

Oslo, 1. juli 2016

Innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2029

Det vises til grunnlagsdokumentet Nasjonal Transportplan 2018-2029.

Skog- og trenæringen er en distriktsnæring som konkurrerer i internasjonale markeder både hjemme og ute. Næringen er svært transportintensiv, og etter nedleggelsene i treforedlingsindustrien i 2012 og 2013 har transportavstandene og dermed også næringens transportkostnader økt ytterligere.

De siste årene er det gjort mye for å effektivisere transporten i skognæringen. Tillatt vogntoglengde og totalvekt for tømmervogntog er økt til 24 meter og 60 tonn. De økonomiske rammene til utbygging av tømmerkaier langs kysten og til skogsvegbygging er omtrent fordoblet. I tillegg er det fattet vedtak om å gjøre modulvogntogordningen til en permanent ordning. Alle disse tiltakene vil etter hvert gi næringen lavere transportkostnader og økt konkurranseevne. Resultatene av de tiltak som er gjennomført viser også at det er viktig å fortsette effektiviseringsarbeidet for å realisere små og store innsparingspotensialer.

Samtidig er det nødvendig å minne om behovet for å sette av nok ressurser til gjennomføringen av politiske vedtak. Modulvogntogordningen som ble gjort til en permanent ordning 15. september 2014 har fortsatt ikke gitt grunnlag for noen innsparinger i skog- og trenæringen.

Norsk næringsliv er nå inne i en viktig omstillingstid. Både for skogbruk, skogindustri, arbeidstakere, skogeiere og entreprenører er det svært viktig at norsk næringsliv posisjonerer seg for å ta del i framtidig verdiskaping basert på grønne ressurser. For å styrke norsk næringsliv mener Verdikjeden Skog og Tre at NTP 2018-2029 i større grad må innrettes mot næringslivets behov. Vi viser i denne sammenheng til uttalelser fra NHO og LO om at rammen for godstiltak som er beskrevet av etatene representerer et absolutt minimum, og at den målrettede satsingen for å effektivisere godstransportene bør økes utover dette.

Vegtransport

For næringslivets transporter er det svært viktig at vegnettet har god gjennomgående standard. I skog- og trenæringen er standarden på og klassifiseringen av vegnettet i stor grad avgjørende både for lass-størrelse og transportkostnader. Transportetatenes omtale av fylkesvegnettet i grunnlagsdokumentet til NTP gir derfor grunn til bekymring for utviklingen av dette vegnettet:

- Vedlikeholdsetterselepet er estimert til 50–85 mrd. kroner.
- Det er en årlig underfinansiering på 1,5-2 mrd. kroner til drift og vedlikehold.
- I dag har bare 50 % tilfredsstillende dekketilstand.
- Den gjennomsnittlige risikoen for å bli drept eller hardt skadd pr. kjørte km er om lag 50 % høyere enn på riksvegnettet.

Det er viktig at fylkesvegene ikke reduseres til et annenrangs vegnett med dårlig framkommelighet og høy skaderisiko sammenlignet med riksvegnettet. Slik fylkeskommunenes økonomiske handlingsrom er, ser det ikke ut til at de kan redusere vedlikeholdsetterslepet og fjerne flaskehalsen på sitt vegnett uten økonomiske bidrag fra statlig hold. Verdikjeden Skog og Tre ber derfor om at det etableres et fornyelsesprogram for fylkesvegene i tråd med anbefalingene fra transportetatene. For skog- og trenæringen er det avgjørende at det som en del av et slikt program eller gjennom en egen øremerket bevilgning settes i gang et systematisk arbeid for å fjerne de viktigste flaskehalsene i fylkesvegnettet. Konkret innebærer det at det må lages en plan for forsterkning eller utskifting av bruer som hindrer effektiv næringstransport.

Norges Skogeierforbund er sammen med SkogData AS og Triona i ferd med å utvikle et verktøy for flaskehalsanalyser i skognæringen. Når dette verktøyet er operativt, vil det bli utarbeidet oversikter over de viktigste flaskehalsene i hvert enkelt fylke og hvilke innsparinger som kan realiseres ved å fjerne flaskehalsene. Slike oversikter vil være et godt hjelpemiddel når fylkeskommunene skal prioritere bruken av sine midler.

Våre nabo- og konkurrentland Finland og Sverige forbedrer stadig vilkårene for sin skogindustri ved å åpne for bruk av lengre og tyngre vogntog. I løpet av kort tid bør det derfor settes i gang et arbeid for å teste ut og vurdere hvordan fordelene med såkalte høgkapasitetskjøretøyer kan utnyttes i Norge.

Jernbane

De siste årene er det gjort betydelige investeringer i jernbaneinfrastrukturen, og for persontrafikkens del har satsingen vært vellykket. Dessverre har det ikke vært noen tilsvarende satsing for å styrke godstransporten på bane. Verdikjeden Skog og Tre mener satsingen framover i mye større grad må innrettes for å styrke næringslivets konkurransevne og mulighetene for å overføre gods fra veg til bane.

Skog- og trenæringen har som ledd i arbeidet inn mot Nasjonal Transportplan gjennomført en prosess sammen med Jernbaneverket for å kartlegge hva som skal til for at virkestransporten på bane skal kunne effektiviseres. Resultatene av de analyser som er gjennomført reflekteres i stor grad i transportetatenes grunnlagsdokument til NTP. Forslaget omfatter bl.a. nye kryssingsspor, bane-tilkoblinger, elektrifisering, fjernstyring og bygging av nye tømmerterminaler.

De tiltak som transportetatene har foreslått vil åpne for bruk av lengre tog og gi kortere framførings-tid, mer standardisert driftsform og mindre biltransport. Til sammen legger dette grunnlaget for en vesentlig effektivisering av transporten. Reduserte transportkostnader vil i neste omgang styrke næringen og åpne for økt aktivitet og økt verdiskaping. På bakgrunn av det er det nå viktig at de godstiltak som transportetatene har foreslått prioriteres og gjennomføres raskt.

Halvparten av det tømmervolumet som transporteres på bane i Norge i dag transporteres over Solørbanen. Derfor vil den pakken av tiltak som transportetatene foreslår på strekningen

Kongsvinger–Elverum–Hamar få spesielt stor betydning for skog- og trenæringen. Fjernstyring og bygging av kryssingsspor vil øke kapasiteten på banen, og det er i dag det aller viktigste.

Elektrifisering vil åpne for kjøring med lengre tog og gi lavere driftskostnader. I tillegg vil elektrifisering «åpne» denne strekningen for treforedlingsindustrien i Østfold som har basert seg på bruk av elektrisk drevne tog. Bygging av banetilkoblinger både på Kongsvinger, Elverum og Hamar vil redusere kjøretiden på et lass fra Gudbrandsdalen, Sørli eller en framtidig Rudshøgda-terminal til Karlstad med inntil 3 timer. Til sammen vil dette gjøre jernbanen til et svært effektivt transportsystem.

