

NOTAT fra NORSKOG til transport- og kommunikasjonskomitéen, Statsbudsjettet 2021.

SKOGBRUK – en strategisk næring for Norge!

Råvareleddets rolle i utviklingen av verdikjeden skog og tre er og blir å sikre en jevn og tilstrekkelig strøm av råstoff.

Innen samferdsel har det vært en stor satsing de siste årene, - økte bevilgninger til veier, kaier og bane. Dette er svært viktige tiltak for vår næring som frakter stort, tungt og langt.

Jernbane

Hedmark og Oppland, nå Innlandet, er de to største skogfylkene. Norsenga på Kongsvinger, som er Norges største tømmerterminal volummessig, men liten i areal, er sprengt. Norsenga spiller en viktigere rolle enn de øvrige terminalene, og har en nøkkelfunksjon for godsflyten i det samlede jernbanenettet. Derfor må det gjøres noe raskt her for at de andre tiltakene skal få ønsket effekt.

Det er samtidig viktig å at også settes fart på tilsving i Kongsvinger, fra Solørbanen mot Sverige, som er en nøkkel for å utløse nytteeffektene for både skognæringen og fiskeindustrien på Helgeland. Tilsvinger som den i Kongsvinger og Elverum underbygger kjernen i Jernbanedirektoratets godsstrategi om å ta hele nettverket i bruk. Det er i og rundt Kongsvinger man finner skognæringens virkelige transportpropp.

Å ruste opp og legge til rette for jernbanetransport av tømmer er bra både for klima, trafiksikkerhet og muligheten for å drive lønnsomt i alle ledd av verdikjeden. Det er også viktig å huske at selv om vi nå er avhengig av å eksportere noe massevirke ut av landet, så kan den samme jernbanestrekningen brukes til import senere.

Det samme gjelder for kaier. Her er det ikke snakk om transportere mest mulig ut av landet, men like gjerne til f.eks. Norske Skog Skogn og annen norsk industri som ligger ved kai og som får mye av virket sjøveien. For kystskogbruket, der mye av skogen nå er på vei inn i hogstmoden alder, er tilgang til kai helt avgjørende. Men før virket kommer på kai må det fraktes med tømmerbil og veiene på Vestlandet er mange steder ikke rustet for tømmertransport. Det er derfor viktig at det settes av midler til opprusting av disse, og at vegvesenet gis mulighet til oppskrivning av veiene for korte perioder, da det gjerne er mange 10-år til det skal fraktes tømmer ut på de samme veiene igjen.

Bruprogrammet

Vi var spesielt fornøyde med at det i 2018 ble satt av penger til en «*egen ordning for utbedring av flaskehalsen som er til hinder for effektiv tømmertransport*».

Ved å utbedre disse flaskehalsene kan vi utnytte de andre delene av veinettet som faktisk er bra. Det foreslås bevilget 20 mill. kroner i 2021 til denne tilskuddsordning som omfatter flaskehalsen for tømmervogntog på fylkesveinettet. Dette er langt mindre enn det som var planen når dette bruprogrammet ble igangsatt. Planen var da at det skulle bevilges 50 mill. kroner i seks år, totalt 300 mill. kroner. Dette er ikke blitt fulgt opp, noe som gir en uheldig uforutsigbarhet. Forsterking av bruer og utbedringer er nødvendig for å oppnå en effektiv transport i skog- og treindustrien, som er en forutsetning for verdiskaping og konkurransekraft.

Satsing på persontrafikk må ikke gå på bekostning av næringstransport og dermed verdiskaping.

Et skarpere fokus på godstransporten langs vei, jernbane og sjø er helt avgjørende for verdikjeden, enten det dreier seg om råvare eller ferdige produkter. Verdikjeden må ha rammebetingelser som samlet kan måles med de land vi konkurrerer med.