



Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo
Jernbaneverket, Postboks 4350, 2308 Hamar

MOTTATT

29 JUN 2012

Deres ref:

Deres dato:

Vår ref:

Vår dato:

EAD

22.06.2012

HØRINGSUTTALELSE TIL NY NASJONAL TRANSPORTPLAN OG KONSEPTVALGSUTREDNINGEN FOR INTERCITYUTBYGGINGEN

Mjøsen Skog har fulgt utredningsprosessen knyttet til ny NTP og konseptvalgutredningen for InterCityutbyggingen med stor interesse, da dette er av aller største betydning for Mjøsen Skog og hele skognæringen i Innlandet. Vi har også hatt en konstruktiv dialog om temaet med både sentrale og regionale myndigheter, inklusive ledelsen i Jernbaneverket, fylkesmennene og fylkeskommunene, blant annet i forbindelse med Transport- og kommunikasjonskomiteens besøk i Innlandet i februar i år. Vi ønsker gjennom denne høringsuttalelsen å presisere essensielle punkter for oss, og også oppdatere våre opplysninger med grunnlag i de endringer som har skjedd i skognæringen de siste månedene.

Essensielle punkter for skognæringen

Viktig for Norge: Innlandet utgjør et nasjonalt tyngdepunkt i skognæringen. Råstoff fra et aktivt skogbruk representerer et viktig grunnlag for produksjon i fastlandsNorge når en ser forbi dagens sterke avhengighet av fossil energi og framover mot et samfunn i bedre karbonbalanse. Skogsråstoffet er fornybart, har brede anvendelsesmuligheter både til energi og til industrielle prosesser, og det er klimanøytralt og energieffektivt.

Et effektivt transportsystem er helt avgjørende for den industrielle utvikling for skognæringen i Innlandet. For at skognæringen i Innlandet skal utvikle seg må transportkapasiteten øke, først og fremst på jernbane, transporttidene må minske og driftsforstyrrelsene må bli færre.

Viktig for regionen: Gode kommunikasjoner er en forutsetning for at Innlandet skal utvikle seg. En InterCityutbygging vil i betydelig grad kunne redusere reisetiden mellom og innad i regioner på Østlandet, øke antall avganger per dag og øke punktligheten i tilbudet. Det vil også skape økt kapasitet for miljøvennlig transport av personer og gods. Det vil bygge Østlandet sammen som ett arbeidsmarked og åpne for et bosettingsmønster som kan avlaste Oslo som pressområde samtidig som hovedstadens arbeidskraftbehov møtes. En utbygging av tospors jernbane fram til Lillehammer vil skape nye muligheter i Hedmark og Oppland og bidra til at Innlandets ressurser gir vekst og livskvalitet både regionalt og nasjonalt.

Nylige strukturendringer i skognæringen med konsekvenser for transportsystemene

I løpet av inneværende år har to store skogindustriforetak stanset sin virksomhet. Med nedleggelsen av Norske Skog Follum ved Hønefoss og Peterson Paper Moss AS må et virkesforbruk på så mye

Mjøsen Skog BA

Kirkegata 70

Postboks 84

2601 Lillehammer

E-post: mjosen@mjosen.no

Tel: 61 26 30 00

Faks: 61 25 99 46

NO 988 983 659 MVA





som 1,3 mill kbm finne nye mottakere. *Konsekvensen er at transportdistansen øker og enda mer av rundvirkeleveransene fra norsk skogbruk må over på tog.* Endringene betyr at det nå går gjennomsnittlig 4,5 tog pr dag fra Hedmark og Oppland med massevirke og flis til mottakere utenfor regionen.

Samtidig erfarer vi at den helt nødvendige løpende avsetningen av biprodukter fra sagbrukene i form sagbruksflis og kutterflis er sårbar for produksjonsbegrensninger i plateindustrien, som i dag er hovedavtaker av dette råstoffet. Dette kan føre til et større behov for flistransport, i tillegg til det betydelige volumet av celluloseflis fra sagbrukene som i dag går ut av regionen. *Dette bidrar ytterligere til å forsterke avhengigheten av velfungerende togløsninger for hele skognæringens verdikjede.*

Konseptvalg for InterCity må vektlegge gods fra Innlandet – ikke bare persontransport

KVU-rapporten for IC-strekningen Oslo - Lillehammer har utredet fem alternativer. Av de fire konseptene som er utredet på trinn 4 innebærer to av alternativene nedleggelse av dagens spor nord for Sørli. *Dette vil i vesentlig grad svekke mulighetene for transport av tømmer flis, og vil også bety at viktige muligheter velges bort med tanke på øvrig godstransport fra Innlandet.*