Elektrifisering av strekningen Kongsvinger-Elverum-Hamar vil i tillegg åpne en ny transportrute for elektrisk drevne tog mellom Dovrebanen ved Hamar og Kongsvinger-banen mot Sverige. Med en slik forbindelse øker mulighetene for å overføre gods fra veg til bane. Elektrifisering av denne strekningen vil i tillegg avlaste deler av Dovrebanen, Hovedbanen og Kongsvingerbanen. Dette er alle banestrekninger som i dag har liten kapasitet. På sikt vil elektrifisering av Rørosbanen nord for Elverum sammen med Solørbanen gi en ny transportrute mellom Østlandet, Trøndelag og Nord-Norge slik som beskrevet i JBV's utredning Strategi for driftsform på ikke-elektrifiserte baner, og transportetatens vedleggsrapport Langsiktig jernbanestrategi.

På bakgrunn av den betydning strekningen Kongsvinger–Elverum–Hamar har for skogbruk og skogindustri i Oppland og Hedmark, og vil kunne få for å sikre effektiv virkesforsyning til treforedlingsindustrien i Østfold, mener Verdikjeden Skog og Tre at fjernstyring og elektrifisering av denne strekningen bør forseres og gjennomføres i perioden 2018-2021.

Ellers viser Verdikjeden Skog og Tre til de initiativ som er tatt for å etablere ny masseforbrukende skogindustri i Norge. De fleste initiativ som nå utredes krever betydelige volum. Jernbanen vil derfor kunne få betydning både for lokalisering, virkesforsyning og uttransport av varer fra ny industri. Eksempelvis jobber SynSel Scandinavia AS for å etablere 5 biodrivstoffabrikker i Norge. Hver fabrikk vil kreve 700 000 m³ massevirke per år, noe som utgjør ca. 16 000 vogntog med tømmer per fabrikk. I denne fasen hvor flere bedrifter vurderer mulighetene for å etablere ny masseforbrukende industri i Norge, ber Verdikjeden Skog og Tre om at Samferdselsdepartementet utvikler virkemidler som støtter opp om etableringen av ny industri gjennom medfinansiering av sidespor helt inn på industritomt.

Sjøtransport

Både massevirke og biprodukter fra sagbruksindustrien må i flere år framover fraktes med bil, jernbane eller båt ut av landet. Derfor er det viktig at satsingen på tømmerkaier også legger til rette for uttransport av flis fra sagbrukene. Verdikjeden Skog og Tre forutsetter at Regjeringen viderefører satsingen på utbygging av tømmer- og fliskaier over Landbruks- og matdepartementets budsjett.

Med hilsen

Treindustrien
Adm. dir. Heidi Finstad
(sign.)

TFB
Daglig leder Marit Holtermann Foss
(sign.)

MEF
Seksjonssjef Einar Østhassel
(sign.)

Norges Skogeierforbund
Adm. dir. Erik Lahnstein
(sign.)

NoBio
Daglig leder Martin Smedsrud Kristensen
(sign.)

Norskog
Adm. dir. Arne Rørå
(sign.)

Fellesforbundet
Forbundsleder Jørn Eggum
(sign.)

Vedlegg:

- Økonomiske og miljømessige effekter av tiltak på jernbane som har stor betydning for skognæringens virkestransporter. Beskrivelsen er utarbeidet av Dag Skjølaas i Norges Skogeierforbund, og finansiert av Norges Skogeierforbund, Norskog og Statskog.

NOTAT

Fra: Dag Skjølaas, Norges Skogeierforbund

Til: Roger Kormeseth, Jernbaneverket

Oslo, 30.06.2016

Tema: Effekter av tiltak foreslått i NTP

JBV har ønsket bistand fra næringen til å framskaffe:

1. Statistikk, prognoser, scenarier - tallgrunnlag som kan benyttes til beregninger
2. Beskrivelse av effekter av de ulike tiltakene for næringen og for miljøet
3. Avklaring om hvilke tiltak skal fremmes inn mot første NTP-periode

Dette notatet er utarbeidet for å gi JBV best mulig informasjon med tanke på kvalifisering av foreslåtte prosjekter. Hvis det er ønskelig med ytterligere detaljer om enkeltprosjekter, vil vi gjerne prøve å bistå med innhenting av informasjon.

Statistikk og prognoser

Statistikk

Det er utarbeidet statistikk som viser hvor mye virke som ble transportert på jernbane i 2015. Statistikken bygger på informasjon som er innhentet fra Stora Enso, Norske Skog Saugbrugs, Borregaard, Moelven, Glommen, Nortømmer, Mjøsen, Viken og SB Skog.

Statistikken viser hvor mye virke som er lastet opp på hver terminal og hvor virket er levert. Det er skilt mellom Sverige over Kongsvinger, Sverige over Kornsjø og Østfold. Ut fra denne statistikken kan det utledes hvor store volumer som er transportert på hver banestrekning og hvor stor volumer som går gjennom de knutepunktene hvor det er planlagt bygging av banekoblinger.

Terminal / Opplasting								Til Sverige over		Til Østfold
								Kongsvinger 2015	Kornsjø 2015	2015
Tynset	Rundvirke	11 013	8 615	19 811	23 857	31 313	52 589	52 589	0	0
Atna	Rundvirke	0	0	0	0	5 000	0	0	0	0
Koppang	Rundvirke	52 150	37 494	25 787	69 373	92 670	62 330	62 330	0	0
	Flis	0	0	0	11 900	27 243	30 160	30 160	0	0
Rena	Rundvirke	0	0	11 202	24 901	53 615	23 675	23 675	0	0
Elverum	Rundvirke	199 963	73 699	383 808	425 411	498 692	516 308	516 308		0
Braskereidfoss	Rundvirke	87	109 738	16 576	73 268	86 267	97 572	97 572	0	0
	Flis	0	0	0	6 500	31 667	31 907	31 907	0	0
Kongsvinger	Rundvirke	214 840	219 030	439 207	477 571	579 574	590 002	402 882		187 120
Otta	Rundvirke	27 139	17 886	29 974	25 856	17 351	13 219	13 219	0	0
Kvam	Rundvirke	0	0	0	0	1 440	30 722	30 722	0	0
Lillehammer	Rundvirke	41 153	79 752	88 884	161 070	239 699	191 632	191 632	0	0
Sørli	Rundvirke	152 329	162 167	249 193	392 491	477 099	385 095	242 613		142 482
Hauer seter	Rundvirke	10 689	21 257	29 614	28 289	13 855	18 803	18 803	0	0
Nesbyen	Rundvirke	0	0	0	0	18 687	9 246	7 846	0	1 400
Follum	Rundvirke					0	120 352	81 430	0	38 922
Hensmoen	Rundvirke	0	0	0	3 544	11 799	6 908	6 908	0	0
Sokna	Rundvirke	0	0	0	29 448	112 820	50 031	28 290	0	21 741
	Flis	0	0	0	19 200	61 090	66 515	66 515	0	0
Flesberg	Rundvirke	0	0	0	2 000	15 050	14 506	14 506	0	0
	Flis	0	0	0	5 100	15 545	0	0	0	0
Bø og Lunde	Rundvirke	0	0	0	19 070	86 294	73 233	27 483	0	45 750
Halden	Rundvirke	0	0	0	0		4 537	0	4 537	
Moss						82 000	43 100	0	43 100	0
Sum		709 363	729 638	1 294 056	1 798 849	2 558 770	2 432 442	1 947 390	47 637	437 415
Herav flis						135 545	128 582	128 582		

Prognoser og scenarioer

Marked

Etter nedleggelsene av Follum, Tofte og Petersson i Moss i 2012 og 2013 skjedde det store endringer i norsk skognæring, og det er bakgrunnen for den kraftige veksten i tømmertransporten på bane. Fra Hedmark og Oppland har transportert volum på bane økt kraftig, og i Buskerud og Telemark er transporten på bane gjenopptatt. Langs kysten har sjøtransport bidratt til å sikre avsetning av virke som det ikke lenger er avsetning for i Norge.

