



GLOMMEN
SKOG BA



MJØSEN SKOG

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 Hamar

Dato 26.10.2011

Innspill til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023

Vi mener at fortgang i oppgradering av infrastrukturen for vei og bane er helt avgjørende for næringslivets transport og for hele Innlandet. Følgende resultater må nås:

Jernbane:

- På kort sikt må kapasiteten for gods økes ved flere og lengre kryssningsspor som tar togstørrelser på 600 meter og 1200 tonn.
- Det må tas et krafttak for å ta igjen forfallet i infrastruktur og holde vedlikeholdet på et nivå som ikke øker etterslepet.
- Dobbeltspor må føres til Hamar 2020 og til Lillehammer 2023

Vei:

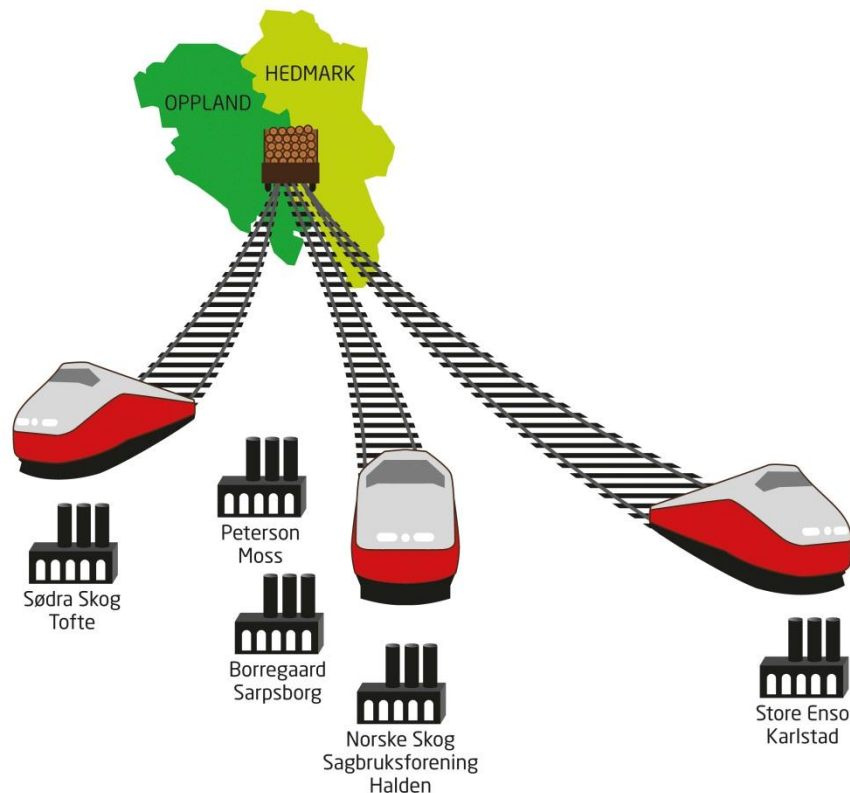
- E6 må bygges ut til Kolomoen 2014, Mjøsbrua 2016, Lillehammer 2018 og Otta 2020
- Breddeutvidelsen på Rv 3 gjennom Østerdalen må fullføres
- Rv 2 Kløfta – Kongsvinger må ferdigstilles

Samlet verdikjede står bak

Aktører innen skogbruk og skogsindustri på det indre Østlandet står bak dette innspillet til Nasjonal Transportplan 2014-2023. Vi representerer en verdikjede som har stort potensiale til å levere industriprodukter og energi som framtidssamfunnet trenger - basert på et fornybart råstoff, og som har store transportbehov både for råstoff og ferdigvarer.

Verdiskapingen med basis i skogsråstoffet gir store sysselsettingseffekter. Som eksempel kan nevnes at skur- og høvellastproduksjonen til Moelven i Norge genererer ca. 16 300 årsverk i Norge. Det skyldes at for hvert årsverk som går til saging og høvling, er det også skapt ett årsverk innen skogbruk samt åtte årsverk videre i verdikjeden. De åtte årsverkene fordeler seg på to innenfor annen skogsindustri, fire innenfor bygg og anlegg og to innenfor øvrig handel.

