



Til

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

MOTTATT
27 JUN 2012

Høring av transportetatenes forslag til NTP

Regjeringen la gjennom revidert nasjonalbudsjett i år fram en tiltakspakke for treforedlingsindustrien. Formålet med tiltakspakken er å styrke skognæringen og å legge til rette for utvikling av ny industri basert på foredling av trevirke. Et slikt perspektiv og mål om mer effektiv transport og reduksjon av næringslivets transportkostnader må ligge til grunn for utformingen av NTP.

Skognæringen er en svært transportintensiv næring, og vi har høyere transportkostnader (tonn/km) enn våre konkurrenter i andre europeiske land. Kostnader knyttet til transport utgjør sammen med kostnader knyttet til skogsdrift skognæringens største kostnadselementer.

Norges Skogeierforbund vil derfor understreke at **tiltak** som legger til rette for **mer effektiv transport**, er noe av **det viktigste regjeringen kan gjøre for å bidra til at norsk skognæring skal styrke sin markedsposisjon**. Muligheter for å effektivisere transporten finnes både for vei-, jernbane- og sjøtransport. Siden de investeringer som skal gjøres de nærmeste årene i stor grad vil påvirke næringens kostnadsnivå og konkurranseevne framover, ser Skogeierforbundet på Nasjonal Transportplan som et svært viktig dokument for vår næring.

Nasjonale strategier

I transportetatenes forslag til NTP er det beskrevet 4 hovedmål og 15 ulike nasjonale strategier for å nå disse hovedmålene. Følgende strategier har størst betydning for vår næring:

- Reduserte avstandskostnader og regional utvikling
- Mer gods på sjø og jernbane
- Gjennomføringsevne

Transportetatenes varsler i sitt forslag til NTP at de vil prioritere å bygge ut infrastrukturen mellom regioner og byer. For store deler av næringslivet foregår det aller meste av godstransporten på stamveinettet. Skogbruket bruker og er avhengig av å bruke produksjonsarealene der de ligger, og derfor har også fylkesveier og kommunale veier stor betydning for vår næring. Med større fabrikkplanlegg er det viktig at det tas hensyn til hvilken godsmengde og hvilke arealer infrastrukturen skal betjene.

Tømmertransport på jernbane er nærmere omtalt nedenfor. En viktig forutsetning for å få mer gods over på jernbane, vil være at godstransporten får plass på sporet på dagtid. Utbygging av dobbeltsporet jernbane i InterCity-området vil være en helt sentral del av dette.

På bakgrunn av den viktighet InterCity og flere av de andre store investeringsprosjektene har for skognæringen, er det skuffende at etatene prioriterer store investeringsprosjekter nederst på sin prioriteringsliste. Norges Skogeierforbund har forståelse for at etatene velger å prioritere drift og vedlikehold så lenge planrammene er lave. Vi mener imidlertid at samferdselsbevilgningene bør økes kraftig i kommende planperiode slik blant annet NHO går inn for. Da er det viktig at de store prosjektene ikke blir salderingspost. I inneværende periode har regjeringen fulgt opp NTP bevilgningsmessig, men framdriften i de store prosjektene har ikke være som forutsatt. I kommende NTP-periode blir det derfor viktig at regjeringen ikke bare følger opp NTP med midler, men at man viser at man klarer å gjennomføre store nasjonale løft innen rimelige tidsrammer. Da kan ikke store prosjekter være salderingspost.

Infrastrukturinvesteringer i Norge er knyttet til lange diskusjoner om traséer og utbygging i etapper, noe som klart er fordyrende. Norges Skogeierforbund mener at det må legges vekt på å få økt effektiviseringen i planleggingsprosessen og innføre budsjetteringsrutiner i staten som sikrer en hurtigere gjennomføringsevne for utbygging.