Det er to aktører som i stor grad har stått for denne veksten. Stora Enso har økt sine innkjøp og har nå tre togpendler til Norge fra Karlstad. Hver av disse togpendlene transporterer ca 500 000 m³. I tillegg har Moelven Virke etablert en togpendel som sikrer avsetning av massevirke fra de områder hvor Moelven har sine sagbruk, samt flis fra deres egne bruk

Utviklingen fra 2014 til 2015 viser at volumet som transporteres på bane i store trekk har stabilisert seg. Den marginale nedgangen fra 2014 til 2015 skyldes lagernedbygging.

I Sverige er det underskudd og stor konkurranse om virket. Et realistisk scenario er derfor at Stora Enso setter opp en 4. togpendel til Norge. En slik togpendel vil utløse eksport av nye 500 000 m³. På bakgrunn av kapasitetsbegrensningene på de banestrekninger som er viktigst for denne transporten, er det likevel mindre sannsynlig at Stora Enso vil å basere seg på større innkjøp fra Norge før strekningen Kongsvinger – Elverum – Hamar er fjernstyrt og elektrifisert. Dersom industrien skal lenger ut eller lenger opp i dalene for å hente virke, blir det enda viktigere at transporten på hovedstrekningene fungerer godt slik at framføringstida er forutsigbar og ikke for lang.

Et annet scenario er at det etableres én ny stor masseforbrukende produksjonsenhet i Norge som krever f.eks. 2 - 3 mill. m³ virke. Etablering av én slik stor produksjonsenhet f.eks. på Tofte eller i Grenland, vil føre til at transportvolumet på bane kan forbli høyt, men at virkestrømmene vil gå i nye retninger.

Et tredje scenario er det etableres mindre produksjonsenheter for biodrivstoff. Den teknologien som SynSel Scandinavia AS representerer, er en slik teknologi. SynSel vurderer å etablere 5 biodrivstoff-fabrikker i Norge som hver vil kreve 700 000 m³. Med en slik fabrikkstruktur vil mer av transporten inn til industri gå med bil. Likevel vil det være aktuelt å bruke jernbane på deler av inntransporten. Med flere fabrikker nærmere råstoffbasen, vil det imidlertid være aktuelt å transportere bio-olje fra disse fabrikkene til et raffineri vha. tog. Lokalisering ved jernbane og spor inn på industritomt vil derfor uansett være en styrke, og kanskje også en forutsetning, for slike bedrifter.

Skogressurser

I rapporten Ressursoversikt 03/2014 Tilgang på hogstmoden skog fram mot 2045, sier NIBIO, tidligere Skog og landskap, at det synes «fullt forsvarlig ut fra ressursgrunnlaget å øke årlig hogstkvantum til om lag 15 millioner kubikkmeter («tømmerkubikk»). Dette under forutsetning av at tynningsuttaket framover holder seg minst på samme nivå som i dag. For å komme fram til et anslag på hva som er tilgjengelig for industriell bruk må det gjøres et ytterligere fradrag for virke som ikke kommer for salg (hjemmeforbruk, ved)».

De siste årene har salgsavvirkningen i Norge ligget på om lag 10 millioner kubikkmeter. Uttak til hjemmeforbruk og ved antas å ha vært om lag 2 millioner kubikkmeter. Det betyr at det på landsbasis er grunnlag for å øke salgsavvirkningen med om lag 30 %.

For å undersøke hvor stort potensialet for økt avvirkning er i de områder som vil få størst nytte av de investeringer som er foreslått på jernbanen i transportetatens grunnlagsdokument til NTP, er det tatt kontakt med fylkesmennene i hhv. Hedmark og Oppland. På oppdrag fra fylkesmannsembetene i disse fylkene har NIBIO utarbeidet fylkesvise ressursoversikter, og med utgangspunkt i disse rapportene har fylkesmennene vurdert i hvilken grad det er grunnlag for økt hogst i disse fylkene og hvor hogst eventuelt kan økes.

Hedmark er i denne sammenheng et unntak. NIBIO har beregnet at et bærekraftig hogstkvantum i Hedmark er 3,3 mill. m³. Totalt hogstkvantum inkludert uttak til hjemmeforbruk og ved, har de siste årene ifølge fylkesmannen vært 3,13 mill. m³. Forskjellen mellom beregnet bærekraftig hogstkvantum og uttak er forholdsvis liten, og utgjør bare 170 000 m³. På bakgrunn av at Hedmark allerede har god ressursutnyttelse, vil mulighetene for økt hogst her være forholdsvis beskjedne. Hedmark har imidlertid et aktivt skogbruk, og sammenlignet med andre fylker har Hedmark små arealer hvor høye driftskostnader virker dempende på aktiviteten. Derfor er det fortsatt realistisk med en økning av hogsten i Hedmark.

Situasjonen i Oppland skiller seg vesentlig fra situasjonen i Hedmark. For Opplands del har NIBIO beregnet at et forsvarlig årlig hogstkvantum vil ligge på omkring 1,7 mill. m³. I en nyhetsmelding på Fylkesmannen i Oppland sin hjemmeside 27.05.2015 går det fram at skogeierne i Oppland kan øke sitt årlige hogstkvantum med 500 000 m³. En stor del av dette potensialet ligger i områder hvor effektene både av elektrifisering, tilsvinger og en ny terminal på Rudshøgda vil gjøre seg gjeldende i form av lavere transportkostnader. På bakgrunn av dette er det sannsynlig at avvirkningen i Oppland kan økes betydelig dersom satsingen på jernbane blir gjennomført slik som foreslått fra JBV.

Mjøsens Skog bekrefter at det i deres områder er potensial for å øke hogsten med 250 000 m³. I området Gjøvik - Toten er potensialet 50 000 m³, i Lillehammer-området 50 000 m³ og i Gudbrandsdalen 150 000 m³. Dette er områder som sokner til den foreslåtte terminalen på Rudshøgda, til Hovemoen og til Kvam. Viken Skog bekrefter at det også i deres områder i Oppland er potensial for å øke hogsten med 250 000 m³. Vikens Skogs vurderinger er at 75 000 m³ av dette volumet vil komme fra områder som sokner til Follum, 50 000 i områder som sokner til Hauer seter og 125 000 i områder som vil sokne til en terminal på Rudshøgda.

