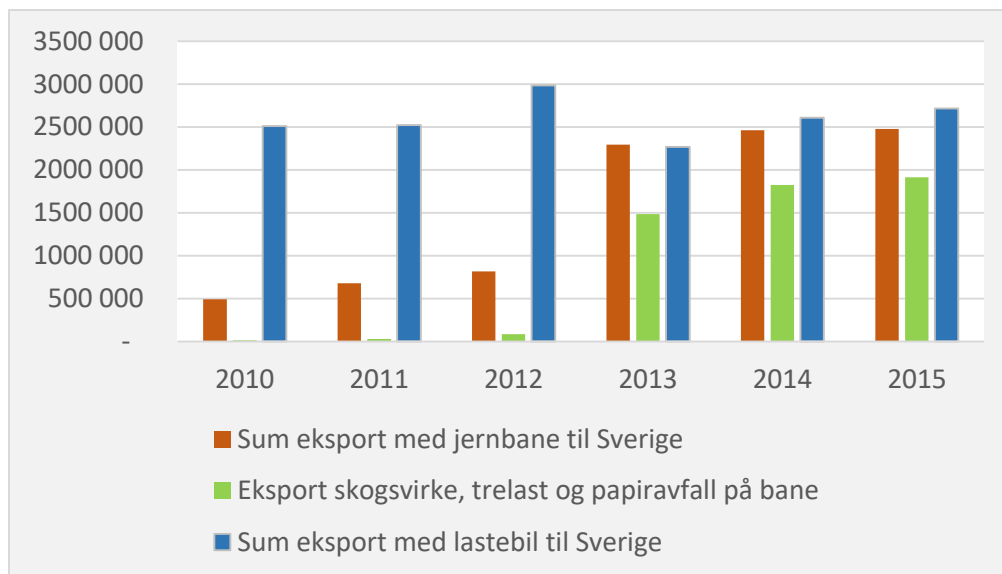
For Kongsvingerregionen er anvendelsen av råvareressursene fundamentet for annen aktivitet. Skogfylket Hedmark inngår i råstoffgrunnlaget til både norsk og svensk foredlingsindustri. Økt bruk av trevirke på mange områder forventes å føre til høyere etterspørsel, både innen trebearbeiding og innen trekjemisk industri. Til tross for omfattende nedleggelse av norsk foredlingsindustri de siste årene har produksjonen av skogsvirke for industriformål økt med 4 % i gjennomsnitt siden 2010:



Figur 10: Avvirkning av industrivirke for salg (m³). Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Omregningsfaktoren er 0,9 mellom m³ og tonn. Avvirkningen på ca. 9 mill. tonn i 2015 er betydelig i norsk sammenheng. Til sammenligning er etterspørselen etter bensin og diesel i Norge i overkant av 4 mill. tonn. Alt avfall fra husholdninger og bedrifter er ca. 11 mill. tonn.

De største tømmerterminalene målt i lastet eller losset volum er Norsenga (Kongsvinger), Vestmo (Elverum) og Sørli (Stange), i nevnte rekkefølge. I Kongsvinger konsolideres eller skiftes majoriteten av tømmertransportene på bane som skal til svensk industri. 1-2 togpendler med 28 vogner går daglig med virke fra Kongsvinger til Stora Enso. Eksporten av massevirke til Sverige fra Norge har hatt en bratt økende kurve siden 2012. Tonnasjen på skinner nærmer seg summen av all tonnasje som fraktes til Sverige på gummihjul:



Figur 11: Utviklingen i varestrømmene med lastebil og godstog mellom Norge og Sverige (Statistisk sentralbyrå)

Ingenting tyder på at etterspørselen etter skogsvirke fra svensk industri eller fra destinasjoner utenom Skandinavia vil bli redusert, hverken på kort eller lang sikt. En ny moderne terminal i kombinasjon med et oppgradert transportnett forbedrer også mulighetene for foredling i regionen. Skognæringen i Hedmark har derfor tatt initiativ til at terminalen som skal erstatte Norsenga planlegges som navet for transport av skogsvirke på bane i Norge med et tilleggende næringsområde. Det vil i neste omgang øke kapasitetsutnyttelsen ved anvendelse av banetransport og redusere terminalkostnadene.

3.3 Gods i retur med tømmertransportene

Distribusjonen av varer på Østlandet nord og øst for Oslo er basert på lastebiltransport. Det gjelder også transporter over lange avstander da alternativer ikke finnes. Ikke minst av miljøhensyn bør dette unngås. En lastebil slipper ut minimum 1 kg Co₂ per kilometer, selv med moderne motorteknologi. På nåværende tidspunkt er det vanskelig å spå om en ny terminal vil endre etablerte transportmønstre. Når avstanden til baneterminalen er mer enn 40 kilometer har det hittil vært en tendens til at godset fraktes på gummihjul fra dør til dør.

Til Sverige er det et lastepotensial på ca. 35.000 tonn for annet gods enn massevirke fra destinasjoner på Østlandet nord for Oslo, ifølge beregninger i den nasjonale transportmodellen. Fra Sverige er det et lossepotensial på ca. 20.000 tonn. Det tilsvarer ett godstog per uke (600 tonn per tog i hver retning). Samlet er det et solid importoverskudd ved biltransport, jfr. figur 2. Transportene av skogsvirke med systemtog er basert på at togene har full last til Sverige og at de kjører tilnærmet tomme tilbake. Her er et uutnyttet potensial fordi retningsbalansen er skjev i motsatt retning. Den viktigste årsaken til svak lastutnyttelse er transportavstanden. Lastebilen rekker samme rute i løpet av en arbeidsdag og er mer fleksibel. Med tømmer togene kan frakten være omtrent gratis i vestgående retning da kostnadene er dekket av skognæringen. Pris alene er ikke nok. To kriterier kan endre bildet:

- Enklere laste- og losseanordninger for å sette semitraileren på toget.
- Standardiserte lastbærere for flere typer gods.

På begge områder er det en kontinuerlig teknologisk utvikling. I prosjektet har vi spurt flere aktører om mulighetene for flere typer last på systemtogene med massevirke. Noen mener at det er fullt mulig, andre mener at dette er lite realistisk. Teknologitvillingen går i retning av standardisering slik at lastbærerne i mindre grad blir en barriere for andre typer gods.

Stadig mer av godset transporteres i containere som kan overføres mellom transportmidlene. Ulike typer lastbærere vil bli benyttet på samme togstamme. Illustrasjonen nedenfor viser hvordan lastbærere standardiseres for å kunne frakte flere typer gods:



Figur 12: Standardisering av jernbanevogner for flere typer gods (Silvi Forum AS)

3.4 Lagring av råvarer kan suppleres med andre varegrupper

Det kan uten videre slås fast at arealer for lagring og bearbeiding av volumkrevende produkter er sterkt etterspurt ved alle godsterminaler i det indre Oslofjordområdet. Behovet for arealer til mellomlagring avhenger av produktenes egenart og volum. Korn, kunstgjødsel, veisalt, drivstoff, papir og byggevarer er volumvarer som ofte mellomlagres. Det samme gjelder industrigods over lange avstander dersom kundeordrestyrt produksjon ikke er mulig.