Den kraftige veksten som er forventet for godstransport og målet om å overføre mer gods fra bil til bane, tilsier at det er vesentlig å vektlegge godstransportens behov ved valg av utbyggingsalternativ. *Derfor vil vi sterkt gå inn for at dagens spor nord for Sørli opprettholdes for godstransporten. Det vil være en klar fordel både med hensyn til kapasitet og fleksibilitet at denne traseen opprettholdes for godstransport.* Videre drift på dagens spor vil også være en fordel med tanke på å redusere sårbarheten ved driftsavbrudd på nytt dobbeltspor. Vi viser dessuten til at det er liten forskjell i investeringskostnad for alternativene DB 4A – DB.

Rudshøgda i Ringsaker er med sin plassering sentralt i Mjøsområdet godt lokalisert som knutepunkt i form av en tømmer- og flisterminal. Også med tanke på en framtidig godsterminal vil Rudshøgda peke seg ut som et svært aktuelt alternativ. Det er i dag ikke etablert noen godsterminal mellom Alnabu og Trondheim/Åndalsnes. *Vi mener derfor at det er meget viktig at dagens trase opprettholdes nord for Sørli med tanke på mulighetene for å tilknytte viktig terminalkapasitet for Innlandet til det framtidige jernbanenettet.*

Hva skognæringen trenger

Dette er hva skognæringen trenger, kort oppsummert:

Bedre jernbane

- Økt strekningskapasitet i form av dobbeltspor eller tilstrekkelig lange kryssningsspor for transport av tømmer og flis fra Innlandet til områdene ved Oslofjorden og til Sverige. Dobbeltspor på strekningen Oslo – Lillehammer innen 2023.
- Nødvendig terminalkapasitet for lasting av tømmer og flis, og tilknytning av terminaler og spor øremerket for godstransport der traseer legges om.

Bedre vegnett

- Tilrettelegging kostnadseffektiv tømmertransporten med minst mulig utslipp ved å åpne for 24 meters tømmervogntog og med 60 tonn totalvekt på flest mulig strekninger. Vi er glad

Mjøsen Skog BA

Kirkegata 70

Postboks 84

2601 Lillehammer

E-post: mjosen@mjosen.no

Tel: 61 26 30 00

Faks: 61 25 99 46

NO 988 983 659 MVA



PEFC
PEFC/03-22-06




DAV
NORSK
JERNBANE
KONTORETS
OSLO, SØRSTREDE 10
NO 0401 000 1481
KJØPT PÅ 10.11.2011

for at forslag om 24 meters vogntoglenge etter det vi forstår nå kommer på høring.

- Fullføring av E6-utbyggingen fram til Otta som en sammenhengende utbygging.

Vi vedlegger vårt brev fra oktober 2011 til Statens vegvesen og Jernbaneverket for utdyping av våre synspunkter.

Med vennlig hilsen
MJØSEN SKOG



Erik A Dahl
adm dir

+47 934 12418

Kopi:

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

Transportfellesskapet Østlandet, Postboks 134, 2391 Moelv
Norges Skogeierforbund, Roald Amundsens gt. 6, Postboks 1438, Vika, 0115 Oslo
NHO Innlandet, Mjøsenteret Nord, 2390 Moelv

Mjøsen Skog BA

Kirkegata 70
Postboks 84
2601 Lillehammer
E-post: mjosen@mjosen.no

Tel: 61 26 30 00
Faks: 61 25 99 46

NO 988 983 659 MVA





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 transporter 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.

Oppland og Hedmark er Norges største skogfylker; står for 40 % av avvirkingen, har 30 % av landets produktive skogareal, binder 12 % av Norges CO₂-utslipp og står for 33 % av verdiskapingen innen skog- og tresektoren. I dag avvirkes 3,3 mill. m³ årlig, mens målet er 4,2 mill. m³. Økt avvirking vil medføre økt transportbehov.