Dersom de tiltak som transportetatene har foreslått blir gjennomført, og lavere transportkostnader fører til økt aktivitet i tråd med forventningene fra fylkesmannen i Hedmark, Mjøsens Skog og Viken Skog, vil et mulig framtidig volum fra de ulike terminalene som får effekt av transportetatens godspakke på strekningen Kongsvinger – Elverum – Hamar kunne bli:

Terminal	Volum i 2015	Framtidig volum
Kongsvinger	590	500
Braskereidfoss	100	100
Vestmo	515	525
Hauerseter		250
Sørli	385	100
Rudshøgda		450
Hovemoen	190	125
Kvam	30	75
Sum	1 810	2 150

Denne fordelingen forutsetter at hogsten i Glomma-dalføret øker med 90 000 m³ (45 000 m³ massevirke). Videre forutsettes det at en ny terminal på Hauerseter vil avlaste terminalen på Kongsvinger med ca. 125 000 m³ per år, at hogsten i det området som vil sokne til Hauerseter øker med 50 000 m³, og at 100 000 m³ som tidligere har gått på bil direkte til industri vil bli overført til bane.

For Opplands del forutsetter denne fordelingen at hogsten i Gjøvik, Toten, Land og Valdres øker med 150 000 m³, i Lillehammer-distriktet med 50 000 m³ og i Gudbrandsdalen med 90 000 m³. Videre forutsettes det at en ny terminal på Rudshøgda overtar 90 000 m³ av det volumet som i dag kjøres til Hovemoen, og at alt virke fra Gjøvik, Vestre Toten, Land og Valdres, samt Ringsaker i Hedmark, går til Rudshøgda.

Økonomiske effekter

Ulike innfallsvinkler vil på ulike måter kunne synliggjøre sannsynlige effekter av økte investeringer eller eventuelt manglende investeringer i jernbanen. Vi har i denne forbindelse vurdert tre mulige scenarier:

- Det blir investert i jernbanen, og det vil gi lavere transportkostnader på det volumet som allerede transporteres på jernbane, men volumet forblir uendret.
- Det blir investert i jernbanen, og det vil gi lavere transportkostnader og føre til økt hogst og økt verdiskaping.
- Det blir ikke investert i jernbanen, og det vil føre til ytterligere svekkelse av skognæringen, og etter hvert ytterligere nedleggelser i norsk skogindustri jfr. Follum, Tofte og Petersson.

Lavere transportkostnader på dagens transportvolum

Tabellen under viser beregnet innsparing for de tiltak som vi har prøvd å kvantifisere effektene av. Beregnende innsparinger forutsetter uendrede transportvolumer.

Tiltak	Beregnet innsparing
Elektrifisering av strekningen Kongsvinger- Elverum - Hamar	15-20 mill. kr
Ny terminal Kongsvinger	3 mill. kr
Ny terminal Hauersetser	4-5 mill. kr
Ny terminal Rudshøgda	6 mill. kr
Banetilkoblinger	6 mill. kr

Økt hogst og økt verdiskaping

Eksemplet som er beskrevet i avsnittene om skogressurser forutsetter en økning av hogsten på 90 000 m³ i Hedmark og 290 000 m³ i Oppland. Dersom et slikt scenario skulle slå til, vil den økte hogsten med dagens priser ha en førstehåndsverdi på 150 mill. kr per år (350 kr/m³ jfr. SSBs tall for 2014). Hvis man i første omgang ser for seg foredling av sagtømmeret i Norge, vil det utløse en verdiskaping på flere ganger dette beløpet. Når kostnadene med de foreslåtte jernbaneinvesteringene sees i forhold til den verdiskapingen slike investeringer kan utløse, blir lønnsomheten i prosjektene derfor vesentlig bedre enn om investeringskostnadene bare sees i forhold til reduserte kostnader knyttet til de volumer som går på bane i dag.

Effekter

Følgende tiltak er i dag ønsket av skog- og trenæringen:

- Ny tømmerterminal Kongsvinger
- Ny tømmerterminal Hauerseter
- Ny tømmerterminal Rudshøgda
- Ny terminalløsning for Midt-Telemark
- Sidespor for ny tømmerterminal Tistedal (privat tiltak)
- Terminal på Støren

- Fjernstyring og elektrifisering av strekningen Kongsvinger – Elverum – Hamar
- Elektrifisering av Trønderbanen
- Elektrifisering av strekningen Hønefoss – Follum
- Banetilkoblinger ved Kongsvinger, Elverum, Hamar, Hokksund og Hønefoss

- Profilutvidelse på Sørlandsbanen mot Bø og Bergensbanen mot Nesbyen

- Kryssingsspor – ikke spesifisert på strekning. Vurderes av JBV.

Kvantifisering av økonomiske og miljømessige effekter

Terminalanalysen som er gjennomført for området Lillestrøm – Kongsvinger – Elverum – Lillehammer, og som er justert som et ledd i kvalitetssikringen av planene om en ny terminal på Rudshøgda, danner grunnlag for kvantifisering av økonomiske og miljømessige effekter. Så langt det er mulig er det prøvd å kvalitetssikre disse tallene.

Avvirkningsdata er hentet fra SSB, og i beregningene er det brukt et gjennomsnitt for perioden 2012-2014. Videre er tallene for Rudshøgda supplert med tall for 2015.

Beregning av reduserte klimagassutslipp som en følge av mindre biltransport er gjort med utgangspunkt i tall for transportarbeid med bil, og tall fra NIBIO om forholdet mellom vogntogstørrelse og klimautslipp fra biltransport (Timmermann, Dibdiakova 2014).

Reduserte utslipp fra diesel-lokomotivene kan beregnes i kalkulatoren på <http://www.ecotransit.org>.

Alternativt kan reduserte utslipp beregnes ut fra de tall som Civitas har brukt i sine rapporter om Røros- og Solørbanen som er hentet fra JBV's metodehåndbok.

Ny terminal Kongsvinger

Terminalen på Norsenga har de siste årene hatt for liten kapasitet til å håndtere alt virket som det har vært ønskelig å transportere over terminalen. Liten plass har heller ikke gjort det mulig å legge opp håndteringen av virke optimalt med tanke på kostnader.

De siste årene har både bygging av adkomstveg til JBV's driftsbanegård og utbyggingen av E16 forbi terminalen redusert tilgjengelig areal.

<http://www.jernbaneverket.no/Nyheter/Jernbanemagasinet/Nyheter/juni-2016/kongsvinger-elsker-gods/>

Siden Kongsvinger stasjon og terminalen på Norsenga brukes som nav for Stora Ensos transporter, er det helt sentralt at dette knutepunktet fungerer godt. På bakgrunn av det bør det gjennomføres en prosess med tanke på relokalisering av terminalen til et større areal, sannsynligvis beliggende nord for Kongsvinger langs Solørbanen.