Veitransport

Noe av det som kjennetegner skognæringens transporter er at de nesten alltid foregår med fulle lass. Det betyr at det lesses så mye som tillatt kjøretøylengde og bruksklasse tillater. Sammenhengen mellom tillatt lengde, bruksklasse og nyttelast er som følger:

Tømmerbil uten tilhenger (tillatt vogntoglengde 12,4 eller 15,0 m)			
Bruksklasse	Aktuell tonnasje	Bilens vekt	Nyttelast
Bk 6/28	15 t	14 t	1 t
Bk 8/32	20 t	14 t	6 t
Bk T8/40	22 t	14 t	8 t
Bk T8/50	22 t	14 t	8 t
Bk 10/50	26 t	14 t	12 t

Tømmerbil med tilhenger (tillatt vogntoglengde 19,5 m)			
Bruksklasse	Aktuell tonnasje	Kjøretøyets vekt	Nyttelast
Bk 6/28	28 t	19 t	9 t
Bk 8/32	32 t	19 t	13 t
Bk T8/40	40 t	19 t	21 t
Bk T8/50	44 t	19 t	25 t
Bk 10/50	50 t	19 t	31 t

Tømmerbil med lang tilhenger (tillatt vogntoglengde 22 / 24 m)			
Bruksklasse	Aktuell tonnasje	Kjøretøyets vekt	Nyttelast
Bk 6/28	28 t	20 t	8 t
Bk 8/32	32 t	20 t	12 t
Bk T8/40	40 t	20 t	20 t
Bk T8/50	50 t	20 t	30 t
Bk 10/50	50 t	20 t	30 t
Bk 10/56	56 t	20 t	36 t
<i>Bk 10/60 (ønske)</i>	<i>60 t</i>	<i>20 t</i>	<i>40 t</i>

Som det går fram av tabellen forårsaker begrensninger i veinettet kraftige reduksjoner i nyttelasten. Dette innebærer for eksempel at nyttelasten på Bk 10/56 er 80 % høyere enn på Bk T8/40 uten lengderestriksjoner. For en vanlig norsk årsavvirkning utgjør denne forskjellen 180 000 lass. Sammenlignet med Bk T8/40 med lengderestriksjoner er nyttelasten på Bk 10/56 4,5 ganger høyere. Sett i forhold til hele årsavvirkningen utgjør dette 780 000 ekstra lass. Det er derfor svært viktig at eksisterende veinett blir utnyttet best mulig slik at kjøretøyene kan ha størst mulig nyttelast. I tillegg til reduserte transportkostnader vil det gi færre kjøretøyer på veiene, reduserte klimagassutslipp og redusert ulykkesrisiko.

Bedre utnyttelse av eksisterende veinett

Innføring av 24 m vogntoglengde og 60 t totalvekt

Skognæringen ønsker å kjøre én tømmerlengde på tømmerbilen og to lengder på tilhengeren slik det gjøres i våre naboland. De erfaringene som er høstet med langhenger de siste årene, har vist at det er nødvendig å øke tillatt vogntoglengde til 24 m for å få en ordning som er godt tilpasset vogntog med tre tømmerlengder. Skogeierforbundet er derfor fornøyd med at samferdselsmyndighetene nå vil øke tillatt lengde på tømmervogntog til 24 m slik det går fram av pressemelding fra LMD datert 15. mai.

Samtidig med innføringen av 24 m vogntoglengde ber vi veimyndighetene øke tillatt totalvekt til 60 t. En økning av tillatt totalvekt til 60 t vil kunne gjennomføres innenfor eksisterende regler om aksellast og boggilast, og under den forutsetning at høyden på slepvognen ikke skal være mer enn 4 m. Innføring av 60 t totalvekt vil innebære at nytte-

lasten økes med ca 10 %, og at transportkostnadene reduseres tilsvarende. Videre vil innføring av 24 m og 60 t innebære harmonisering med svenske bestemmelser. Det vil forenkle all transport rundt skogindustri som er lokalisert i grensetraktene både i Østfold, Hedmark og Trøndelag.

Maksimal totalvekt for tømmervogntog er i dag 56 t. Det som begrenser bruk av 56 t er bruer som er så lange at hele vogntoget er ute på brua samtidig. Det betyr bruer med lengde over 18 m. Som et ledd i innføringen av 56 t totalvekt har Statens Vegvesen måttet beregne aktuelle bruer for å kontrollere at disse tåler økt totalvekt. De første årene etter at Samferdselsdepartementet åpnet for 56 t totalvekt kontrollberegnet Statens Vegvesen bruene i forhold til 56 t totalvekt, men de siste årene har man beregnet i forhold til 60 t. Det betyr at de bruene som er godkjent for 56 t de siste årene, enkelt kan oppklassifiseres til 60 t dersom samferdselsmyndighetene bestemmer seg for å åpne for 60 t totalvekt. De bruene som ble godkjent for 56 t de første årene var sannsynligvis de bruene det var minst tvil om, og derfor antar vi at de aller fleste bruene som er åpne for 56 t kan oppklassifiseres til 60 t totalvekt uten fysiske forsterkningstiltak.