Prisene ved utelagring går rett i været når godset er lagret over en viss tid. I Oslo (Alnabru og Oslo Havn) akselererer kostnaden allerede etter to døgn. Utenfor Oslo kan gods mellomlagres noe lenger, som inntil tre uker for oversjøisk last. Hovedspørsmålet er derfor hva slags gods som kan og bør mellomlagres ved et oppgradert transportknutepunkt i Kongsvinger. Jernbanetransport synes å være en forutsetning for kostnadseffektiv transport av containere fra en terminal ved sjøkanten til en terminal i innlandet. I dette markedet er prisene for hele transportytelsen så presset at kostnadene vanskelig kan øke i særlig grad. For annet gods er det mest et spørsmål om etablering av et nytt lagrings- og distribusjonstilbud på bane kan bidra til at jernbanen blir konkurransedyktig med biltransport dør-til-dør.

Behovet for lagrings- og foredlingskapasitet vil ikke gå ned. Arealene til lagring i terminalene ved Oslofjorden og på Alnabru vil fortsette å krympe. I Drammen skal godsterminalene på bane i Nybyen og Sundland flyttes sammen med havnevirksomheten på Holmen av hensyn til utbyggingen av IC nettet og andre

byutviklingsformål. Videre utbygging av Holmen gjennom arealinnvinning fra sjøen er meget kostbart og kan ikke gjennomføres økonomisk av havna alene uten at innvinningen skjer over flere tiår. Tømmerterminalens skjebne på Lierstranda er uvis. Lier og Drammen kommuner er enige om at Lierstranda skal utvikles til en fjordby rettet mot befolkningsvekst og tjenesteytende næringer. Det kan i neste omgang føre til at mer skogsvirke fra Buskerud og Telemark må fraktes på bane over Kongsvinger.

I Oslo er det samlede gjenværende området til havneformål på ca. 170 dekar. Presset er enormt for at havnearealene skal krympe ytterligere. Et godt eksempel er sommerens debatt om asfaltproduksjon til vedlikehold av bygatene i havneområdet. Råvarene ankommer med skip og avstanden til bygatene er kort. Samtidig er det ikke ønskelig at virksomhet som støyer holder til i Oslo.

I Moss mister havna halve arealet til utbyggingen av IC nettet og til byutvikling. Det etableres en innlandsterminal for mellomlagring av varer og tomme containere ved Mosseporten, ca. 5 kilometer fra havna. I Fredrikstad er havneområdet og det tilhørende næringsområdet på Øra omtrent fullt. Det er stor etterspørsel etter nye næringsarealer fra bedrifter som ser at det er ugreit å være lokalisert nærmere pressområder.

Terminaler og næringsområder i innlandet blir mer attraktive når terminaler og næringsområder i byene og langs kysten opplever knapphet og forsinkelser. Kongsvinger er i godsområdet til både Oslo Havn og til Alnabru. I neste fase kan det være aktuelt å ta initiativ for å drøfte hvordan Kongsvinger kan supplere de to terminalene som følge av arealknapphet, for eksempel for varer med spesielle behov.

3.5 En flerbruksterminal i Kongsvinger kan supplere Alnabru

Det er flere regioner på Østlandet som ser muligheter for næringsutvikling som følge av kapasitetsutfordringer og uklare strategier for næringslivets transporter i det indre Oslofjordområdet. Det gjelder spesielt havnene i Larvik, i Grenland og i Borg (Sarpsborg og Fredrikstad). Larvik Havn er i ferd med å investere i et sidespor til havneområdet på Revet. Havna i Brevik har hatt vekst i trafikken til Holland og England basert på jernbanetransport fra Alnabru. Normalt anses avstanden på 120 kilometer til Oslo for å være for kort avstand til at jernbanen er konkurransedyktig med lastebiltransport. Konkurransesituasjonen er imidlertid i ferd med å endres. Årsaken er ifølge speditøren at lastebilen ikke lenger rekker å kjøre to rundturer per dag på grunn av de trafikale utfordringene i Oslo, samtidig som bompengene på strekningen er merkbare. Jernbanetransport av containerisert gods er derfor konkurransedyktig for kortere avstander enn tidligere antatt.

Det er størst sannsynlighet for at Alnabruterminalen får en teknisk oppgradering og at man fortsatt skyver spørsmålet om endringer av terminalstrukturen på Østlandet foran seg. Det har vært vanskelig å få innsyn i hvor viktig Alnabru faktisk er som laste- og losseterminal for regionalt gods. Posten Bring har konsentrert sin virksomhet på Østlandet til Alnabru. Samtidig er det signaler som tyder på at Alnabru vokser som skifteterminal for gods fra utlandet og fra andre landsdeler. Den totale trafikken har imidlertid ikke økt siden 2008. Gods fra utlandet kan like gjerne konsolideres og splittes i Kongsvinger som i Oslo, men det avhenger av godset endelige bestemmelsessted.

I dette uklare bildet vil en flerbruksterminal i moderat omfang på Kongsvinger være interessant for mange aktører, og ikke minst blant utfordrere til de ledende markedsaktørene. Helt sentrale spørsmål er kapasiteten for de ulike togproduktene, både i transportnettet og i terminalen. Vi kjenner konkrete forespørsler fra speditører som vurderer å etablere virksomhet i Norge, men ikke på Alnabru. Det skyldes både uklare rammebetingelser, manglende arealer og konkurransesituasjonen. Hvordan terminalen kan utformes for å ivareta ulike behov drøftes nærmere i kapittel 4.

3.6 Størst potensial for gods til Nord-Norge over Kongsvinger

Simuleringer i den nasjonale transportmodellen for gods angir at Kongsvinger er en interessant terminal for transport av gods på bane til de tre nordligste fylkene. Det angis et overføringspotensial på ca. 67.000 tonn i 2022, fordelt på ca. 47.000 tonn til Narvik og 20.000 tonn til Bodø. Hovedproduktene er trevarer og matvarer. Til sammenligning kan en lastebil laste inntil 25 tonn med en 40-fots container bak trekkvogna. En ukentlig jernbanerute vil kunne frakte 10-15.000 tonn i hver retning. Modellen viser at det er vesentlig mindre gods som kan losses i Kongsvinger enn det som kan lastes.

I første omgang synes det mest relevant at togene mellom Nord- og Sør Norge opprettholder Alnabru som endeterminale og at Kongsvinger etableres som en satellitt i rutenettet. Dersom kapasiteten på Alnabru må reduseres som følge av ombygging og Kongsvinger kan anvendes, vil Kongsvinger være et meget godt alternativ. Trafikken på bane mellom Oslo og Narvik er ca. 80.000 TEU per år, fordelt på 17 togpar per uke. Mellom Oslo og Bodø går det 11 togpar per uke. Trafikken målt i transportert volum antas å være omkring det halve av trafikken over Narvik.

Den statlige strategien for godstransport på bane forutsetter 75 % vekst i containertrafikken innen 2029 i samsvar med internasjonale mål. I Godspakke Innlandet er det lagt et mer moderat ambisjonsnivå til grunn. Her antas det at 62 tog passerer over Røros- og Solørbanen per uke i 2050, sammenlignet med 24 godstog i 2016. Vekstpotensialet er imidlertid betydelig større.

Det er ingen transport av detaljhandelsvarer fra de svenske handelskjedene på bane til Narvik. Det kan være at en terminal i Kongsvinger også reduserer transportomfanget med lastebil fra Sør-Sverige i fremtiden for gods til de tre nordligste fylkene.