Flytting av terminalen i Kongsvinger vil ikke påvirke virkestrømmene i noen vesentlig grad, men flytting bort fra sentrum vil gi

- Økt kapasitet
- Lavere håndteringskostnader
- Redusert skifteaktivitet på Kongsvinger stasjon
- Mindre støyproblemer

Daglig leder Ove Bergfjord i Tømmerterminaler AS skriver følgende om innsparingene som utløses dersom Kongsvinger-terminalen flyttes slik at terminalområdet blir større:

«Dersom en ny terminal blir etabelert og opplaster kan laste tog direkte fra ranke og f.eks at 30 % av virke kan lastes direkte på tog uten å forstyrre opplaster så kan opplastingskostnader muligens reduseres med inntil kr. 5 pr. m³ samlet sett.

Årlig innsparing 600.000 m³ x kr. 5,- = 3.0 mill. kroner i årlig innsparing.»

Etableringen av ny terminal og flytting av aktiviteten fra Norsenga til en ny terminal som ligger nord for Kongsvinger langs Solørbanen, er avhengig av at Solørbanen elektrifiseres minimum fram til den nye terminalen. Videre vil det være en stor fordel om den planlagte tilsvingen på Kongsvinger kommer på plass før terminalen flyttes.

Ny terminal Hauer seter

Den gjennomførte terminalanalysen som JBV kjenner til viser at det er behov for en ny terminal på Hauer seter. En slik terminal vil samle virke fra Romerike, Hadeland, Østre Toten og eventuelt noen områder i Nord-Odal og Stange i Hedmark. Det vil også være aktuelt å laste opp virke som kommer sørfra på E6 ved Kløfta på Hauer seter framfor å kjøre det til Kongsvinger, men det forutsetter at kapasiteten på nettet er tilstrekkelig slik at framføringstiden holdes nede. Det er viktig både for Norske Skog Saugbrugs og Borregaard, og for Stora Enso's transporter som må kjøres via Alnabru før togene kan vendes østover.

Etablering av en ny terminal i dette området vil føre til at virke som skal transporteres til Østfold blir transportert med tog istedenfor med bil gjennom Akershus, Oslo og Østfold. Videre vil en ny terminal her føre til at virke fra Romerike, Hadeland og Østre Toten som skal mot Sverige, blir lastet opp på Romerike istedenfor på Kongsvinger. Det vil føre til mindre biltransport mellom Kløfta og Kongsvinger, og avlaste terminalen på Norsenga.

Etableringen av en ny terminal på Romerike er sterkt ønsket av treforedlingsbedriftene i Østfold. Ved å etablere en «nærterminal» på Romerike, skal det være mulig å få til to omløp per døgn med Norske Skog Saugbrugs og Borregaard sine systemtog. Et omløp fra Romerike skal kunne kombineres med et omløp til Norsenga, Sørli eller eventuelt Rudshøgda. Dette vil gi vesentlig bedre utnyttelse av togmateriell, og skal i følge tall fra bedriftene selv redusere transportkostnadene med ca. 20 kr/m³.

Terminalen bør bygges med en kapasitet på 300 000 m³/år. Et konservativt anslag viser et årlig kvantum på 225 000 m³ per år jfr. eget regneark.

Økonomisk effekt

I den gjennomførte terminalanalysen ble det beregnet at en ny terminal på Hauer seter vil gi en årlig innsparing for skognæringen i størrelsesorden 4 - 10 mill. kr. I de scenarier som det nå jobbes ut fra, vil innsparingspotensialet ligge på 4-5 mil. kr. Dette stemmer godt med Borregaard og Norske Skog Saugbrugs sine egne tall.

Miljømessig effekt:

I terminalanalysen som er gjennomført fordeles virket mellom ulike kjøpere slik at transportkostnadene blir lavest mulig totalt sett. I denne modellen skjer det ingen krysstransport av noen sortimenter. Siden både Stora Enso, Norske Skog og Borregaard kjøper massevirke av gran i dette området i dag, er det valgt å legge til grunn en fordeling av volumet mellom aktørene slik at redusert biltransport skal kunne beregnes på en realistisk måte. Ut fra de opplysninger som vi har fått vil innsparingen kunne bli:

Fra Kløfta til Østfold: $100\,000\text{ m}^3 \cdot 125\text{ km} = 12\,500\,000\text{ m}^3\cdot\text{km}$

Fra Vormsund til Kongsvinger: $125\,000\text{ m}^3 \cdot 40\text{ km} = 5\,000\,000\text{ m}^3\cdot\text{km}$

Totalt innspart biltransport:

$17\,500\,000\text{ m}^3\cdot\text{km} \cdot 0,9\text{ tonn/m}^3 = 15\,750\,000\text{ tonn}\cdot\text{km}$.

Dette gir en årlig innsparing i klimagassutslipp på:

$15\,750\,000\text{ tonn}\cdot\text{km} \cdot 0,14\text{ kg CO}_2\text{eqv /tonn}\cdot\text{km} = 2\,205\text{ tonn CO}_2\text{eqv}$

Ny terminal Rudshøgda

Om eksisterende terminal på Sørli

Terminalen på Sørli i Stange er en av de beste tømmerterminalene i landet. Allerede i dag er det imidlertid betydelige kapasitetsbegrensninger på Dovrebanen og på Hovedbanen som gjør at transporten fra Sørli i stor grad er henvist til natt. Transporten fra Sørli mot Sverige går utelukkende via Hamar og Elverum pga. kapasitetsbegrensningene sørover fra Sørli.

Med flere persontog og høyere hastighet som en følge av dobbeltspor-utbyggingen til Hamar, forventes det at situasjonen for godstrafikk kan bli ytterligere forverret. JBV opplyser at det vil bli etablert en lavkapasitetstilknytning mellom dobbeltsporet ved Sørli og tømmerterminalen. De beskrivelser som er gitt bl.a. i Langsiktig jernbanestrategi viser tydelig at det framover vil være ønskelig å lede mest mulig av den trafikken som kan ledes over på andre banestrekninger bort fra Inter City-området. Dette kan også tilsi at det er ønskelig å laste opp virke som skal østover fra Hamar lenger nord bl.a. for å begrense trafikken på den delen av banenettet der det er planlagt avganger på persontog hvert 15. minutt.

For skognæringen er det likevel ønskelig å opprettholde Sørli som tømmerterminal framover. Ønsket er i hovedsak knyttet til 3 forhold:

- For godsnæringen er det usikkerhet både om mulighetene for sportilgang og om framtidig framføringshastighet for godstog på Dovrebanen sør for Hamar. For treforedlingsbedriftene i Østfold er det et viktig poeng å kunne kjøre tur/retur Alnabru – Hedmarken – Alnabru innenfor ett skift. Det tilsier at en terminal sør på Hedmarken har fordeler framfor en terminal lenger nord.
- Treforedlingsbedriftene i Østfold kjører i dag virke fra Elverum til Sørli med bil for å kunne benytte elektrisitet på sine systemtog. Så lenge strekningen Kongsvinger – Elverum – Hamar ikke er elektrifisert, har Sørli en viktig funksjon som opplastingssted for virke fra Sør-Østerdal.
- For nærområdet rundt terminalen, dvs. deler av Stange kommune, vil flytting av terminalen uansett måtte gi lengre inntransport med bil.