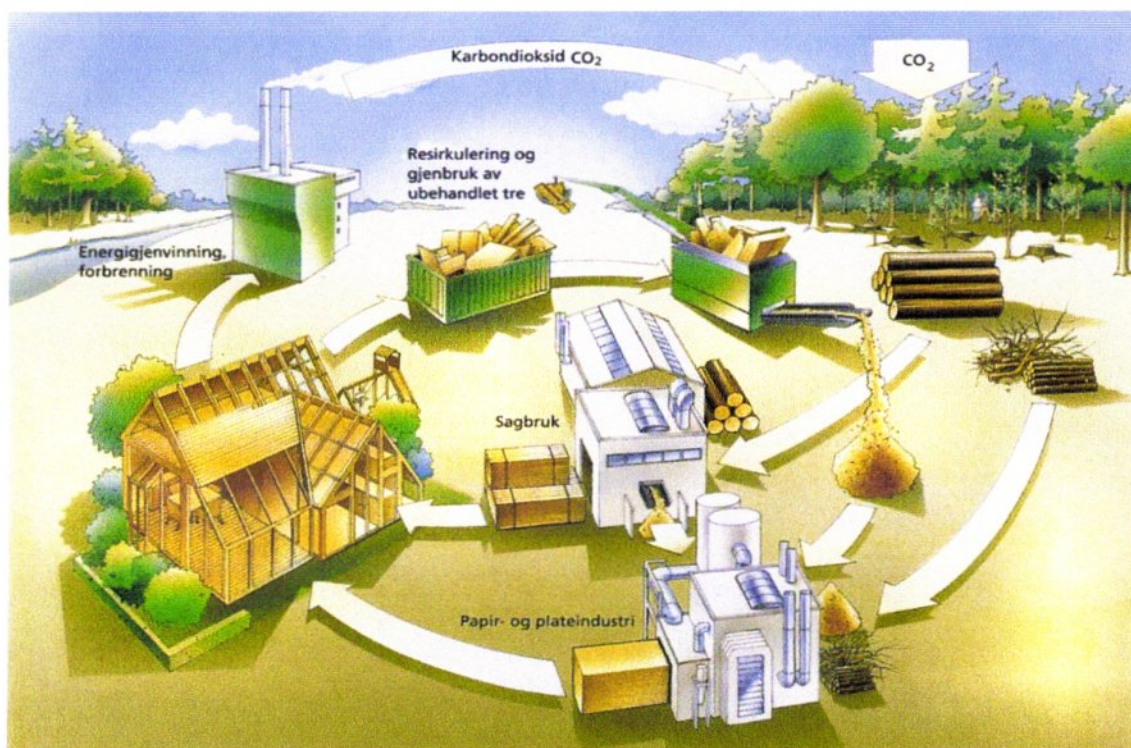
Effektive transportsystemer er en betingelse – bane og vei

Et effektivt transportsystem er avgjørende for skogbruk og skogsindustri på Østlandet. Innlandet har store skogressurser, men lang avstand til fiberforbrukende industri. Vi har også betydelig sagbruksindustri i Innlandet som er avhengig av et godt vei- og banenett. I Innlandet er gjennomsnittlig transportavstand for sagtømmer 70 km. For massevirke (til cellulose og papirindustrien) er den (for Hedmark) 250 km.

Transportbehovet på vei er stort for den betydelige, lokale aktiviteten i skognæringens verdikjede i Hedmark og Oppland. Samtidig er verdikjeden avhengig av en fungerende «hovedpulsåre» (jernbanelinjene med kryssningsspor og terminaler) som forbinder skogfylkene med den massevirkeforbrukende industrien, fjernvarmeanlegg i befolkningstette områder mv. Det går i gjennomsnitt rundt fire tog med massevirke og flis ut av Hedmark og Oppland hver eneste dag hele året.