3.7 Transport av gods på bane over landegrensene

Det gjenstår fortsatt en del barrierer for transport av gods på bane over landegrensene. Blant disse er kapasiteten i den grenseoverskridende baneinfrastrukturen og tollbestemmelser vedrørende detaljerte krav til operatørene om kjennskap til lasten som fraktes. Med aktiv støtte fra EU brukes betydelige ressurser på å få opp kapasiteten i kjernekorridorene nord-sør mellom de skandinaviske landene og Kontinentet. Mest oppmerksomhet er det på ScanMed Rail Freight Corridor (forkortet til ScanMed) som går fra Palermo i Italia til de skandinaviske hovedstedene København-Oslo-Stockholm via Innsbruck og Hamburg. Den nærmeste destinasjonen for Kongsvinger er Hallsberg, ca. tre timer unna. Denne korridoren gir mye oppmerksomhet til banestrekningen Oslo-Gøteborg selv om trafikken over Kongsvinger er mye viktigere for de grenseoverskridende transportene. For Kongsvingerregionen kan det være viktig at korridoren Hallsberg-Oslo anerkjennes som en like sentral banekorridor til EU landene som korridoren over Oslo-Gøteborg.

Med unntak av for transportene av massevirke over Kongsvinger og for transportene av mineraler over Narvik til smelteverket i Kiruna står det skremmende dårlig til med markedsandelen på jernbane mellom Norge og utlandet. Banetrafikken er nå under 5 % av den samlede bil- og banetrafikken mellom Norge og Sverige. Det er usikkert om andelen noen gang har vært lavere på 2000-tallet. I Jernbaneverkets nylig reviderte strategi i 2016 fikk endelig andre varestrømmer enn transport av detaljhandelsvarer mellom de største byene prioritet. Det

anerkjennes at uten vekst i de grenseoverskridende transportene på bane for andre varegrupper enn skogråstoff og mineraler vil det ikke være mulig å øke volumet på bane med 75 % innen 2029 slik politiske mål tilsier. Det tar minimum 15 år før det blir etablert en konkurransedyktig banekorridor for gods mellom Oslo og Gøteborg. Økt markedsandel over Kongsvinger for andre varegrupper enn trevirke burde derfor vært et sentralt delmål i den nasjonale godsstrategien slik Kongsvingerregionen ønsker. I godsstrategien på bane for perioden 2016-2029 er imidlertid de to utenrikskorridorene omtalt i generelle ordlag:

«Skal vi lykkes i å overføre større godsmengder fra vei til bane er vi helt avhengige av å hente og levere godset lengre ute i Europa. Infrastrukturen i begge disse korridorene (over Halden og over Kongsvinger) har betydelige utfordringer. Korridoren over Kongsvinger har ikke samme utfordringer knyttet til stigningsforhold. Denne korridoren har derfor et større potensial på kort- og mellomlang sikt.»

3.8 Importsenter for volumkrevende varer

I Europa er banetransport basert på tradisjonell vognlast en betydelig del av godsomslaget. En jernbanevogn rommer like mye som sju 20-fots containere og tre 40-fots semitrailere. Det er derfor en kostnadseffektiv transportform når forholdene ligger til rette for det.

Det er bare én terminaloperatør i Norge som har satse på tredjeparts logistikk på bane. Det er Rail Terminal Drammen som tilbyr lagringstjenester sammen med bil- og jernbanetransport for volumkrevende gods. Målgruppen er fortrinnsvis utenlandske produsenter med volumkrevende gods til norske mottakere. Forutsetningen er at leveringene kan planlegges slik at gevinsten ved større transportenheter oppveier merkostnaden ved mellomlagring. Typiske varegrupper er papir, metaller, betongprodukter, keramiske fliser, emballasje, hermetikk og andre volumkrevende dagligvarer. Produsenten betaler frakten til mottakerens bestemmelsessted. Varene leveres i mindre kvanta til destinasjoner over hele Norge i takt med leveransekravene til produsenten.

Stordriftsfordelene er betydelige. Jernbanetransport over lange avstander med høy kapasitetsutnyttelse er svært konkurransedyktig med annen transport. Produsenten slipper å leie et eget lager for å ivareta kundenes behov.

Konseptet er en videreføring av satsingen på Skandinaviakrysset i 2009, men mer rettet mot volumkrevende gods og innenfor rammen av en bedre infrastruktur. Flere logistikknettverk vurderer å satse på volumkrevende tredje parts logistikk på jernbane. Rail Terminal Drammen skal etter hvert flytte fra lokalene i Nybyen da arealene skal benyttes i IC utbyggingen gjennom Drammen. En aktør på Kongsvinger må etablere samarbeidsavtaler med internasjonale transportnettverk for å kunne tilby lignende tjenester som Rail Terminal Drammen. Det kan også være aktuelt at en utenlandsk speditør etablerer egen virksomhet i Kongsvinger. En slik mulighet er mest relevant når strekningen Kongsvinger-Hamar er elektrifisert.

3.9 En innlandsterminal (Dry port) i Kongsvinger

I internasjonal sammenheng er det stor oppmerksomhet på at viktige næringsområder i innlandet skal ha tilgang til et effektivt og bredt transportnettverk med skip, bane og lastebil. Mange land har ikke egen kystlinje. Likevel kan speditørene i samarbeid med rederiene tilby sjøtransporttjenester dør-til-dør, med ivaretagelse av tollbehandling og administrative tjenester i innlandsterminalene. Slike terminaler benevnes om Dry ports eller

Rail ports, avhengig av transportform. Siden 1994 har det eksistert en egen europeisk organisasjon for innlandshavnene – European Federation of Inland Ports (EFIP). Den har mer enn 200 medlemshavner i 16 land. EIP har gitt en relativt vid definisjon av hva som kjennetegner en innlandshavn:

«Even if inland ports are very diverse in functions they fulfil, in modal shift, in size, they all have two elements in common. They are developed from the use of the waterside and they are the “gate”, the “access point” to at least one, but often two or even three environmentally friendly modes of transport (IWT, Rail and maritime transport).»

Ny amerikansk forskning viser at næringsområder i tilknytning til innlandsterminaler med et bredt transport- og servicetilbud vokser dobbelt så fort som andre næringsområder. I Sverige er det nær 30 innlandsterminaler knyttet sammen i et banenett for godsoverføring til og fra store containerskip i oversjøisk fart. Uten denne godsoverføringen i samarbeidende transportnettverk ville det neppe vært godsgrunnlag nok til å anløpe Gøteborg Havn for store containerskip.

Gøteborg Havn har én Dry port i Norge – Oslo. Hvorvidt Kongsvinger kan bli en Dry port for Oslo Havn eller Gøteborg Havn er det for tidlig å fastslå. Det vil være avhengig av at Kongsvinger har et markedsgrunnlag som sjøtransporten finner interessant. Oslo Havn har nylig gjennomført en Dry Port studie i Oppland og Hedmark. Det er helt klart stor interesse for en Dry Port i Kongsvinger dersom markedsgrunnlaget øker og samarbeidende speditører etablerer seg her. Jevn og sikker banetraffikk til Oslo Havn via Alnabru vil sannsynligvis være en forutsetning for konkurransedyktige transport med tog, da lastebilen sannsynligvis klarer to turer i løpet av en arbeidsdag. Det er ikke avklart om containertrafikken mellom havneområdet og Alnabru vil bli reetablert. Gøteborg Havn sliter med å få gods over havna fra destinasjoner i Norge. Det skyldes blant annet for dårlig baneinfrastruktur mellom Oslo og Gøteborg. Det er meget sannsynlig at Gøteborg Havn vil anse at banekorridoren over Kongsvinger er mer attraktiv enn banekorridoren over Oslo på kort og mellomlang sikt.