Grunnlaget for en ny terminal på Rudshøgda

På bakgrunn av den usikkerhet det har vært omkring mulighetene for godstransport på Inter City-strekningene, og hva slags forbindelse som blir etablert mellom Sørli-terminalen og dobbeltsporet, har skognæringen sammen med NIBIO vurdert hvordan terminalkapasiteten i dette området bør utvikles. I denne forbindelse er det sett på mulighetene for å etablere en ny terminal på Rudshøgda.

Så lenge det var aktivitet på Follum og Tofte gikk virke fra Gjøvik, Toten, Land og Valdres på bil direkte til industri. I dag skal det meste av dette virket transporteres til Karlstad, og derfor blir virket kjørt med bil til Sørli før det lastes opp på tog. Det betyr at virket kjøres over Mjøsbrua og parallelt med Dovrebanen fra Moelv til Sørli. Fra Rudshøgda til Sørli er det 42 km. Hvis det etableres en ny terminal på Rudshøgda, vil virke fra disse områdene kunne lastes opp lenger nord. Inntransporten til terminalen med bil blir vesentlig kortere både for virke fra Oppland og virke fra Ringsaker.

I 2015 utgjorde massevirke fra Valdres unntatt Sør-Aurdal 40 000 m³, fra Etnedal og Land med unntak av søndre del av vestsida i Søndre Land 100 000 m³ og fra Gjøvik og Vestre Toten 85 000 m³. I tillegg utgjorde massevirke fra Ringsaker 125 000 m³ og fra Hamar 25 000 m³. Til sammen utgjorde massevirke fra de kommunene som vil ha nytte av en ny terminal på Rudshøgda 375 000 m³.

Det aller meste av virket fra Vest-Oppland skal transporteres mot Sverige via Elverum. Med en ny terminal vil togtransportavstandene fra Rudshøgda bli omtrent like lange som de er fra Sørli. Uendret transportavstand med tog og vesentlig kortere inntransport med bil betyr innsparinger både økonomisk og miljømessig. På bakgrunn av dette ønsker skognæringen bistand fra JBV til å vurdere om og eventuelt hvor stor terminal det er mulig å etablere på Rudshøgda.

Treforedlingsbedriftene i Østfold kjøper i dag lite virke vest for Mjøsbrua, men det må antas at det vil være aktuelt for disse bedriftene å kjøpe mer virke i dette området framover. Forutsetningene for beregning av innsparinger for Norske Skog Saugbrugs og Borregaard er litt annerledes enn for Stora Enso. Også for Østfold-bedriftene vil en terminal på Rudshøgda gi kortere inntransport med bil fra områder i Ringsaker og områder vest for Mjøsa, men siden virket skal transporteres sørover på Dovrebanen vil transportavstandene med tog øke. Det vil gjøre de totale innsparingene lavere. Disse bedriftene er i dag usikre på om deres tog vil rekke å kjøre strekningen Alnabru – Rudshøgda – Alnabru innenfor ett skift. Dersom togselskapet må inn med én person ekstra for å kjøre et omløp til Rudshøgda, vil kostnadene med togtransporten øke, og den totale innsparingen blir mindre.

Økonomisk innsparing

Økonomisk innsparing kan hentes fra den terminalanalysen som er gjennomført. Analysen viste en innsparing på mellom 4 og 7 mill. kr/år avhengig av øvrige forutsetninger. Avvirkningstallene for 2015 var høyere enn de har vært de foregående årene, og dersom disse tallene legges til grunn, blir innsparingene enda litt høyere.

Det som nå vurderes som mest aktuelt er å opprettholde terminalene på Sørli og Hovemoen samtidig som det etableres en ny terminal på Rudshøgda. Med et slikt alternativ blir det ingen områder som kommer dårligere ut enn i dag. Innspart transportarbeid blir da:

	Volum, m ³	Innspart avstand, km	Redusert transportarbeid, m ³ *km
Fra områder vest for Mjøsa	225 000	40	9 000 000
Fra Ringsaker	125 000	35	4 000 000
Sum			13 000 000

* Det forutsettes omtrent uendrede transportavstander for virke fra Hamar

Med disse forutsetningene vil redusert transportarbeid med bil bli ca. 13 mill. m³*km.

Dette tilsvarer en årlig innsparing på 8 mill. kr per år. En ekstra terminal vil imidlertid føre til at terminalkostnadene øker noe, og det samme vil togtransportkostnadene gjøre for det virket som skal sørover langs Dovrebanen. Netto årlig innsparing kan derfor anslås til 6 mill. kr.

Miljømessig effekt

Dersom de oppdaterte avvirkningstallene legges til grunn, vil innspart biltransport for virke fra kommunene i Oppland og fra Ringsaker føre til en reduksjon i transportarbeidet på ca. 13 mill. m³*km.

13 mill. m³*km tilsvarer ca 37 km kortere inntransport på 350 000 m³ eller ca. 8 000 lass per år.

Reduserte klimagassutslipp vil utgjøre:

13 000 000 m³*km * 0,9 tonn/m³ * 0,14 kg CO₂eqv /tonn*km = 1 638 tonn CO₂eqv

Ny terminalløsning i Midt-Telemark

AT Skog og Moelven ønsker en bedre terminalløsning for Midt-Telemark. I dag brukes Lunde og Bø stasjoner. Skognæringen ønsker å bruke Bø stasjon sammen med Notodden stasjon. En slik løsning vil avlaste bruken av Bø stasjon.

Jernbaneverket ønsker primært å finne en ny løsning som innebærer at tømmerbiltrafikken flyttes ut av sentrumsområdene både i Notodden og Bø.

Før man går videre med denne saken, må JBV avklare hvilke bindinger det ligger i avtalen mellom JBV og Rom Eiendom angående bruken av Notodden stasjon.

Sidespor med ny tømmerterminal i Tistedal

Glommen Skog (tidl. Havass) ønsker etablering av en privat terminal i Tistedal under ordningen med tilskudd til private sidespor.

Tømmerterminal på Støren

Norske Skog Skogn har nå gjenopptatt tømmertransport med tog for å sikre sin virkesforsyning. Bedriften kjøper i dag virke sør for Dovre og transporterer det med tog til Skogn. Når bedriften igjen har valgt å satse på tog, er det også ønskelig å benytte tog til transport av virke fra Støren og områdene sør i Sør-Trøndelag. Derfor er det behov for å få etablert en terminalløsning på Støren. Det er ønskelig at lastespolet forlenges, og at det legges bedre til rette for håndtering av tømmer.

Utbedringer av tømmerterminalen på Vestmo ved Elverum

Tømmerterminalen på Vestmo er en privat terminal med stor betydning for næringen. I godspakken som ble presentert høsten 2015 ble det satt av midler til etablering av «kjør ut»-signal på Vestmo. Videre er det av sikkerhetsmessige hensyn behov for å flytte lastespolet lengre vekk fra hovedsporet. Samtidig som dette gjøres bør terminalområdet oppgraderes med fast dekke osv.

Nytt signal «Kjør ut» vil effektivisere transporten fra Vestmo gjennom kortere kjøretid. Kortere kjøretid vil også frigjøre kapasitet på Solørbanen. Asfaltering vil gi lavere vedlikeholdskostnader.

