



Samferdselsdepartementet
Pb 8010 Dep

0030 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.:
(bes oppgitt ved svar)

Vår dato: 30. jun. 2016

Nasjonal transportplan 2018-2029 – høringsvar.

Innledning

Glommen Skog SA er et andelslag eid av 3.700 skogeiere fra Halden i syd til Røros i nord. Glommen omsatte i 2015 1,9 millioner kubikkmeter og er dermed en av Norges ledende og største tømmerkjøpere. Omsetningen var i 2015 på 1 milliard NOK

Med sin nærhet til Sverige har Glommen gjennom mange år hatt tradisjon for eksport av tømmer til svensk treindustri. Etter nedleggelsen av betydelige deler av den norske treindustrien (Follum, Tofte og Petterson) har denne eksporten fått enda større betydning. Ikke bare for Glommens leverandører, men også for store deler av skogbruket i Sør-Norge. Herunder norsk sagbruksindustri som er avhengige av eksport av celluloseflis til svensk skogindustri. For å kunne gjennomføre denne eksporten og dermed opprettholde avvirkningsvolumet er skognæringen helt avhengig av effektive transportløsninger generelt og på jernbane spesielt.

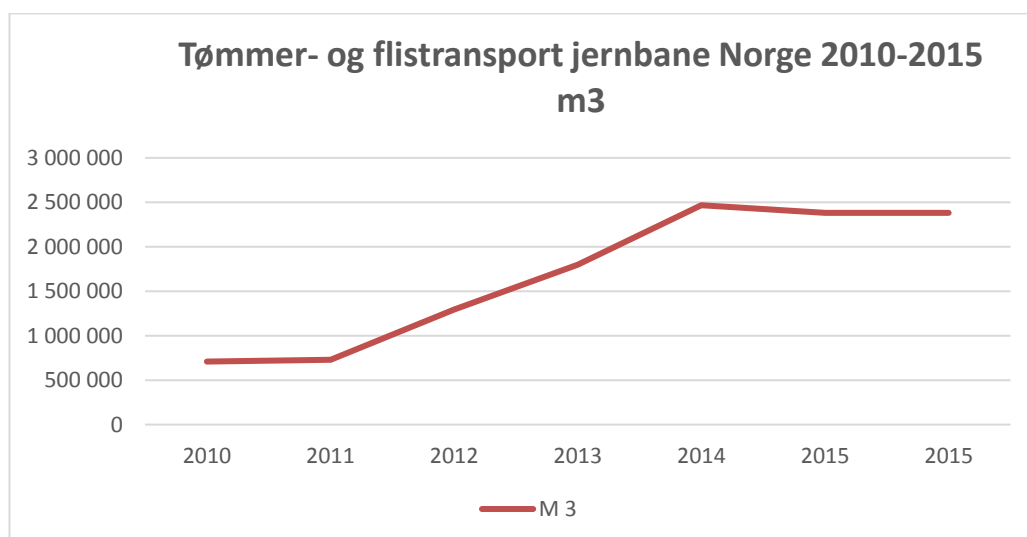


Fig 1, Transportvolum jernbane 2010 – 2015

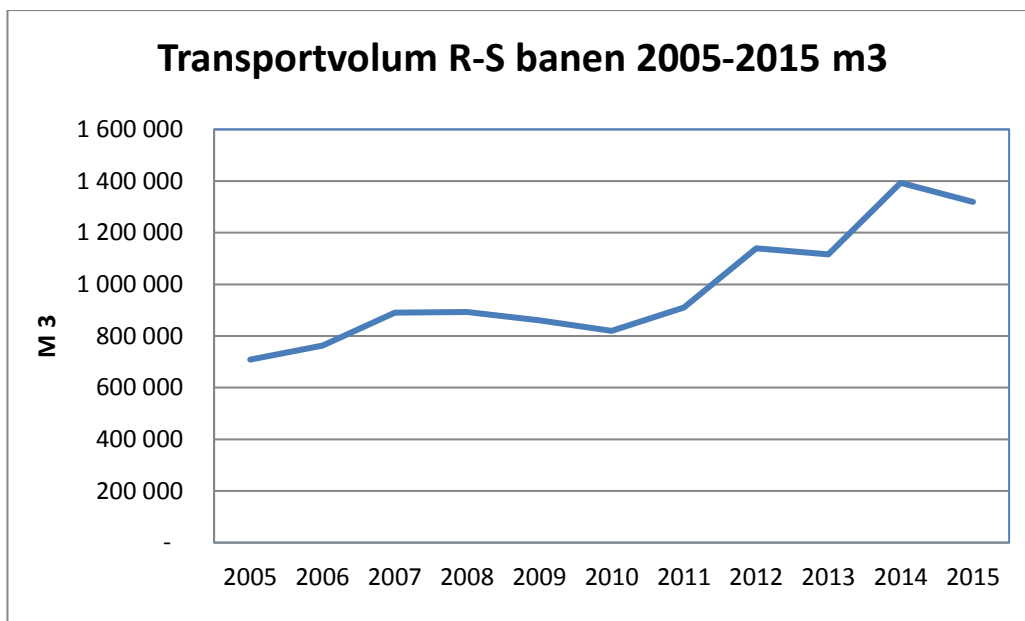


Fig 2, Transportvolum Røros- og Solørbanen 2005 - 2015

Det er tre hovedårsaker til at skognæringen er så fokusert på næringens transportbetingelser. For det første konkurreres det i et internasjonalt marked. Konkurransedyktige betingelser for transport er derfor i seg selv viktig. Dernest er det slik at transportkostnadenes andel utgjør en svært stor andel av brutto tømmerverdi; 15 – 20 % for skurtømmer til lokal foredling og 30 – 50 % for massevirke til treforedling. Årsaken til dette ligger i første rekke i tømmerets lave verdi per kilo sett i forhold til volumet som fraktes på eksempelvis en 60 tonn tømmerbil. Gjennomsnittlig verdi for en kilo tømmer er om lag 43 øre, mens eksempelvis eksportprisen for fersk norsk laks i uke 22 (2016) var kr 57,91 per kilo. Det gjør at tømmeret på en fullastet tømmerbil har en verdi på om lag 16.000 kroner, mens verdien for en fullastet trailer med fersk laks vil ha en verdi på ca 1.4 millioner kroner. Den tredje årsaken har sammenheng med lange transportavstander for massevirket. Der det går en økonomisk grense mellom lastebil og jernbanetransport på om lag 130 kilometer.

Om forslaget til NTP 2018–2029

Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor AS har lagt frem et grunnlagsdokument for det videre arbeidet med ny Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2018-2029.

Samferdselsminister Ketil Solvik Olsen har i forbindelse med framlegging av forslaget til ny NTP 2018-2029 gitt uttrykk for at regjeringen ønsker en offensiv transportplan. Der det tas hensyn til helhetlige løsninger som legger grunnlag for en effektiv og miljøvennlig infrastruktur.