Transport av massevirke på jernbane



Illustrasjon: Dialecta Kommunikasjon

Tilstanden på jernbanenettet bekymrer

Vi er bekymret for dagens tilstand for jernbanenettet, jamfør beskrivelsen i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Spesielt vil vi peke på følgende forhold:

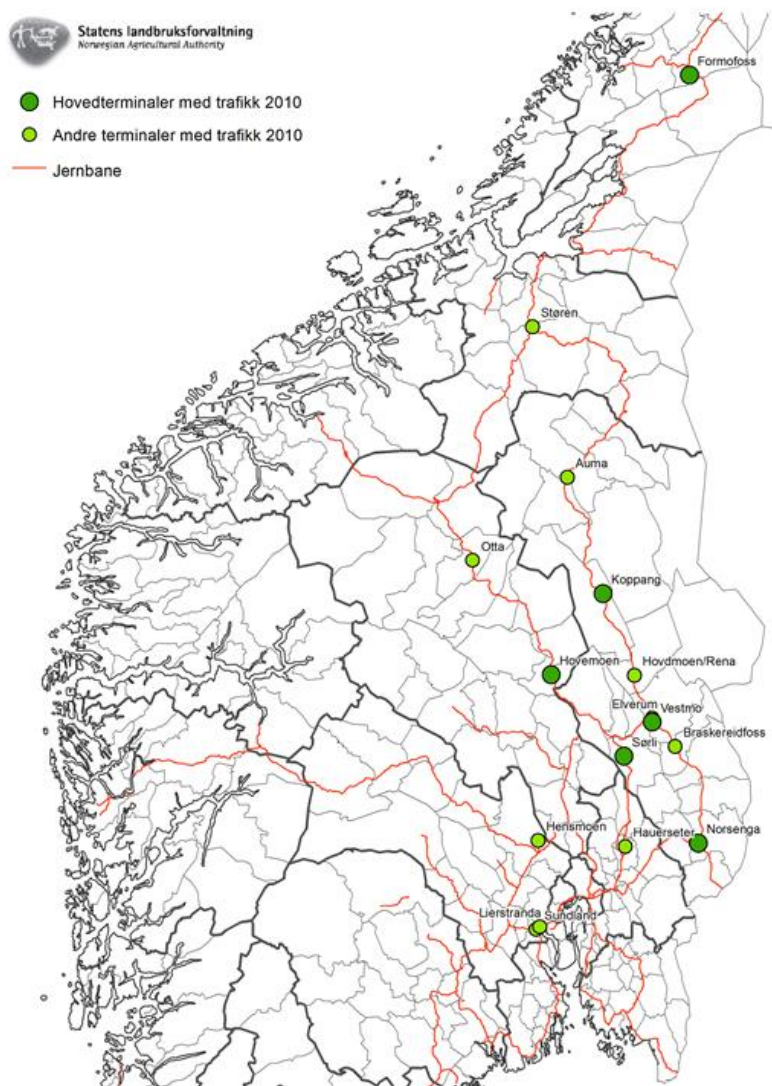
- Store deler av jernbanens anlegg har høy alder, og det er hyppige feil i anleggene.
- Flere delstrekninger er overbelastet. Dette gir stor sårbarhet ved driftsavvik.
- Høy andel enkeltspor med variabel lengde på kryssingsspor gjør det nødvendig å satse strekningsvis på tiltak for å øke kapasiteten og øke robustheten ved driftsavvik.
- Dagens jernbanenett har, med få unntak, en standard og kurvatur som er lite tidsmessig.
- Om lag 95 % av jernbanenettet er enkeltsporet, og bare 30 % er lagt til rette for hastigheter over 100 km/t.

Dette er forhold som vi erfarer i vår daglige drift, og som er en begrensning for mer effektiv transport innenfor skognæringens verdikjede.

Økende behov for jernbanetransport

I Norge transporteres det årlig 1,6 mill. m³ tømmer (tilsv. 1,3 mill. tonn) på jernbane over en strekning på 25 mil i gjennomsnitt. Innlandet står for over 90 % av massevirkevolumet på jernbane i Norge. De seinere årene har Innlandet dessuten hatt en voksende produksjon av brenselsflis til varmeverk som leverer fjernvarme. På få år har denne produksjonen vokst fra null til flere hundre tusen kubikkmeter. En stor del av volumet går til kunder utenom Innlandet. Hedmark og Oppland har store råstoffressurser for biobrensel, men tynt befolkede områder, og er avhengig av kostnadseffektiv transport for å nå fram til markedene. Også for skogbasert brenselsflis vil behovet for jernbanetransport øke.