Flytting av lastespor bort fra hovedspor vil gi økt sikkerhet.

Elektrifisering av Røros- og Solørbanen

Med utgangspunkt i ønsket om å overføre mer gods fra veg til bane gjennom bedre tilrettelegging for godstransport, samt skognæringens behov for effektiv tømmertransport, har transportetatene foreslått at strekningen Kongsvinger – Elverum – Hamar elektrifiseres i 2022-2023. For skognæringen er fjernstyring og elektrifisering av denne strekningen sammen med terminaltiltakene de viktigste tiltakene i transportetatenes forslag til NTP. Det henger sammen med at halvparten av det virket som transporteres på bane i dag går over denne strekningen. På bakgrunn av det er det også ønskelig at fjernstyring og elektrifisering av denne strekningen framskyndes.

Effektene av elektrifisering av Røros- og Solørbanen eller deler av disse banestrekningene er vurdert i flere arbeider. De viktigste effektene av elektrifisering synes å være:

- Elektrisk energi er billigere enn diesel.
- Elektriske lokomotiver har lavere vedlikeholdskostnader enn diesellokomotiver.
- Elektriske lokomotiver har større trekkraft, og det åpner for kjøring med lengre tog.
- En standardisert driftsform gir mye større fleksibilitet og muligheter for bedre utnyttelse av togmateriell.
- Lavere transportkostnader på bane fører til kortere inntransport med bil. Det skyldes at det blir billigere å transportere virke fra terminalene lengst fra industri.

Gjennom rapporten Utvikling av Røros- og Solørbanen (Civitas 2012) ble det beregnet innsparinger som følger av at elektrisk energi er billigere enn diesel, og som følge av at elektriske lokomotiver har lavere vedlikeholdskostnader.

I rapporten Elektrifisering nå! fra 2013 presenterte Civitas beregninger som viser kostnadsforskjeller mellom dieseltog og elektriske tog ved ulike transportavstander. Civitas sine beregninger viser at elektriske tog har 10 kr/m³ lavere kostnader enn diesel ved 150 km, 15 kr/m³ ved 250 km og 20 kr/m³ ved 330 km transportavstand.

Dersom disse tallene multipliseres med de volumer som Stora Enso kjørte på denne strekningen i 2015, gir det en innsparing på 21 mill. kr. I dag bruker Stora Enso ett elektrisk lokomotiv og 2 diesel-lokomotiver. Hvis man da forutsetter at én tredel av denne effekten er tatt ut som følge av at strekningen Kongsvinger – Karlstad kan trafikkeres med elektriske lokomotiver, vil elektrifisering av strekningen Kongsvinger – Elverum - Hamar kunne utløse 14-15 mill. kr for dette volumet.

Rapporten Effektiv virkestransport på jernbane, Delrapport om terminalstruktur i området Lillestrøm – Kongsvinger – Elverum – Lillehammer inneholder resultater fra en prosess i skognæringen og scenarioanalyser som er utført av seniorforsker Dag Fjeld ved NIBIO. Rapporten er ført i pennen av undertegnede. Denne rapporten viser hvordan bruk av lengre tog vil påvirke transportkostnadene, og hvordan billigere togtransport vil føre til at mer av transportarbeidet overføres til tog. Forskjellene mellom de scenarier som bygger på bruk av halvtog (14 vogner) og heltog (28 vogner) viser en forskjell i kostnader på 17 - 20 mill. kr. Siden strekningen Kongsvinger – Elverum kan trafikkeres med lange tog uten at strekningen elektrifiseres, kan disse tallene være noe misvisende. På den annen side kan effektene av billigere energi og billigere vedlikehold av elektriske lokomotiver være undervurdert i denne analysen.

Hvor stor innsparing elektrifisering av strekningen Kongsvinger – Elverum – Hamar vil gi vil i noen grad også være avhengig av forhold hos operatører og mottakere. Norske Skog Saugbrugs og Borregaard kjøper i dag virke som ville blitt kjørt fra tømmerterminalen i Elverum med tog dersom strekningen Kongsvinger - Elverum - Hamar var elektrifisert. I stedet velger de i dag å kjøre dette virket til Sørli med bil. Norske Skog Saugbrugs og Borregaard oppgir at de vil spare 20 kr/m³ på det virket de kjøper i Elverum og nord- og østover fra Elverum dersom strekningen Kongsvinger-Elverum-Hamar blir elektrifisert. Dette beløpet tilsvarer kostnadene med å kjøre virket på bil fra Elverum til Sørli minus merkostnadene med å kjøre toget til Elverum i stedet for til Sørli. For det volumet som går fra Elverum til Østfold i dag, vil elektrifiseringen kunne gi en innsparing på noe mer enn én mill. kr. I tillegg vil elektrifiseringen redusere disse bedriftenes risiko fordi de da får tilgang til en stor terminal til med sine elektriske tog.

En stor aktører som transporterer store volumer på denne strekningen kan i større grad skreddersy sitt driftsopplegg for den infrastrukturen som finnes. Det fører til at merkostnadene med å bruke diesel-lokomotiver blir lavere per transportert enhet. For å skape større fleksibilitet og legge til rette for at operatører som transporter mindre volumer også kan benytte denne strekningen, vil elektrifisering være et viktig tiltak.

En del av effektene knyttet til elektrifisering er nå synliggjort. Likevel ser vi at flere spørsmål burde vært bedre belyst. Dersom vi klarer å bringe klarhet i flere av disse forholdene, vil vi komme tilbake med mer presise anslag over hvor store innsparinger elektrifiseringen vil kunne utløse senere.

Økonomisk innsparing kan beregnes ut fra Civitas sine tall. Med de volumer som i dag transporteres på denne strekningen, vil elektrifiseringen gi en innsparing mellom 15 og 20 mill.kr per år.

Miljømessig effekt som følge av redusert biltransport ble i terminalanalysen beregnet til 4,018 mill. m³*km.

I tillegg til dette kommer reduserte utslipp som følge av at diesellokomotiver erstattes av elektriske lokomotiver. Gitt dagens avvirkningsnivå vil følgende volumer bli transportert til Kongsvinger med dieseldrevne tog dersom strekningen ikke elektrifiseres:

- 100 000 m³ fra Braskereidfoss
- 500 000 m³ fra Vestmo
- 300 000 m³ fra Sørli/Rudshøgda (resten mot Østfold)
- 100 000 m³ fra Hovemoen
- 50 000 m³ fra Kvam
- 100 000 m³ fra Koppang fra Elverum til Kongsvinger
- 50 000 m³ fra Auma fra Elverum til Kongsvinger

Reduserte utslipp fra diesellokomotivene kan beregnes i kalkulatoren på <http://www.ecotransit.org>

Elektrifisering av Trønderbanen

I forslaget til NTP ligger elektrifisering av Trønderbanen inne i alle rammer som et bundet prosjekt. Prosjektet er i utgangspunktet ikke beskrevet som et godstiltak. Likevel vil det ha stor betydning for Norske Skog Skogn som har gjenopptatt tømmertransporten på bane, og som ønsker å benytte elektriske tog til transport av massevirke fra områder sør for Dovre og etter hvert fra Støren jfr. omtale av behov for ny terminal.