3.10 Nye aktører etablerer seg i Kongsvingerregionen

Vekst i import- og eksportvarestrømmene utenfor Skandinavia kan etableres i samarbeid med utenlandske aktører som ser Norge som et interessant marked.

- En lokal aktør etablerer et formelt samarbeid med en internasjonal speditør med et bredt transport- og logistikknettverk, eller den internasjonale speditøren etablerer en node i nettverket i egen regi. Målet kan være å opprette et nytt brohode i Norge eller kun betjene internasjonale kunder som har virksomhet i Norge. Ofte vil et slikt nettverk samarbeide med en nærliggende havn, som Oslo Havn eller Gøteborg Havn.
- Et skandinavisk transportnettverk etablerer en avdeling i Kongsvinger. Formålet kan være å tilby tjenester som det ikke er plass til på Alnabru eller som avlaster virksomheten i terminalen. En annen målsetting kan være å overføre aktivitet for sikre at internasjonale aktører ikke etablerer seg i Kongsvinger.
- En profesjonell logistikkaktør satser på eiendomsutvikling eller tredje parts logistikk i Kongsvingerregionen. Bulk Eiendom er en stor aktør i det norske markedet for logistikkeiendommer, også utenfor aksene Moss-Gardermoen. Flere internasjonale aktører har etablert seg i Osloregionen de siste årene med sikte på skreddersøm av løsninger for bedrifter på flyttefot. Tredje part logistikkmarkedet (3 PL) antas å vokse i Norge.

4 Antatt dimensjonering av en flerbruksterminal

Samfunnet forventet at en ny terminal blir klimanøytral og det forventes at det legges til rette for å bruke maskiner som benytter elektriskfremdrift, med for eksempel hydrogen og batteri som energibærere. Det forutsettes at en ny terminal etableres med moderne løsninger, blir tilrettelagt for autonome løsninger. Gjennom en nyetablering bør det også vurderes å benytte laste/losse metoder som muliggjør bruk av traller uten løftelinjal slik at alle traller kan ta toget. Dette forventes nærmere belyst nærmere før en eventuell beslutning om utvidelse av tømmerterminal til flerbruksterminal. Ulike tekniske løsninger bør også vurderes for en effektivisering av terminalen i Gropa.

4.1 Funksjoner i en flerbruksterminal

I forslaget til kommende nasjonale transportplan foreslås nye banetilkoblinger på Røros- og Solørbanen for å etablere et mer robust og fleksibelt transportnettverk og som samtidig kan avlaste Hovedbanen under utbyggingen av IC nettet. Det legger forholdene til rette for lange transporter på bane fra Nord-Norge, Midt-Norge og fra destinasjoner på Østlandet til destinasjoner i Sverige og på Kontinentet over Kongsvinger. I tillegg etableres en ny tømmerterminal nord for Kongsvinger, i området Kongsvinger-Roverud. De statlige investeringene i transportnettet bidrar til betydelig økt trafikk i banenettet over Kongsvinger, både på Røros- og Solørbanen og på Kongsvingerbanen. Markedsgrunnlaget for næringsutvikling i direkte tilknytning til råstoffterminalen øker.

For felles utnyttelse av kostbar baneinfrastruktur tilrettelegges arealene rundt tømmerterminalen for ivaretagelse av andre former for gods enn skogråstoff i samme område. Med andre funksjoner forstås et separat lagrings- og omlastingsområde for volumkrevende industrigods, tilrettelegging av et nærliggende næringsområde med potensial for eget sidespor og muligheter for komponering og dekomponering av tog. Investeringen i en tømmerterminal er begrenset til 150 mill. kroner i planforslaget for kommende nasjonale transportplan. Utvikling av funksjoner for ivaretagelse av transportbehov ut over tømmertrafikken må derfor ivaretas gjennom andre finansieringsløsninger. Det forventes at godsterminalen med tilhørende næringsområde utvikles over flere faser, der tømmerterminalen med skiftespor og tilhørende baneinfrastruktur er første fase.

4.2 Dimensjoneringskriterier for tømmerterminalen

Den nye skifte- og opplastingsterminalen for skogsvirke planlegges med et godsomslag på inntil 1.000.000 m³ per år. Godsomslaget i 2016 over Norsenga var ca. 680.000 m³. Terminalen må kunne betjene ulike togprodukter, som systemtog, vognlast og containerisert gods. Massevirke transporteres med systemtog, enten som rundt virke eller som flis i banevogner som er spesielt tilpasset transportformålet. Rundt virke og trelast transporteres også i containere og i tradisjonelle banevogner. Terminalen kunne tilby fleksibilitet på flere områder:

- Tilrettelegging for flere baneoperatører

- Tilrettelegging for transport av flere typer skogsvirke, som rundt virke, flis, GROT (greiner og topper), skurtømmer og trelast.
- Tilrettelegging for skifte av vogner mellom ulike togstammer
- Tilrettelegging av gjennomgående spor
- Tilrettelegging av opplastingsspor med inntil 600 meters lengde og av skiftespor for godstog med inntil 740 meters lengde.

Det planlegges med inntil 10 tog per døgn i den nye flerbruksterminalen, enten for skifte av vogner eller for opplasting av gods. Andre designkriterier er følgende:

- Veien bør komme inn fra sør selv om 60 % av trafikken kommer fra nord og 40 % fra sør
- Gjennomgående hovedvei gjennom hele området. Avkjøringen til tømmerterminalen som må ha egen port og gjerdes inn
- Gjennomsnittlig lagringsbehov er 10 % av forventet godsomslag (inntil 100.00 m³), med inntil 36.000 m³ i omløpslager ved skinnegangen. Omløpslager ved lastesporet: Parallele lunner, inntil 5,5 meter høyde.
- To opplastingsspor og ett skiftespor
- Fast dekke, gjerne resirkulert asfalt som topplag.
- 30 tonn aksellast på terminalområdet
- To tverrgående forbindelser over sporene
- Lastegate: 8-9 m bredde.
- Lasteområde mellom skinnene: Lastegate og to tømmeranker på begge sider av sporet (9+6+6 m) =21 meter. Lasting skjer med grabb som har 12 meter lang arm.
- Kapasitet i lunner: Parallele 14-15 m³ pr lm, tverrstilte 20 m³ pr lm
- Tømmerlager: Tverrstilte lunner i forhold til lastespor. 70-100 m bredt, kjørevei for hver 4. lunne
- Opphøyd rampe for tømmerlager, forenkler lasting også for flis
- Dimensjonere for modulvogntog 24 m (32 m i framtida?)
- Nødvendig med rens tiltak på overvann
- Venteareal for 6-7 vogntog
- Terminal og lagerarealer må ikke sperre mot tilgang til bakenforliggende arealer

4.3 Dimensjoneringskriterier for annet gods enn skogråstoff

I forslaget til Nasjonal transportplan er det angitt at en ny tømmerterminal ferdigstilles i første halvdel av planperioden, dvs. innen 2023. I utgangspunktet er det naturlig at etableringen av tilsvingen og ny baneterminal ses i sammenheng. Det er uklart hvilken tidsplan som skal legges til grunn for implementeringen. Elektrifisering av hele strekningen Hamar-Kongsvinger neppe vil være på plass før mot slutten av planperioden.