Skogbruket nord for Lillehammer og Elverum vil bli spesielt hardt rammet uten effektiv jernbanetransport, med store områder som ikke vil være regningsvarende å drive. Togtransport via terminalene i Innlandet gjør at massevirke kan selges til treforedlingsindustrien f. eks ved Oslofjorden eller i Sverige til forsvarlige kostnader. Dessuten er sagbrukene i stor grad avhengig av jernbane for salg av sine biprodukter. Ca. 35 % av sagtømmervolumet blir celluloseflis, som sammen med massevirke utgjør råstoff for masseindustrien.



*Tømmerterminaler i
Norge med trafikk i 2010*

*(Illustrasjon: Statens
landbruksforvaltning)*

Større volumer fra vei til bane

Fram mot 2030 er det forventet at godstrafikken på Østlandet øker med minst 50 %. Regjeringen har som målsetting å doble godskapasiteten på jernbane innen 2020. Dessverre ser vi et stort sprik mellom visjon og virkelighet i dag.

Vi minner om de klare samfunnsmessige plusseffekter av å få mer av godstransporten over fra bil til bane. Transport er hovedkilden til klimagassutslipp på Østlandet. Mer gods på jernbane vil bety færre ulykker, bedre klimaeffekt, mer effektiv arealbruk, lavere total støybelastning og sparte kostnader. Skulle dagens tømmertransport på bane flyttes over på vei, tilsvarer dette pr. år:

- 49 000 flere vogntog
- 266 flere ulykker langs vei (en hardt skadet person koster samfunnet 10 mill. kr)
- Utslipp av 19 000 tonn CO₂ som tilsvarer utslipp fra 10 000 biler
- Dyrere transport (underveiskostnadene er tre ganger høyere på bil enn bane pr. tonnkm; 60 øre mot 20 øre)

(Kilde: «Økt virkestransport på jernbane», utredning av Statens landbruksforvaltning og Jernbaneverket, nov. 2010)

Dette viser at hvert lass som flyttes fra vei til bane gir store gevinster for samfunnet.

Oppgradering av jernbanenettet haster

Det må tas et krafttak for å ta igjen forfallet i infrastruktur og holde vedlikeholdet på et nivå som ikke øker etterslepet.

På kort sikt trenger skognæringen:

- Økt kapasitet for gods ved flere og lengre kryssingsspor som tar togstørrelser på 600 meter og 1200 tonn. Utbygging av flere og lengre kryssingsspor vil gi en betydelig kapasitetsøkning ved at tog kan ha full størrelse. Samtidig må jernbanens kjøreveg dimensjoneres for å tåle aksellast på 25 tonn.
- Utbedringstiltak på terminalene Norsenga, Vestmo, Koppang og Hovemoen og sportilknytning for Rudshøgdaterminalen.

På lengre sikt trenger skognæringen:

- En utbygging av jernbanenettet som sikrer tilstrekkelig kapasitet for gods, herunder tømmer- og flistransport, og som har tilstrekkelig bæreevne og evne til å tåle påkjenninger som følge av klimaendringer med bl. a. mer nedbør og høyere nedbørintensitet.
- Nødvendig terminalkapasitet for lasting av tømmer og flis.
- Tilknytning av terminaler og spor øremerket for godstransport der traseer legges om.

For å opprettholde og øke transporten på bane, må jernbanen oppgraderes ved at:

- Dobbeltspor må føres til Hamar i 2020 og til Lillehammer i 2023.

Oppgradering av veinettet

Skognæringen er avhengig av at det offentlige veinettet fungerer både på kommunalt nivå, fylkesnivå og når det gjelder stamveinettet. På kort sikt må man utbedre flaskehalsene på riksveinettet, bl. a. vektbegrensninger på enkelte bruer slik at skognæringa kan fortsette å kjøre 56 tonns vogntog.

Skogeierandelslagene (Viken, Glommen og Mjøsen) har beregnet at ved å øke totalvekt fra 50 tonn til 60 tonn, senkes transportkostnaden og dieselforbruket pr kbm med 22 %. I Sverige (som er vårt nærmarked) har man hatt 60 tonn totalvekt og 24 m lange vogntog siden 1980. Dette gjelder både for rundvirke og flistransport.

