Jernbanedirektoratet

 Oslo, 16.mars 2018

**Tømmertransport på bane er jernbanens suksesshistorie, - det haster med tiltak!**

Vi viser til Bane Nor sitt innspill til jernbanesektorens Handlingsprogram for 2018-2029. Det er med stor forundring vi i skogsektoren nå registrerer at flere av tiltakene i Godspakke Innlandet er skjøvet ut i tid.

Næringen har ved flere anledninger påpekt den prekære situasjonen på Norsenga tømmerterminal på Kongsvinger. Det er her den virkelige flaskehalsen for den samlede virkestransporten på bane er. Norsenga skiller seg fra andre terminaler fordi den i tillegg til å være omlastingsplass fra vei til bane, også har en viktig funksjon for å koble to mindre vognsett sammen til ett, før det kan fortsette. Her er kapasiteten på rundt 700.000 m3, mens behovet er på sikt er rundt en million m3. Konsekvensen er at det overskytende volumet må ut langs vei, noe som rammer lønnsomheten og dermed viljen til å hogge. Det er med andre ord denne terminalen som er det svake leddet i terminalnettet, og som først og fremst må prioriteres. Dette er et velkjent faktum i næringen.

I tillegg til problemene på terminalen i Kongsvinger, er det av avgjørende betydning at tilsvingene på Elverum og Kongsvinger kommer raskt på plass. Dette vil avlaste trykket på terminalen. Det samme gjelder signalanlegget på Solørbanen, som er viktig for å få utnyttet kapasiteten og fleksibiliteten i infrastrukturen. Krysningskapasiteten på Solørbanen er også en utfordring som må løses.

I Bane Nor sine innspill står alle disse tiltakene anbefalt i perioden 2024-2029. Dette er totalt uakseptabelt. Tiltakene på Solørbanen og terminalen på Kongsvinger må prioriteres før andre tiltak.

Hvis Norge skal inn i dette grønne skiftet som alle snakker om, er det viktig at transportkapasiteten i det tyngste skogområdet raskt kommer på plass. Skogbruket har økt sine transporter på bane betydelig de siste årene. Det ville være et stort nederlag på mange plan, hvis vi nå må øke transporten av virke på vei.

Vi ber derfor Jernbanedirektoratet om å opp-prioritere disse nevnte tiltak.

**Tømmer på bane er jernbanens suksesshistorie. Norsenga er navet og må utvikles slik at kapasiteten ikke begrenser hele kjeden.**

Med hilsen

på vegne av

Johannes Begum (Mjøsen Skog), Gunnar Gundersen (Glommen Skog), Arne Ivar Øvergård (Stora Enso), Finn Arne Bjørnstad (Norske Skog)



Benthe E. Løvenskiold (NORSKOG)

**NORSENGA størst i volum, men «minst» i areal**

Hedmark er landets største skogfylke – NORSENGA er proppen i hele tømmertransporten på bane.

 2015 2017 Behov på sikt

Opplastet m3 pr år 590.000 710.000 1.000.000

Lagringskapasitet 27.000 25.000 100.000

**Hvorfor haster det med ny terminal?**

* Den optimale kombinasjonen bil - jernbane, forutsetter at tømmer ikke kjøres på bil lenger enn 60-70 km - > skogen blir stående-> tapt norsk verdiskaping
* Alle aktørene kommer ikke til - Ikke konkurransenøytralt
* Konsolideringen er ikke effektiv – aktørene får ikke utnyttet den fulle verdien av togtransport
* Avbøtende tiltak er ingen løsning, bare fordyrende
* Lossingen av tømmerbilene tar 10-15 minutter lenger tid enn det burde ha gjort
* Verdien av tapt arbeidstid for transportørene med 960 kr/time, 10 minutter tapt tid og 44 m3 per lass = 2,58 mill. kroner per år
* Vi kan ikke fortsett med ekstrakostnaden med at ca. 60 % av volumet må flyttes en gang til på grunn av plassmangel.
* Nytten av tilsvingen reduseres hvis ikke terminalen flyttes
* Skognæringen trenger et nasjonalt transportknutepunkt også av beredskapshensyn (naturkatastrofer, industrinedleggelse ol)
* Nytte for storsamfunnet, både gjennom reduserte miljøkostnader, trafikksikkerhet og samfunnsøkonomiske ringvirkninger av økt avvirkning

Kopi til:

Bane Nor

Hedmark Fylkeskommune

Kongsvinger kommune