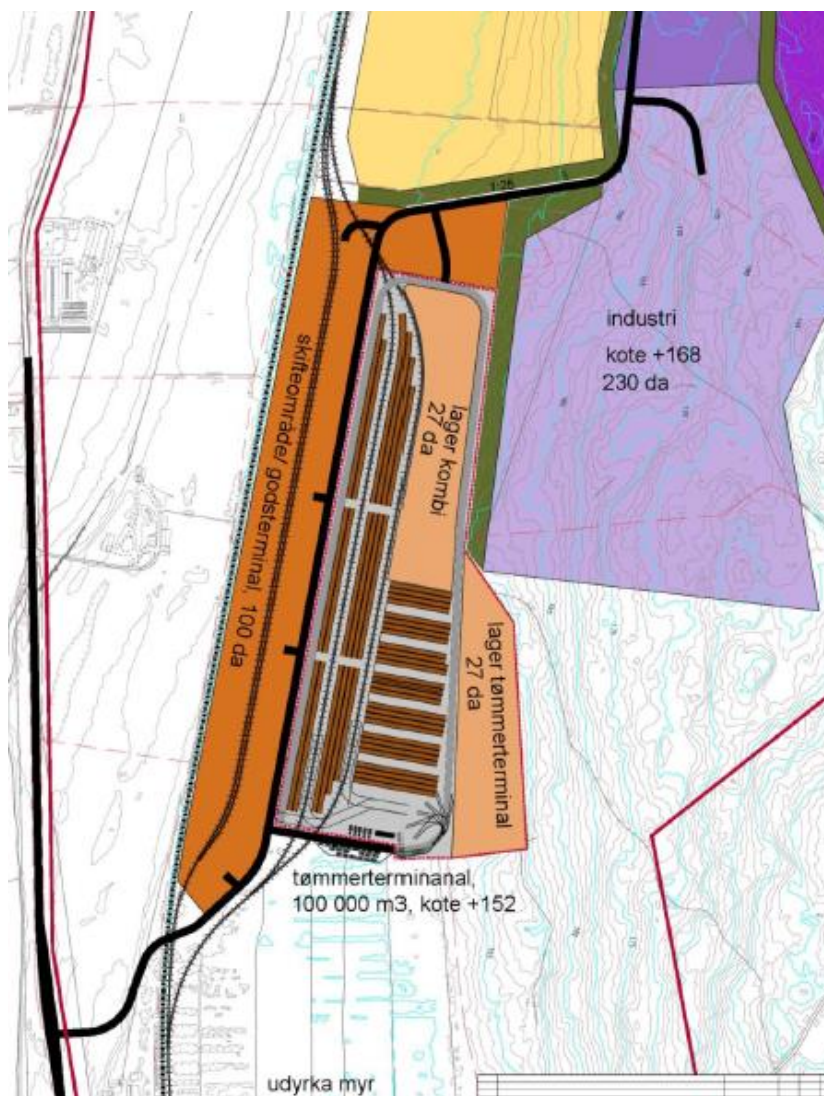
Markedsanalysen indikerer at fire varestrømmer er spesielt relevante for betjening over Kongsvinger uavhengig av eventuelle industrietableringer:

- Konsolidering av tømmertrafikken til Sverige og eventuelt enda lenger unna, med annet gods i retur
- Industrigods fra Midt- og Nord Norge (Nordlandsbanen), med trelast, byggevarer og andre typer industrigods i retur
- Trelast og annet stykk gods til Troms og Finnmark over Ofotbanen, med sjømat i retur.
- Industrigods til/fra destinasjoner i EU landene, som Italia og Tyskland.

I Godspakke Innlandet er de to første kategoriene estimert til 62 godstog per uke i 2050 over Røros- og Solørbanen. Omkring 16 tog per uke laster i 2016 massevirke på Norsenga. Transportene på de andre lange strekningene, som helt i nord og helt i sør i Europa er ikke tallfestet i beregningene. Alt tyder på at jernbanen vinner markedsandeler på de lange strekningene i fremtiden. Spørsmålet er hvor mange tog som stopper i Kongsvinger. Et realistisk ambisjonsnivå kan være to tog per døgn ut over tømmertrafikken i 2030. På kort sikt synes det å være økt trafikk over Granli terminalen som kan komme først. Det avhenger blant annet av rekkefølgen i Jernbanedirektoratets prioriteringer.

4.4 Utforming av terminalen

Det er fordelaktig med en kompakt og fleksibel terminal med gjennomgående spor. De fire elementene i en flerbruksterminal kan plasseres på følgende måte:



Figur 13: Illustrasjon av design av en flerbruksterminal (Eivind Orre, AS Civitas)

En ny tømmerterminal Kongsvingerregionen må ta høyde for at det dessverre oppstår behov for å avvirke ekstraordinære kvanta i skogbruket, som vindfall, toppbrekk og billeangrep. Det er viktig for bransjen at det dimensjonere for dette i tillegg til det planlagte uttaket. Det er ikke bare innen tømmertransport det er behov for beredskap. Bane NOR har i den senere tid gjort en solid jobb med å bygge opp et nettverk av "nød-terminaler". En slik beredskap kan være nyttig å ha også nærmere Alnabru for løse utfordringer som kan oppstå i eller nærmere Alnabru. Kongsvinger kan løse utfordringer knyttet til trafikk fra Bodø/Trondheim og ikke minst Narvik. Dette tilsvarer beredskapsfunksjonen som terminalen i Nybyen i Drammen har for trafikken mellom Oslo og Bergen.

5 Kongsvinger i et langsiktig perspektiv

Det bør tenkes relativt stort og interregionalt når det langsiktige bildet av Kongsvingerregionen presenteres for omgivelsene. Nye tilsvinger mellom Hamar og Kongsvinger og kapasitetsøkende tiltak i banenettet kan være starten på en utvikling som endrer rammebetingelsene for næringslivet og for sysselsettingsutviklingen i hele regionen. Selv om det investeres et tresifret antall milliarder kroner i vei og jernbaneutbygging på Østlandet mot 2029 det det på ingen måte tilstrekkelig for å imøtekomme forventningene til et moderne transportnett med tilstrekkelig kapasitet i 2050. For godssektoren har statlige myndigheter utsatt de store grepene og heller flikket på eksisterende struktur. Det er kun nødvendig fornyelse av Alnabru som synes å bli prioritert med vesentlige beløp i samferdselssammenheng fram til 2023. Blant store grep som gjenstår for næringslivets transporter er blant annet revisjon av terminalstrukturen på Østlandet, tilrettelegging for lengre tog i banenettet og omkjøringsveier utenom Oslo for gods i transitt.