Elektrifisering av Hønefoss – Follum

JBV foreslår at det settes av midler til elektrifisering av strekningen Hønefoss – Follum. Dette er et viktig tiltak både med tanke på bruken av eksisterende tømmerterminal, og med tanke på tilrettelegging for framtidig industriutvikling fra Follum.

Økonomisk innsparing Elektrifisering av denne strekningen eliminerer behovet for å bruke eget skiftelokomotiv inn til Follum. Videre vil elektrifisering åpne for å bruke elektriske lokomotiver på tog som kjøres mot Sverige og som i dag trekkes med diesel-lokomotiver. Dette gir lavere transportkostnader.

Miljømessig effekt Elektrifisering av denne strekningen vil føre til at tømmer tog som går til Sverige vil bli kjørt på elektrisitet mellom Follum og Kongsvinger.

Banetilkoblinger

Med trekantspor i stedet for y-spor, reduseres framføringstiden mellom de banene som ikke har hatt direkte forbindelse. Det skyldes at man slipper å «snu» toget ved å koble lokomotivet fra vognsettet, gå rundt med lokomotivet og koble lokomotivet til vognsettet i motsatt ende før toget igjen kan settes i bevegelse.

CargoNet opplyser at normal tid for å gå rundt med lokomotivet er 20 minutter. Når det oppstår forsinkelser, kan det imidlertid skje at man ikke får komme inn på stasjonsområdet, at man blir stående på stasjonsområdet uten å få gjennomført snuoperasjonen pga. manglende sporkapasitet eller at man ikke kommer seg videre som følge av den tida det tar å gå rundt. I beregningene av effekter er normaltiden ved å gå rundt med lokomotivet derfor økt til 30 minutter. Med kjøring både tur og retur for hvert lass, er det forutsatt et tidsforbruk på 1 time per knutepunkt uten tilsving per lass.

Med utgangspunkt i transportstatistikken for 2015, er det anslått at investeringer i nye banetilkoblinger vil gi effekt for følgende volumer:

Sted	Volum 2015
Kongsvinger	1 700 000 m ³
Elverum	500 000 m ³
Hamar	500 000 m ³

For Kongsvingers del er dette de volumer som kommer Solørbanen nordfra, og de volumer som kommer fra Kongsvinger-terminalen og som skal transporteres mot Sverige. For Elverums del er dette de volumer som kommer vestfra på Rørosbanen og som skal sørover på Solørbanen. For Hamars del er dette de volumer som vil komme fra Dovrebanen nord for Hamar etter etablering av en terminal på Rudshøgda. I dagens situasjon er det de volumer som kommer fra Sørli, som vil få reduserte kostnader som følge av en ny tilsving på Hamar. Valg av trase for dobbeltspor gjennom byen avgjør hvordan dette vil bli framover.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn for beregningene:

	Kostnader per år	Timer per år	Kostnader per time
Lokomotiv	4 000 000 kr	3 400	1 176 kr
Vognsett (14 vogner)	1 700 000 kr	3 400	500 kr
Lokfører	1 500 000 kr	1 700	882 kr
Sum			2 559 kr

Når totalkostnaden fordeles på volumet per lass som er 850 m³, blir kostnaden ca. 3 kr/m³ per knutepunkt. Dette er de innsparinger som vil utløses både på Elverum og på Hamar før strekningen Kongsvinger – Elverum – Hamar er elektrifisert.

Ut fra Kongsvinger-terminalen blir det kjørt større lass. Her brukes det 28 vogner i stedet for 14. For beregning av effekten på Kongsvinger kan man derfor fordoble kostnaden med vognsettet og lasstørrelsen. De andre kostnadene holdes uendret. Beregningen viser da en innsparing per volumenhet på 1,80 kr/m³ for dette knutepunktet. Til sammen gir alle tre tilsvingene en innsparing på opp mot 8 kr/m³ for de volumer som kommer fra Gudbrandsdalen og en eventuell ny terminal på Rudshøgda, og en innsparing på ca. 2 kr/m³ for de volumer som kommer fra Glommadalføret. Totalt vil tilsvingene utløse en innsparing på ca. 6 mill. kr per år.

Under gitte forutsetninger vil en manglende tilsving i et knutepunkt bare føre til at lokfører får en lengre arbeidsdag og at lokfører-kostnaden øker. De øvrige kostnadene kan betraktes som mer eller mindre faste kostnader. Med disse forutsetningen blir innsparingene vesentlig mindre enn det som er lagt til grunn i beregningen over. I andre sammenhenger vil en tilsving være utløsende for at toget kan klare ett omløp til en gitt terminal på én dag i stedet for på to dager. Et eksempel på dette kan være terminalen på Kvam der et omløp fra Karlstad i dag tar to døgn, men hvor redusert kjøretid som følge av 3 nye tilsvinger omtrent tilsvarer kjøretiden mellom Lillehammer og Kvam. Et omløp mellom Karlstad og Lillehammer gjennomføres i dag på ett døgn. Dersom tilsvingene på Kongsvinger, Elverum og Hamar er utløsende for at togene til Kvam klarer et omløp i løpet av ett døgn, vil transportkostnadene reduseres flere ganger det gjennomsnittlige innsparingsbeløpet. På bakgrunn av en slik betraktning er det realistisk å beregne innsparingene med utgangspunkt i både personell- og materiellkostnader.

Profilutvidelse på Sørlandsbanen mot Bø og Bergensbanen mot Nesbyen

Mange av tømmer- og flistransportene går i dag til Sverige. På bakgrunn av det er det ønskelig å kunne bruke svensk togmateriell på det norske banenettet.

På Bergensbanen nord for Sokna og på Sørlandsbanen sør for Meheia er det i dag begrensninger på hvilke vognprofiler som tillates brukt. Moelven Virke som trafikkerer disse strekningene ønsker derfor at det gjøres en konkret vurdering om hva som skal til for at disse strekningene skal kunne åpnes for større vognprofiler.

Kryssingsspor

Bygging av kryssingsspor vil i mange tilfeller være det viktigste tiltaket for å styrke godstransporten på bane. Aktørene i skognæringen har imidlertid ikke forutsetninger for å vurdere hvor behovet for kryssingsspor er størst og hvor disse bør lokaliseres. Derfor har ikke næringen engasjert seg i dette.

Likevel registrerer vi at det i den godspakken som er lagt fram ikke er beskrevet noen planer om bygging av kryssingsspor på Solørbanen. Vi ber derfor om at JBV tar dette med i sine planer om utvikling av denne strekningen.

Prioritering av tiltak i første del av NTP-perioden

Verdikjeden Skog og Tre har avgitt en felles høringsuttalelse til NTP, og organisasjonenes prioriteringer er gitt i denne uttalelsen.

Ellers er arbeidet med kvalitetssikring av terminalanalysen nå ferdigstilt. På bakgrunn av det vil de aktørene som bruker terminalene langs Dovrebanen i løpet av sommeren avklare næringens felles syn på utvikling av terminalstruktur- og kapasitet i dette området.