Gjensidig avhengighet

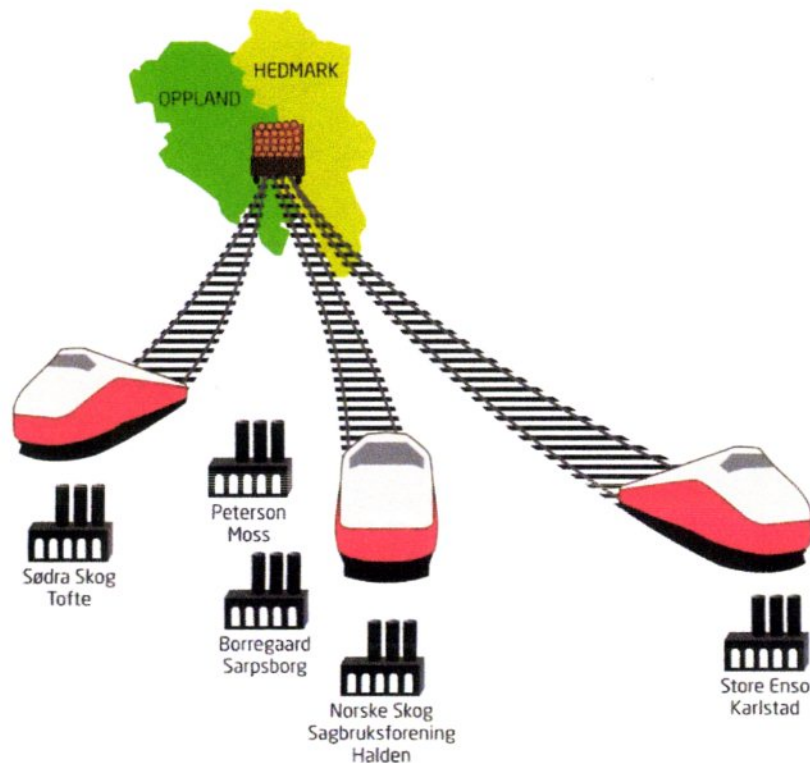
Det er store avhengigheter innad i skognæringen. Alle ledd i verdikjeden må fungere for å betjene kunder og leverandører. Uten fiberavsetning (transport av massevirke og flis) stopper både skogbruk og skogsindustri.



Skognæringen er avhengig av en rekke varestrømmer både innad i verdikjeden og ut mot markedene.

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:

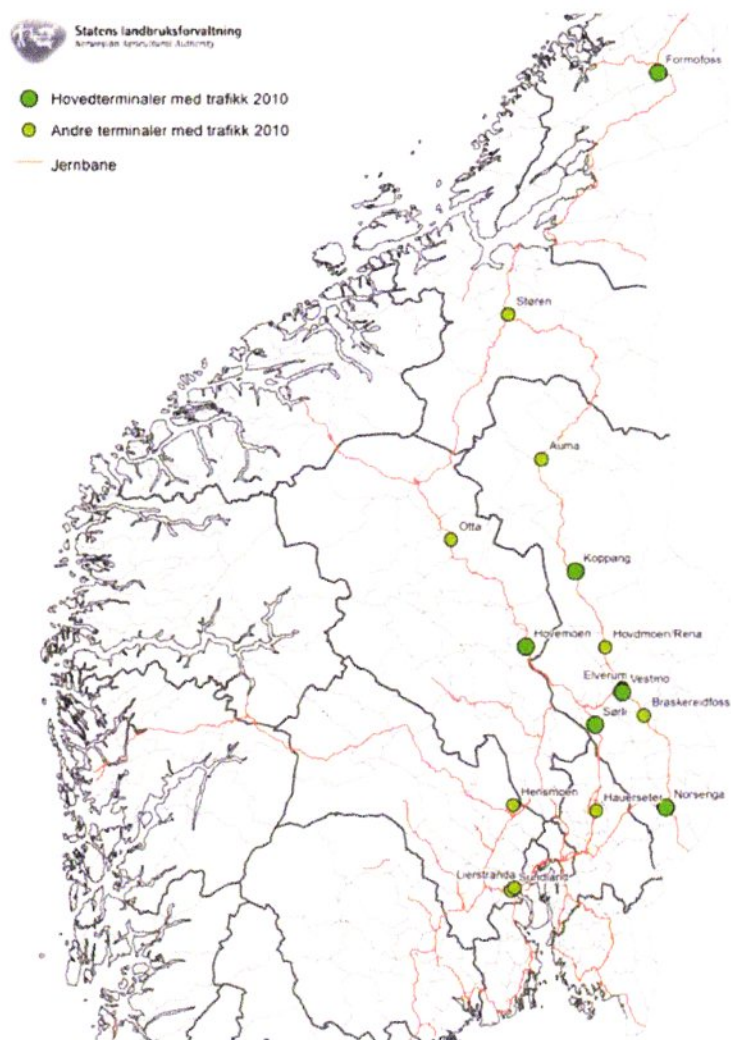
- Store deler av jernbanens anlegg har høy alder, og det er hyppige feil i anleggene.
- Flere delstrekninger er overbelastet. Dette gir stor sårbarhet ved driftsavvik.
- Høy andel enkeltspor med variabel lengde på kryssingsspor gjør det nødvendig å satse strekningsvis på tiltak for å øke kapasiteten 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 skognæringenes 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 brenselstis 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 brenselstis 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 pluss-effekter 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 (Kløfta – 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 premisset 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



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
Transportfellesskapet Østlandet, Postboks 134, 2391 Moelv

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

NHO Innlandet, Mjøssenteret 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