Kongsvingerbanen er den mest trafikkerte strekningen for godstog i Sør-Norge. 94 godstog passerer i gjennomsnitt hver uke over Galterud. I nasjonal sammenheng er grunnprognosen 75 % trafikkvekst på bane innen 2050. Antall godstog på Kongsvingerbanen forventes å øke med 60 % innen 2050, til 150 tog per uke. Togene blir lenger slik at antall tog øker mindre enn trafikkveksten. På grunn av at trafikken over Kongsvinger går over lange avstander er det høy nytteverdi knyttet til utbygging av Kongsvingerbanen sammenlignet med andre banestrekninger. Samfunnsnyten av hvert godstog er beregnet til ca. 300.000 kroner. Dersom ytterligere vekst i godstrafikken må avvises utenom på nettene (kl. 24-06) og i helgene på grunn av kapasitetsbrist blir tapet av samfunnsnytte betydelig. Logistikkutvikling AS har utført en beregning av tapt akkumulert samfunnsnytte mot 2050 dersom citylinkstrekningene forblir enkeltsporede strekninger med kapasitet til avvikling av ca. fem tog per time i gjennomsnitt. Citylink ble benyttet som samlebetegnelse for banestrekningene til og fra Oslo som ikke blir prioritert med dobbeltspor før intercitystrekningene er fullt utbygd:

Akk. netto nytte per bane (mrd. kr.)	Godstog	Regiontog	Fjerntog	Sum	Netto nytte
Gjøvikbanen	6,1	5,5	0,0	11,6	8,7
Hovedbanen	4,0	4,1	0,0	8,1	6,1
Kongsbergbanen	4,0	0,5	1,0	5,5	4,1
Kongsvingerbanen	11,3	4,0	3,2	18,5	13,9
Sum	25,4	14,1	4,2	43,7	32,8

Figur 14: Beregning av brutto nytte av økt gods- og persontrafikk på Citylink banene før offentlige skatteeffekter (Logistikkutvikling, 2016)

De statlige transportetatene er svært opptatt av at investeringer i banesektoren skal være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Beregningen utført av Logistikkutvikling AS viser at omkring 90 % av Kongsvingerbanen kan bygges ut med dobbeltspor ved en investeringskostnad på 300 mill. kroner per kilometer med en nøytral samfunnsnytte (netto nytte = 1);

Antall km som kan bygges ved NNB= 1	Netto nytte (mill. kr.)	Antall km	Mill. kr. per km.	Ant. Km
Gjøvikbanen	8 700	123	300	29
Hovedbanen	6 100	68	300	20
Kongsbergbanen	4 100	29	300	16
Kongsvingerbanen	13 900	114	300	56
Sum	32 800	334	300	121

Figur 15: Antall kilometer dobbeltspor som kan bygges ved NNB=1 og 300 mill. kroner per kilometer (Logistikkutvikling)

Utbyggingskostnaden for dobbeltspor er i dag omkring 500 mill. kroner per kilometer ved ny trasé. Kostnaden på 300 mill. kroner per kilometer forutsetter at eksisterende trasé i stor grad utvides.

I løpet av de neste årene vil det sannsynligvis bli gjennomført en statlig konseptvalgutredning rundt videre utbygging av Kongsvingerbanen, Det har liten hensikt å gjennomføre en slik utredning for regiontogtrafikken alene, slik det nylig ble gjort for strekningen Hokksund-Kongsberg. Samfunnsnyttene av regiontogtrafikken kan ikke alene forsvare investeringer i dobbeltspor. En konseptvalgutredning må derfor ses i sammenheng med den overordnede strategien for godstransport på Østlandet og med strategien for utbygging av strekningen Stockholm-Oslo. Traséen via Kongsvinger – Gardermoen/Jessheim er det riktige ruten inn til Oslo fra denne delen av Sverige. Det kan gi hele Värmlandsregionen en tidseffektiv, skinnegående tilknytning til både Oslo Lufthavn Gardermoen og til Oslo, noe som f.eks. kan bidra til økt turisttrafikk. I et langt perspektiv er det naturlig å se for seg en større etablering av en godsterminal for banetransport i tilknytning til Gardermoen næringsområde. En slik terminal er tjent med å ha tilgang til Sverige og kontinentet uten å måtte kjøre tog gjennom Lillestrøm, Oslo og Østfold. En baneterminal i Gardermoregionen må også ses i sammenheng med behovet for utvidet kapasitet på Hovedbanen mellom Lillestrøm og Jessheim. Da vil Kongsvingerregionen komme enda tettere på Gardermoen og kan ta ut større effekter av å være tilknyttet omlandet til hovedflyplassen.

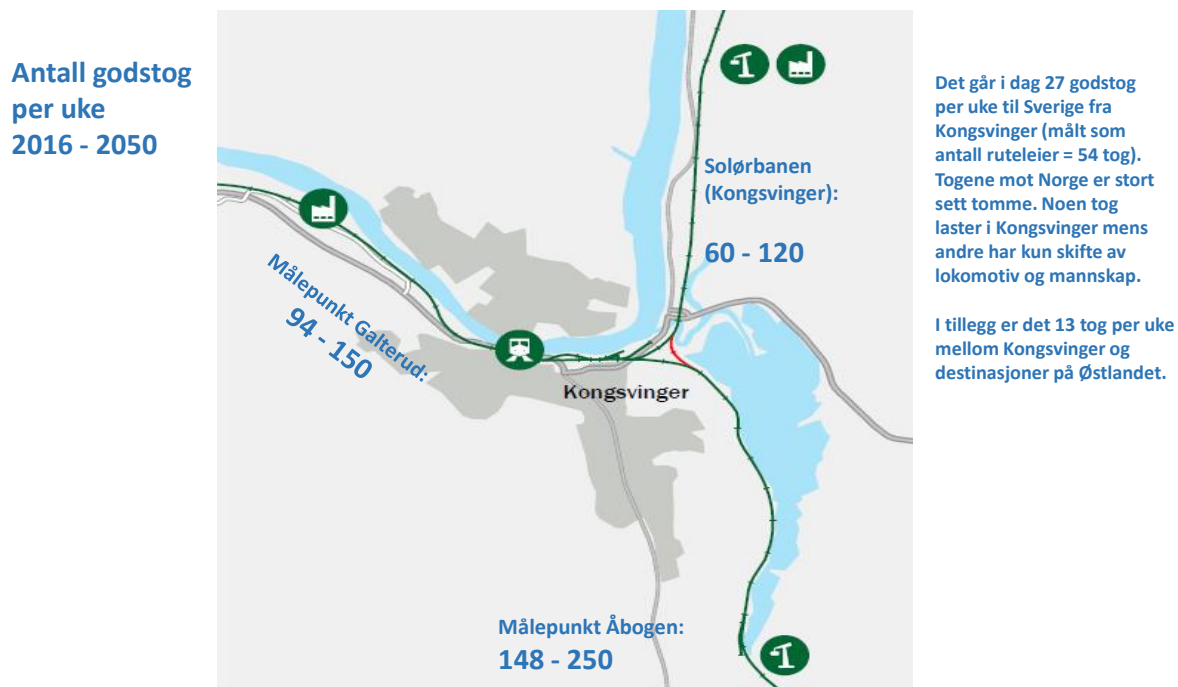
Med elektrifisering av Solørbanen (strekningen Hamar-Kongsvinger) utvikles enda en sentral godskorridor over Kongsvinger. Behovet for skiftekapasitet mellom tog på ulike strekninger vil øke. Det legger forholdene til rette for nye banetilbud og ny næringsvirksomhet i viktige godsknutepunkter. Det er vanskelig å spå rundt relasjonen mellom antall tog som stopper og antall tog som passerer forbi. Nå er denne relasjonen ca. 20/80 for godstrafikken på bane. Samfunnsnyttene av godspakke Innlandet er minst like høy som for utbygging av Citylinkstrekningene til tross for at persontrafikk ikke inngår. Også her er det de lange strekningene som bidrar til mest nytte. I tillegg kommer direkte næringsnytte og ringvirkninger knyttet til økt avvikning:

