

Samferdselsdepartementet  
postmottak@sd.dep.noTel: +47 481 71 000  
firmapost@norskog.no  
www.norskog.no

NO 956 911 117 MVA

Vår dato: 23.06.2020

Vår ref: BEL

Deres ref:

## Innspill til NTP juni 20

NORSKOG er en landsdekkende skogeierorganisasjon som er 100% eier av tømmeromsetningsbedriften NORTØMMER. NORTØMMER er den største enkeltaktøren som frakter tømmer på jernbane og vi har derfor konsentrert våre innspill om jernbanen. Til de andre områdene viser vi til innspill fra Verdikjeden Skog og Tre som vi er en del av.

### Generelt

Skog- og trenæringen er en svært transportintensiv næring som drives i store deler av landet. Rammebetingelser for gode logistikk-løsninger er avgjørende for næringens konkurransekraft, og det gjelder transport på både veg, jernbane og sjø. Logistikk-løsninger må støtte opp om dagens industri og er dermed en viktig rammebetingelse for ny industriutvikling i Norge basert på skog som råstoff.

Reduksjon i utslipp av klimagasser må prioriteres høyt. Det betyr økt bruk av kostnadseffektive transportmetoder som jernbane og båt, økt bruk av biodrivstoff og økte totalvekter på kjøretøy.

Effektivisering av transporten og økt bruk av jernbane vil kreve betydelige investeringer. Det gjelder spesielt tiltakene i jernbanesektoren. Det er også viktig at det igangsatte bruprogrammet sluttføres i tråd med gjeldende NTP. Videre bør økt bruk av modulvogntog på en større andel av vegnettet fra industribedrifter og ut på hovedvegnettet prioriteres. Hensikten med dette er å styrke norsk konkurransekraft og sørge for mer kostnadseffektiv transport også på veg.

I tillegg til ulike investeringer er det fortsatt mulig å effektivisere transporten gjennom administrative tiltak i vegsektoren.

### Jernbanetransport

I gjeldende NTP ligger det inne flere tiltak som vil legge til rette for en kraftig effektivisering av tømmertransporten på jernbane. Mengden tømmer transportert på jernbane har de siste 10 år økt fra ca 1,1 mill. m<sup>3</sup>/år til ca. 2,8 mill. m<sup>3</sup>/år. Tømmertransporten er en suksess for jernbanen, og helt avgjørende for skognæringen. Tømmerterminalene er således spesielt viktige for raskt å få gods over fra bil til bane.

### Godstiltak Kongsvinger:

Norsenga er den terminalen som håndterer størst tømmervolum i Norge, og er i dag er selve «flaskehalsen» i tømmertransporten på jernbane. Dette gjelder både for virke som skal til Sverige og det som skal til norsk treforedlingsindustri i Østfold. Terminalen ligger midt i det tyngste skogområdet i Norge med svært aktivt skogbruk, og er i dag altfor liten i areal i forhold til det volumet som ønskes transportert. På grunn av geografiske forhold finnes det i dag ingen utvidelsesmuligheter for denne tømmerterminalen. I tillegg er det store utfordringer med skifteaktiviteten knyttet til trafikk til og fra Norsenga og Solørbanen som skaper kapasitetsproblemer på Kongsvinger stasjon. Derfor er det nødvendig at Kongsvinger-terminalen relokiseres til et større areal der det kan legges til rette for håndtering av økt volum og flere sortimenter så raskt som mulig. På bakgrunn av dette er det viktig at arbeidet med hovedplan for godstiltakene rundt Kongsvinger kommer i gang, og at trykket på arbeidet holdes oppe.

Jernbanedirektoratet har mottatt en utredning fra BaneNor med anbefalinger for godstiltak i og rundt Kongsvinger. Dette gjelder både flytting og utvidelse av dagens terminal på Norsenga, samt tilsving og kryssningsspor. Det er helt avgjørende at arbeidet med disse foreslåtte tiltakene settes i gang så snart som mulig.

### Terminal på Hauerseier:

I forrige NTP lå det inne en ny kombi- og tømmerterminal på Hauerseier. For skog- og trenæringen vil en terminal her være helt avgjørende for å få mer tømmer fra vei til bane. Geografien som vil sogne til denne terminalen har store skogressurser. Avstanden fra en ny tømmerterminal på Hauerseier til norsk treforedlingsindustri i Østfold er slik at jernbanetransport helt klart vil være å foretrekke fremfor transport med tømmerbil. Det skal legges frem en hovedplan for videre arbeid her innen utgangen av november. Når den er klar er det viktig at videre arbeid blir høyt prioritert.

Det forutsettes at Sørli tømmerterminal opprettholdes, og styrkes.

### Strekningsskapitet

I tillegg til etablering av nye tømmerterminaler er det nødvendig å bygge ut kapasiteten på jernbanenettet. Følgende tiltak må prioriteres:

- Åpning av Østre linje for godstransport
- Kryssningsspor
- Tilsvinger, Kongsvinger og Elverum
- Elektrifisering av Solørbanen og Rørosbanen

I forbindelse med arbeidet med Follobanen har strekningen Oslo S – Ski vært stengt mange uker hver sommer. Dette har påført treforedlingsindustrien i Østfold store ekstrakostnader. Utbygging av InterCity-strekningen gjennom Østfold og sommerstengning av Vestre linje, gjør det viktig at Østre Linje klargjøres for bruk i avvikssituasjoner. Østre Linje bør tas i bruk for ordinær trafikk for å gi økt kapasitet og framføringshastighet for godstog.

På flere strekninger er framføringstiden i dag altfor lang. Et eksempel er strekningen Sarpsborg – Lillehammer der framføringstidene i 2020 er over 7 ½ time. Lav framføringshastighet svekker jernbanens konkurransevne kraftig. Siden persontrafikken på bane øker sterkt, er det viktig at kapasiteten bygges ut slik at godstrafikken ikke blir ytterligere svekket. Generelt er kryssingsspor det tiltaket som har størst betydning for å øke kapasiteten. BaneNor har i dag best oversikt over hvor innsatsen bør settes inn.

Det er samtidig viktig å prioritere planleggingsmidler til tilsving i Kongsvinger, fra Solørbanen mot Sverige, som er en nøkkel for å utløse nytteeffektene for både skognæringen og industrien på Helgeland. Bygging av tilsvinger i noen av knutepunktene er svært viktig for å redusere skifteaktiviteten inne på stasjonene og øke kapasiteten på hele jernbanenettet. Tilsving ved Kongsvinger bør gi høyest prioritet. Trafikken fra Solørbanen og tømmerterminalen på Norsenga skaper en utfordrende situasjon. Det legger bl.a. begrensninger på lengden på godstog som går på Kongsvingerbanen.

Solørbanen mangler i dag fjernstyring. Utbygging av ERTMS er planlagt gjennomført i 2024. Sammen med fjernstyring vil elektrifisering av Solørbanen øke kapasiteten i hele jernbanesystemet og avlaste Dovre- og Hovedbanen Nord. Elektrifisering av Solørbanen ligger inne i gjeldende NTP, og må videreføres og gjennomføres i neste NTP-periode.

Med vennlig hilsen  
NORSKOG

*Benthe E. Løvenskiold*  
**Benthe E. Løvenskiold**  
Næringspolitisk sjef