Skognæringen ønsker i utgangspunktet å bruke vogntog med lang tilhenger dvs. 24 m vogntoglengde. På Vestlandet hvor en stor andel av fylkesveiene og de kommunale veiene har nedsatt lengde til 12,4 m eller 15 m, vurderer vi det likevel som urealistisk å benytte vogntog med langhenger de nærmeste årene. I disse områdene er målet i første omgang å få kjøre vogntog med to tømmerlengder, dvs. vogntog med 19,5 m lengde.

Løpende ajourføring av veilister

Innføring av 56 t totalvekt ble offentliggjort av samferdselsminister Navarsete og landbruks- og matminister Riis-Johansen sommeren 2006, og de første strekningene ble åpnet fra 1. februar 2007. Fem år senere finnes det likevel flere bruer som kan oppklassifiseres til 56 t totalvekt uten fysiske forsterkninger, men som fortsatt står med 50 t. Et eksempel på dette er Gulsvik bru på rv. 7 i Hallingdal. Denne brua ble beregnet sommeren 2010, og Viken Skog fikk da signaler om at brua kunne oppklassifiseres. I veilisten for riksveier for 2011 sto brua likevel klassifisert med totalvekt 50 t, og Statens Vegvesen bekreftet sommeren 2011 at brua var uteglemt ved veiliste-revisjonen. Dessverre skjedde samme forglemmelse også ved årets ajourføring, og derfor er det ennå ikke lovlig å trafikkere denne brua med 56 t vogntog. Det koster skognæringen 2 mil. kr årlig i ekstra transportkostnader.

Skogeierforbundet mener dette eksemplet viser hvor lite tilfredsstillende dagens system med årlig ajourføring fungerer. På bakgrunn av ønsket om å utnytte infrastrukturen bedre, ber Skogeierforbundet Samferdselsdepartementet se på mulighetene for å innføre løpende ajourføring av veilistene. Dagens teknologiske løsninger tilsier at det burde være mulig. Når nye veistrekninger blir åpnet, eller når eldre bruer blir kontrollberegnet og funnet tilfredsstillende, bør disse kunne åpnes for økt totalvekt umiddelbart. Det vil spare næringslivet for betydelige summer, og øke inntjeningen fra de samferdselsinvesteringene som blir gjennomført.

Investeringer

Norges Skogeierforbund ga i forbindelse med Vegdirektoratets arbeid med NTP innspill om hvilke flaskehalsar i riksveinettet som det er viktig for skognæringa å få fjernet. Flaskehalsar i denne forbindelse er brukar som begrensar bruk av 56/60 t totalvekt. Ved ajourføringa av veilista ved siste årsskifte blei to av dei større flaskehalsane fjernet, og tillegg har vi fått avklart at det er mogleg å oppklassifisere fleire av dei andre bruene utan fysiske forsterkningstiltak. På den bakgrunn meiner vi nå at det er overkommelig å fjerne dei resterende flaskehalsane. Skogeierforbundet ber derfor om at Samferdselsdepartementet settar mål om at alle flaskehalsar som begrensar bruk av 60 t totalvekt i riksveinettet bør eliminerast i løpet av perioden 2014-2017. Vi viser i denne sammenheng til vedlagte oversikt over flaskehalsar i riksveinettet som begrensar bruk av 56 /60 t totalvekt.

Skogbruket brukar stort sett heile veinettet, både offentlege og private veier. Mye av vedlikeholdsetterlepet på veinettet er knyttet til fylkes- og kommunale veier. For vår næring er det derfor svært viktig at fylkeskommunene sikres midlar til å ta igjen etterlepet på fylkesveinettet slik at ikkje framkommeligheten reduserast.