For E6-utbyggingen må følgende milepæler nås innenfor planperioden 2014-2023:

Kolomoen:	2014
Mjøsbrua:	2016
Lillehammer:	2018
Otta:	2020

Innen 2019 må også utbyggingsprosjektene på Rv 2 (Kløyfta – Kongsvinger) og Rv3 (Østerdalen) fullføres.

Statens ansvar

I gjeldende NTP 2010-2019 prioriteres økt vedlikehold og et løft i satsinga på riksveiinvesteringer. Arbeidet som nå skjer på E6 begynner heldigvis å bli synlig i Innlandet. Det er viktig for næringslivet at Staten holder oppe trykket på utbedringer og investeringer i stamveinettet.

Etter forvaltningsreformen har fylkeskommunene overtatt ansvaret for de fleste veier som tidligere var riksveier. Fylkeskommunene må sikres tilstrekkelig med økonomiske ressurser slik at det ikke blir et gap mellom statlig og fylkeskommunalt transporttilbud. Staten må sette fylkeskommunene i stand til å ivareta sitt store transportansvar.

Jernbaneutbygging er en statlig oppgave. Med de store utfordringer som Innlandet står overfor haster det med å oppgradere jernbanes kjørevei, både for person- og godstrafikk. Oppgaven er å rette opp forfall, sikre nødvendig kapasitetsøkning, raskere togframføring og bedre punktlighet og regularitet. Dette kaller på en mer kraftfull og målrettet nasjonal transportpolitikk og styrking av Jernbaneverkets gjennomføringsevne.

Skape en attraktiv region for arbeid, bolig og service

Som næringslivsaktører er vi alle involvert i utnyttelsen av Innlandets skogressurser. For å sikre en høy produksjon og ressursutnyttelse over tid er det vesentlig at Innlandet kan utvikles som en sterk og attraktiv region. Både for skognæringene og for hele Innlandet er det av vesentlig betydning at avstandskostnadene kan holdes på et akseptabelt nivå.

Østlandsområdet blir mer og mer en felles arbeidsmarkedsregion. Befolkningen øker og pendlingen mellom Oslo- og Mjøsområdet er stor. Ifølge SSBs befolkningsprognoser vil det bli 500 000 nye østlendinger innen 2030. Østlandet er også navet i det nasjonale transportsystemet, og de viktigste forbindelsene mellom Norge og utlandet går her. Et effektivt transportsystem på vei og bane er avgjørende for økt verdiskaping, bedre trivsel, flere servicefunksjoner og levende by- og bygdesamfunn, og for at presset på Oslo/Akershus kan dempes.

Bedre dialog mellom næring og myndigheter

Vi mener at enda bedre dialog mellom næring og myndigheter vil skape bedre løsninger. Skognæringene på Østlandet ønsker å bidra til dette i de fora som legger premissene for utbygging, opprusting og vedlikehold av transportsystemene framover. Vi mener det er særlig viktig å bedre dialogen på jernbanesiden. Vi er beredt til å utdype våre erfaringer og innspill, og beredt til å bidra i en konstruktiv dialog om løsninger både på kort og lang sikt.

Med hilsen

Rune Voldsrud/s

Jørn Nørstelien/s

Trond Kalstad/s



Hans Rindal/s

Helge Urstrømmen/s

Erik A. Dahl/s



GLOMMEN
SKOG BA



MJØSEN SKOG

Kopi:

Wood and Logistics, Oksenøyv.80, Postboks 329, 1326 Lysaker
Stora Enso Skog AS, Grindalsvei 14, 2406 Elverum
Borregaard Industrier LTD, Postboks 162, 1701 Sarpsborg
Sødra Skog AS, Østre Strandvei 52, 3482 Tofte
Peterson Linerboard AS, Postboks 203, 1501 Moss
Transportfelleskapet Østlandet , Postboks 134 , 2391 Moelv

Norges Skogeierforbund, Roald Amundsens gt. 6, Postboks 1438, Vika, 0115 Oslo

NHO Innlandet, Mjøsenteret Nord, 2390 Moelv

Oppland Fylkeskommune, Postboks 988, 2626 Lillehammer
Hedmark Fylkeskommune, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 Hamar
Akershus Fylkeskommune, Postboks 1200 Sentrum, 0107 Oslo

Fylkesmannen i Oppland, Postboks 987, 2626 Lillehammer
Fylkesmannen i Hedmark, Postboks 4034, 2306 Hamar