Forslaget til NTP 2018-2029 inneholder forslag til fire ulike investeringsnivåer. Etter svært lave investeringer i infrastruktur på samferdselsområdet over lang tid er det et stort behov for nyinvesteringer og vedlikehold. Vi forutsetter derfor at det er ett av de to mest ekspansive investeringsnivåene som legges til grunn ved endelig fastsettelse av ny NTP for perioden 2018-2029. Dette vil i tillegg være særdeles viktig med tanke på den omleggingen som er nødvendig i norsk økonomi med dreining fra en «oljedrevet økonomi» til satsing på andre deler av norsk næringsliv.

Glommen Skogs innspill til ny Nasjonal Transportplan 2018-2029.

Jernbane

Elektrifisering av Røros- og Solørbanen innen 2020.

Glommen Skog deler samferdselsminister Ketil Solvik Olsens oppfatning av viktigheten av å bygge en helhetlig og miljøvennlig infrastruktur. I forslaget til ny NTP 2018-2029 er det foreslått elektrifisering av Strekningen Kongsvinger-Elverum-Hamar innen 2024. Dette er positivt, men Glommen Skog er av den oppfatning at Røros- og Solørbanen elektrifiseres i sin helhet, og at dette gjøres så raskt at Røros- og Solørbanen kan benyttes som avlastningsbane ved Inter City-utbyggingen til Lillehammer, det vil si innen 2020. En rask utbygging vil i tillegg legge til rette for en raskere økning/overføring av gods fra veg til bane, noe som er i tråd med Norges klimamålsettinger om å redusere landets klimagassutslipp med 30 prosent innen 2020 og et klimanøytralt samfunn innen 2030. For å nå disse målene er overføring av gods fra vei til bane ett av mange viktige tiltak.

En elektrifisering av Røros- og Solørbanen vil ha følgende effekter:

- Tredobling av godstogkapasiteten mellom Østlandet og Midt-Norge ved at godstog nordover kjører Rørosbanen og godstog sørover kjører Dovrebanen.
- Muliggjøre en mer effektiv og billigere utbygging av IC strekningen Hamar – Lillehammer
- Betydelig bedre regularitet på kort sikt som er en kritisk suksessfaktor for å bevare og få mer gods på bane
- Tilrettelegge for økt tømmer- og godstransport. Bidra til økt konkurranseevne
- Muliggjøre transport av tømmer på tog fra hele Østerdalen og store deler av Gudbrandsdalen
- Muliggjøre effektiv overgang fra Kongsvinger til svensk jernbanenett for transport til bla Gøteborg og avlaster dermed sentralt knutepunkt rundt Oslo
- Muliggjøre standardisering av persontrafikk-materiell og mer rasjonell drift

Tilsving- og krysningspor

Samtidig som Røros- og Solørbanen elektrifiseres må det bygges tilsvingspor i Elverum, Hamar og Kongsvinger. Dette er foreslått i forslaget til NTP 2018-2029, men for å få full nytte av elektrifiseringen er det viktig at utbyggingen av tilsving- og krysningspor skjer parallelt med elektrifiseringen.