Samlede prissatte virkninger	Beregningsgrunnlag	Diskontert årlig nytte
Reduserte kostnader ved transport for skognæringen:		
Redusert kjøretid Hamar-Kongsvinger (50 % andel)	30 minutter per tilsving	35 mill. kroner
Sparte omlastingskostnader Kongsvinger	1000.000 m3	10 mill. kroner
Reduserte biltransportkostnader Rudshøgda	25 kroner/m3	12 mill. kroner
Sparte kostnader ved elektrisk togdrift	16 kroner per m3/tonn	48 mill. kroner
Sparte transportkostnader for industrien i Østfold	20 kroner/m3	5 mill. kroner
Sum kostnadsreduksjon		110 mill. kroner
Operatørnytte, samlet:		
Økt godsomslag på bane for skogsvirke	400.000 m3 á 300 km	24 mill. kroner
Godsoverføring fra vei til bane for skogsvirke	125.000 m3 á 115 km	15 mill. kroner
Godsoverføring fra vei til bane industri/andre varer	28 tog/uke á 500 km	233 mill. kroner
Sum		272 mill. kroner
Direkte næringsnytte for skognæringen:		
Dekningsbidrag skogeier som følge av 4 % økt hogst	200 kroner/m3	34 mill. kroner
Samlet årlig nytte		416 mill. kroner

Figur 16: Samfunnsnyttene av godspakke innlandet (Sitma as)

Investeringsomfanget for Godspakke innlandet er beregnet til 2,6 mrd. kroner, eks. skattevirkninger. Pakken har en netto nytte på ca. 2,0, dvs. at nytten er langt over de fleste samferdselsprosjektene i kommende nasjonale transportplan.

Beregningene viser at det er et robust grunnlag bak næringsstrategien som baseres seg på å utvikle og utnytte de geografiske og naturgitte fortrinnene som regionen har. Skissen nedenfor viser forventet vekst i antall godstog på de ulike strekningene mot 2050. Estimater må anses som konservativt:



Figur 17: Forventet vekst i antall godstog per uke i 2050 basert på antall tildelte ruteleier i 2016

En stor del av togbevegelsene med Kongsvinger som destinasjon har last kun én retning. Det forventes en teknisk og kommersiell utvikling slik at togene i økende grad vil bringe last i begge retninger.

6 Anbefalinger knyttet til videre framdrift

Gjennom nye rammebetingelser er Kongsvingerregionen gitt en sjelden mulighet til å etablere seg som et regionalt transport- og næringsknutepunkt for gods på bane som kan tiltrekke seg ny industri og logistikkbaserte tjenester, både der regionen har naturgitte fortrinn og på helt nye områder. Muligheten kan realiseres av lokale investorer dersom det kommersielle grunnlaget er tilstede. Det bekreftes av Roy Holth, Gunnar Holth Grusforretning AS:

"Vi har planer om å investere mange millioner i et fremtidsrettet logistikkcenter i Kongsvinger. Investeringen forutsetter imidlertid nødvendige forbedringer på Solørbanen og Kongsvingerbanen. For skal vi skape et konkurransedyktig tilbud for nasjonale og internasjonale varer og transportaktører, må muligheten for effektiv fremføringen på bane både langs sør-nord og øst-vest aksene være på plass."

Det må understrekes at det kan ta tid før endringer i offentlig samferdselsinfrastruktur kan gi synlige resultater for næringsutvikling og sysselsetting. Potensialet er imidlertid betydelig dersom myndighetene blir tydeligere på ambisjonene om banebasert transport- og næringsutvikling. En oppgradert terminalstruktur og et moderne, elektrifisert banenett legger forholdene til rette for at nye varegrupper kan overføres til jernbane uten først å måtte fraktes til eller fra Oslo. Suksesskriteriene for å lykkes med infrastrukturavhengig næringsutvikling er langsiktighet, risikovilje og kommersiell tilpasningsevne. Det vil finne sted endringer i næringslivet som ikke er kjent i dag. Terminalene i Kongsvingerregionen har alle betydelig vekstpotensial dersom sentrale rammebetingelser forbedres. Prosjektet bør følges opp med tiltak innenfor fire spesifikke områder:

- Videreutvikling og operasjonalisering av både oppgaver og transportbehov over strekninger som markedsanalysen peker på, i samarbeid med infrastrukturforvaltere og aktører i næringslivet og i samferdselssektoren. Det er viktig at potensialet synliggjøres for bedrifter i et større geografisk område enn egen landsdel.
- Myndighetspåvirkning slik at infrastrukturinvesteringene på kort og lang sikt gjennomføres med ønsket omfang og planlagt fremdriftsplan.
- Tilrettelegging av arealer på en best mulig måte, slik at terskelen for gjennomføring blir lavest mulig for staten som utbygger, for andre infrastrukturforvaltere og for private investorer som tilrettelegger for næringsutvikling.
- Markedsføring av Kongsvinger som et nytt spennende lokaliseringvalg for «grønne» næringer og for logistikkrelatert virksomhet. Ifølge Jan Roger Broen i Mapei AS er det mye å lære av svenskene når det gjelder tilrettelegging for ny næringsvirksomhet.

Aller viktigst er det å få avgjørende deler av infrastrukturen på plass, som etablering av triangelspor (tilsvingen) mellom Solørbanen og Kongsvingerbanen. En formell prosjektorganisasjon synes nødvendig for å trekke prosessen videre. Arbeidet må være en del av den sentrale strategien for samferdsel- og næringsutvikling i innlandet, med samarbeidspartnere i andre regioner og på svensk side. Bedre infrastruktur er helt avgjørende for etablering av eksportrettet industri og større industrielle investeringer i skognæringen. I første omgang synes det helt avgjørende å sikre at planer i statlig regi faktisk realiseres og at Kongsvinger som knutepunkt synliggjøres. Et spleiselag bør etableres for å bringe konsepter og planer videre.

En viktig del av arbeidet må være å satse på å tiltrekke seg utenlandske aktører. Her trengs aktiv markedsinnsats. Det er ikke tilstrekkelig å vente til noen tar kontakt. Satsingen på Kongsvinger som knutepunkt må derfor følges opp med økonomiske midler for sikre planmessig markedsføring og -utvikling.

Mange kommuner etablerer et kommunalt eiendomsselskap for å komme i gang med næringsutviklingen. Det skjer i egen regi eller sammen med andre. Kommunal deltakelse gir trygghet hos potensielle leietakere for at rammebetingelsene ikke endres over tid.

Temaer som logistikk- og næringsutvikling i Kongsvingerregionen må hele tiden være rampelyset fra flere vinklinger innenfor en felles, overordnet ramme, både hos statlige myndigheter, i regionen, hos eiendomsutviklere, i transport- og logistikkmarkedet og hos potensielle bedrifter. Både oppgaven og rammene er innenfor kjernen av det grønne skiftet og regionens næringsstrategi. Det bør prioriteres høyt å tilrettelegge Kongsvinger som et nasjonalt sentrum for konsolidering og transport av råvarer og industrigods som forventes å øke i fremtiden.

Vedlegg

Vedlegg 1 – Beregninger med den nasjonale transportmodellen for gods

Beregningene er utarbeidet av prof. II Stein Erik Grønland som forvalter den nasjonale transportmodellen for gods i samarbeid med TØI. Hans kommentarer er gjengitt nedenfor:

I de beregnede potensielle terminaltallene for en mulig terminal på Kongsvinger så var alternativet hvor dette tiltaket var kombinert med videre elektrifisering av Solørbanen det som ga største beregnet trafikk.