Jernbanetransport

Jernbanen er svært viktig for tømmertransporten frå innlandet til treforedlingsindustrien i Østfold og Karlstad i Sverige. Utan jernbanen ville skogbrukets konkurranseevne svekkast betydelig. Det volum som transporteres på jernbane årlig tilsvarar mer enn 30 000 transporter med tømmervogntog. Statens landbruksforvaltning og Jernbaneverket utarbeidet høsten 2010 rapporten 'Økt virkestransport på jernbane'. Rapporten beskriver dei viktigste tiltak for å styrke jernbanens konkurranseevne og øke tømmertransporten på bane. Underveiskostnadene for jernbane ligg på $\frac{1}{3}$ av tilsvarende kostnader for biltransport. Derfor er det i liten grad noe konkurranseforhold mellom bil- og jernbane. Der det går jernbane, og der transportavstanden er mer enn 10-13 mil, brukes jernbanen.

Det aller meste av tømmeret som går på bane kjem frå innlandet, enten langs Dovrebanen eller Røros-, Solør- og Kongsvinger-banen, og mye av dette går til Østfold som har to store treforedlingsbedrifter. I tillegg er banen vestover frå Oslo viktig for forsyninga til Søndre Tofte.

Det er store moglegheiter for å effektivisere jernbanetransporten. Kapasiteten på sporet er i dag begrensende, og dette skyldes både at dei fleste jernbanestrekningar i Norge bare har eitt spor, og at antallet og lengden på kryssningssporene er begrenset. Derfor går det i dag med mye tid til venting på kryssende tog. Økt andel dobbeltspor og fleire lange kryssningsspor vil kunne effektivisere transporten vesentlig. Et eksempel på dette er at det ville vere mogleg å kjøre to turer i døgnet på strekningar der det i dag bare kjøres én dersom ein hadde dobbeltspor. Dette vil gi bedre utnyttelse av materiell og personell, og påvirke kostnadene i stor grad. SLF og Jernbaneverket pekar i sin rapport på bygging av **kryssningsspor på Kongsvinger-banen** som det mest effektive kapasitetsøkende tiltaket. Skogeierforbundet ber derfor om at dette tiltaket **søkes realisert i kommende NTP-periode**.

En utbygging av dobbelsporet jernbane i intercity-området som ivaretar godstransportens behov, vil derfor få stor betydning for skognæringen. De utfordringene som er knyttet til kapasitet på den enkeltsporete banen og mangel på lange kryssningsspor, vil i stor grad kunne løses. I tillegg vil bygging av ny bane gi muligheter for å bruke gammelt spor til godstransport og forenkle tilknytning gjennom sidespor.

I tilknytning til InterCity-området vil vi også peke på betydningen av en framtidig sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Slik sammenkobling vil gi raskere framføring og økt fleksibilitet, og det vil åpne muligheter for å overføre mer tømmer fra veg til bane.

Bruk av lengre tog og elektrifisering av jernbanen gir også vesentlig lavere kostnader. På Solør-banen hvor tømmertransporten har et betydelig omfang, bør en på sikt vurdere mulighetene for elektrifisering.

Etter SLF og JBV's rapport er de viktigste tømmerterminalene etablert. Flere av disse terminalene har imidlertid behov for oppgradering, og investeringer som bidrar til effektivisering av terminalarbeidet vil styrke jernbanens konkurranseevne. Gjennomføring av investeringene har imidlertid tatt tid bl.a. p.g.a. lang planleggingstid. **Skogeierforbundet ber derfor om at de utbedringene som er beskrevet på tømmerterminalene blir gjennomført så raskt som mulig.**

Samferdselsdepartementet har etablert en ordning med tilskudd til etablering av private sidespor. Så langt har imidlertid avdelingene i Jernbaneverket vært uenige om hvor det kan etableres sidespor. Skogeierforbundet ber derfor om at Samferdselsdepartementet bidrar til å få på plass klarere retningslinjer for slik etablering, slik at nye sidespor kan bidra til å øke godstransporten på bane.

Arbeid for å redusere viltpåkjørsler langs vei og bane

Skogeierforbundet fremmet sammen med Norges jeger- og fiskerforbund i brev av 17. april et forslag om etablering av et tverrsektorielt nasjonalt råd for å redusere antall viltulykker langs vei og jernbane. Vi ber om at dette forslaget følges opp som et ledd i arbeidet med NTP.