For Solørbanen mener vi det er aktuelt med ett krysningspor på for eksempel Flisa, mens det er aktuelt med 2-3 krysningspor på Rørosbanen, slik det også er foreslått i ny NTP.

Tømmerterminaler

En effektiv tømmertransport er avhengig av kostnadseffektive terminaler. Langs Røros- og Solørbanen er det i dag flere tømmerterminaler: Norsenga i Kongsvinger, Braskereidfoss, Vestmo i Elverum, Hovdmoen ved Rena, Koppang, Atna og Tynset.

Norsenga og Vestmo er Norges største terminaler for tømmer og disse to terminalene bør videreutvikles ettersom de ligger svært gunstig plassert i forhold til tømmertilgang og transportavstander. Kapasiteten på Norsenga er i dag imidlertid «sprengt» og det må vurderes en flytting av terminalen for å øke kapasiteten. På Vestmo ønsker Jernbaneverket av sikkerhetsmessige hensyn behov for å flytte lastesporet lengre vekk fra hovedsporet. Flyttingen av sporet må planlegges og gjennomføres slik at det gis mulighet for opplasting fra begge sider av sporet. Samtidig med dette bør terminalområdet oppgraderes med fast dekke osv.

Terminalen på Koppang er nettopp rustet opp og er viktig for skognæringen i Nord-Østerdalen. Effektive terminalløsninger er avgjørende for en kostnadseffektiv virkestransport over lange strekninger, uavhengig av kjøperens om beliggenhet er i Sverige eller Norge.

Vegprosjekter

For skognæringen starter alle så å si transporter på det private skogsvegnettet ute i skogen, som igjen fører ut på det kommunale vegnettet, fylkesvegnettet og til slutt på riksvegnettet. I Hedmark fordeler vegnettet seg omtrent slik, fordelt på de ulike vegeierne:

- Europa- og riksveger 700 km
- Fylkesveger 3.843 km
- Kommunale veger 2.056 km
- Sum offentlig veinett 6.599 km, *kilde SVV*
- Skogsbilveger 12.000 km

For å i størst mulig grad å utnytte dagens rammebetingelser for tømmertransport er det viktig at hele vegnettet tåler 24-meters tømmervogntog med totalvekt på 60 tonn (24/60). I Hedmark er hele riksvegnettet åpnet for 24/60, mens det på deler av fylkesvegnettet og det kommunale vegnettet ikke er åpnet for slike transporter over alt der dette er ønskelig.

Riksveger

I Hedmark er hele riksvegnettet godkjent for 24/60. Videre utbygging av riksvegnettet er begrunnet i nødvendig økning av kapasiteten i form av flere kjørefelt eller breddeutvidelse. Glommen Skog mener det er viktig at slik utbygging skjer sammenhengende i større utbyggingsprosjekter og at prosjekterings- og planleggingsfasen i de enkelte prosjektene reduseres i størst mulig grad. For Hedmark sin del er vi fornøyde med den satsingen på riksvegene 2,4,6,16, 3 og 25 som foreslås i ny NTP. Vi stiller imidlertid spørsmål ved at det i forslaget til NTP ikke er innarbeidet ferdigstillelse av E 16 mellom Kløfta og Kongsvinger i NTP-perioden.

Bruprogram

Vi er klar over at fylkesvegnettet ikke omfattes av NTP. Det er imidlertid slik at det på deler av fylkesvegnettet med stor betydning for tømmertransport er «flaskehals» i form av bruer som ikke tåler 60 tonn totalvekt. Statens vegvesen er i ferd med å styrkeberegne alle bruer på riks- og fylkesvegnettet. Når dette arbeidet er utført må det stilles midler til disposisjon i form av et «bruprogram» for utbedring av bruene også på dette vegnettet, dvs både riks- og fylkesvegnettet. Enten i form av midler over NTP, eller i form av årlige bevilgninger over Statsbudsjettet.

Glommen Skogs innspill til ny Nasjonal transportplan 2018-2029.

- Elektrifisering av Røros- og Solørbanen med tilsving- og kryssningsspor innen 2020
- Eget bruprogram for utbygging av riks- og fylkesvegnett godkjent for 24-meters tømmervogntog med totalvekt på 60 tonn – bruprogram
- Utbygging av effektive tømmerterminaler

Med hilsen
for **Glommen Skog SA**

Jo Petter Grindstad /s/
Næringspolitisk rådgiver