Hvis vi for dette alternativet tar utgangspunkt i 2022-beregningene, kan vi dele inn lastet godsmengde som følger:

Lastet Kongsvinger

Til:	Totalt tonn per år	%
Narvik	46,994	26.5%
Bergen	11,368	6.4%
Bodø/Rana/Fauske	19,964	11.2%
Trondheim	11,293	6.4%
Sverige	35,179	19.8%
Eksport for øvrig	48,578	27.4%
Ganddal	4,200	2.4%
SUM	177,575	100%

Vi ser at de største mengdene vil være gods til andre jernbaneterminaler i Norge, drøyt halvparten (ca. 53%), eksport utenom Sverige ca. 27 % og eksport Sverige ca. 20 %.

Fordelt på aggregerte varegrupper, så finner vi at stykkgoods er det klart største, ca. fire ganger så mye som industrivarer.

Lastet Kongsvinger	Totalt tonn per år	%
Stykkgoods:	141,382	79.6%
Industrivarer:	35,529	20.0%
Annet:	664	0.4%

Stykkgodset fordeler seg igjen på tre varegrupper:

Viktige stykkgoodsgrupper:	Totalt tonn per år	% av stykkgoods	% av total

Matvarer konsum:	55,942	39.6%	31.5%
Trevarer:	69,891	49.4%	39.4%
Forbruksvarer:	15,142	10.7%	8.5%

Her er trevarer den største gruppen. Denne inneholder blant annet møbler, også trelast kan inngå.

Hvis vi ser på mengden losset er den betydelig mindre. Denne fordeler seg på avsendersteder som følger:

Losset Kongsvinger

Fra	Totalt tonn per år	%
Bergen	2,685	4.5%
Bodø, Fauske, Rana	1,564	2.6%
Narvik	9,291	15.7%
Ganddal	125	0.2%
Trondheim	7,103	12.0%
Sverige	20,853	35.3%
Import for øvrig	17,440	29.5%
SUM	59,062	100%

Mottatt gods fra andre terminaler i Norge er ca. 35 %, import Sverige også ca. 35 %, mens import for øvrig er ca. 30%.

Fordelt på aggregerte varegrupper:

Losset Kongsvinger	Tonn per år	%
Fisk og termo	2,420	4.1%
Stykkgoods	42,611	72.1%
Industrivarer	14,031	23.8%

Igjen er vanlig stykkgoods den største aggregerte gruppen. Innenfor denne er igjen den største varegruppen trevarer.

Viktige stykkgoodsgrupper:	Totalt tonn per år	% av stykkgoods	% av total
Matvarer, konsum:	13,312	31.2%	22.5%
Trevarer:	23,758	55.8%	40.2%
Forbruksvarer:	4,555	10.7%	7.7%

For å se litt mer på potensialet for en eventuell bil-bil terminal har vi tatt for oss de samme varestrømmene som gikk fra Sverige til Østlandsområdet i notatet 12-10-16. Vi har på norsk side tatt utgangspunkt i en avgrensning som ikke gir for lange avstander fra Kongsvinger. Ut i fra tidligere analyser er det grovt sett et nedslagsfelt for en terminal innenfor en sirkel på ca. 60 km, men med store individuelle variasjoner ut i fra geografiske forhold. Vi har derfor begrenset oss til å si at en bil-bil terminal i Kongsvinger-området sannsynligvis vil kunne dekke deler av sonene Kongsvinger, Løten, Nord-Odal, Sør-Odal, Eidskog, Grue, Aasnes og Vaaler. Mengdene som hentes eller leveres der vil derfor mest sannsynlig være et øvre potensiale for mengdene over en slik terminal.

For stykkgoods, industrivarer og termo på bil ble disse mengdene beregnet til følgende:

Tonn per år	2022	2050
Potensielt fra Kongsvinger:	19,075	33,757
Potensielt til Kongsvinger:	97,841	160,831

Det er relativt begrensede mengder, men i prinsippet kan dette for 2022 tilsvare betjening av i størrelsesorden 20 langtransportbiler per dag, noe som kunne gi grunnlag for en mindre terminal.

Hvis vi tar for oss total transportmengde (innenlands/utenlands) til og fra de samme områdene for thermogods, stykkgoods og industrivarer, uavhengig av transportmiddel/transportmåte får vi følgende mengder:

	Totalt 2022	Totalt 2050
Til terminal	763,270	1,163,454
Fra terminal	677,073	932,485
SUM	1,440,343	2,095,938
20% av total	288,069	419,188

Hvis man potensielt kunne fange inn 20% av disse mengdene ville dette kunne utgjøre snaut 300 tusen tonn i 2022 og drøyt 400 tusen tonn i 2050.

Vedlegg 2 - Markedsundersøkelser som er gjennomført

Det ble i november 2016 gjennomført en nettbasert undersøkelse blant 100 bedrifter i Kongsvingerregionen med mer enn 10 ansatte og mer enn 10 mill. kroner i omsetning i basisnæringene, dvs. bedrifter med NACE kode 01-51. 36 bedrifter besvarte undersøkelsen etter tre purringer. Disse bedriftene representerte ca. 60 % av omsetningen i populasjonen, dvs. at det i første rekke var de største bedriftene som besvarte undersøkelsen. Undersøkelsen ga en del interessante tilbakemeldinger, både av positiv og negativ art:

- Kun én bedrift av de 36 som besvarte undersøkelsen har etablert seg i regionen siste ti år. 70 % av bedriftene etablerte seg her fordi eierne bodde her.
- Én av fire bedrifter forventer at de etablerer ny virksomhet i Kongsvingerregionen eller bidrar til at andre bedrifter etablerer seg her innen fem år.

- Bedriftene har tydelige skiller med hensyn til salgsområder; én tredjedel selger sine varer til Kongsvingerregionen og bedrifter i Hedmark, én tredjedel har majoriteten av sitt salgsområde i Oslo og Akershus og én tredjedel er rettet mot salg til kunder i Norge og Sverige. Ingen av bedriftene har en internasjonalt rettet profil med hovedvekt på kunder utenfor Skandinavia.
- Ingen bedrifter mener at egen sysselsetting reduseres de neste fem årene. I hovedsak forventes en stabil utvikling med sammen antall ansatte eller litt flere enn i dag.
- 44 % av bedriftene mener at tilrettelegging for økt godskapasitet på Røros/Solørbanen og på Kongsvingerbanen er viktig eller meget viktig.
- Bygging av fire felts vei til Oslo anses om et viktig eller meget viktig tiltak for 83 % av respondentene. Ca. 70 % av respondentene gir tilsvarende score for utbygging av Kongsvingerbanen.
- Litt over halvparten av respondentene anser at kortest mulig avstand til Oslo og Gardermoen er en viktig eller svært viktig faktor ved etablering av regionale næringsområder.

Bedriften RealInform gjennomførte en spørreundersøkelse blant 250 bedrifter i de målgruppene som ble ansett som mest relevante for etablering av virksomhet i Kongsvinger. Alle slags etableringer ble ansett som interessante. Det kom 5 prospekter ut av ringerunden, men ingen av omfattende art. Undersøkelsen ble gjennomført like etter cupfinalen i fotball. Svært få uttrykte tvil om hvor Kongsvinger var ifølge vedkommende som foretok intervjuene. Hovedutfordringen er at det er stille i næringslivet med hensyn til mobilitet og næringsetableringer. Den manglende investeringsviljen bekreftes også av andre undersøkelser.

Nærmere informasjon om markedsundersøkelsene og intervjuene i prosjektet kan formidles på forespørsel til oppdragsgivers kontaktperson.