Sjøtransport

Skogbruksaktiviteten i kystområdene, spesielt på Vestlandet, forventes å øke i årene framover. I disse områdene er standarden på fylkes- og kommunale veier mange steder lav, og derfor er det avgjørende at sjøen utnyttes best mulig for å effektivisere langtransporten av tømmer. Sjøtransport kan gi kystområdene et konkurransefortrinn.

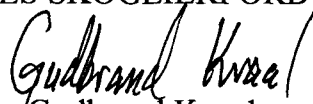
De siste årene er det tatt i bruk større skip enn det som tidligere ble brukt til tømmertransport. Større skip har medført økte krav til dybde, og større lengde og styrke på kaifronter. I tillegg har økt aktivitet og flere aktører i tømmermarkedet medført økte krav til infrastrukturen. Med utgangspunkt i det endrede behovet gjennomførte Sintef i

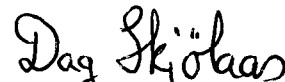
2011 en utredning om framtidig lokalisering av tømmerkaier. Rapporten "Transport av skogsvirke i kyststrøk" gir en god beskrivelse av behovet for å modernisere tømmerkaiene langs kysten, og forteller bl.a. hvilke tømmerkaier som bør oppgraderes og hvor det vil være grunnlag for å etablere nye kaier.

Skogbruket vil i mange tilfelle kunne samarbeide med andre næringer og eiere av kaier. Tømmer er imidlertid plasskrevende, og over kaier som ligger midt i bykjernen eller tettstedet, kan det være ønskelig å unngå tømmertransport. I enkelte områder ønsker skognæringen dessuten å ha egne kaier, der tømmeret kan lagres noe over noe tid.

Regjeringen bevilget 25 millioner kroner til tømmerkaier i Revidert nasjonalbudsjett. Skogeierforbundet mener dette er en god start. Denne bevilgningen bør imidlertid **følges opp med tilsvarende bevilgninger** de nærmeste årene **slik at** utbyggingen av **et moderne nett av tømmerkaier kommer på plass** i løpet av 10-15 år. I denne forbindelse legger Skogeierforbundet vekt på at det kommer på plass et fleksibelt virkemiddel-system for bygging av kaier som bl.a. tar høyde for ulike samarbeids- og eierforhold.

Med hilsen
NORGES SKOGEIERFORBUND


Gudbrand Kvaal


Dag Skjölås

Vedlegg: Oversikt over flaskehalser i riksveinettet

Strekninger i riksveinettet som utgjør flaskehalser for skognæringen

À jour pr. 22.06.2012

Veinr.	Strekning	Antall	Kommune	Årlig tømmer- volum m ³	Årlig innsparing kr
Hedmark					
Rv 20	Norsenga bru	1	Kongsvinger	225 000	2 900 000
Rv 3	Åsta bru *	1	Åmot	190 000	2 000 000
Oppland					
E 6	Vingrom - Biri	3	Gjøvik og Lillehammer	190 000	3 000 000
E 6	Våla bru	1	Ringebru	62 000	900 000
Buskerud					
Rv 7	Gulsvik bru	1	Flå	150 000	2 000 000
Rv 7	Gol - Geilo		Gol, Ål og Hol	60 000	500 000
Rv 35	Hokksund bru *	1	Øvre Eiker		
Rv 35	Vikersund – Hønefoss Ask bru ?	?	Modum og Ringerike	50 000	400 000
Rv 282	Holmen bru	1	Drammen	150 000	750 000
Telemark					
Rv 36	Verpe bru	1	Bø	12 000	144 000
Aust-Agder					
Rv 9	Rotemo X Fv 45 – Hovden	1 eller 2	Valle og Bykle	10 000	120 000
Sør-Trøndelag					
E 6	Soknedal bru	1	Midtre Gauldal	15 000	150 000
E 39	Forve bru	1	Orkdal	6 000	150 000
Nord-Trøndelag					
E 6	Vekset X Fv 763 – Nordland grense (bru Snåsaheia)	1	Snåsa	80 000	600 000

* Arbeid igangsatt på Rv 3 Åsta bru og Rv 35 Hokksund bru.