

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.

Regjeringens satsing på samferdsel er av stor betydning for skogbruket som håndterer store volumer og der transportkostnader er avgjørende for aktiviteten. Effektivt samspill mellom ulike transportbærere som veg, bane og båt er og blir stadig viktigere.

Vei

I NTP ligger det inne midler til flaskehals i skogbruket (bruprogrammet), 300 mill. fordelt over 6 år. Egne midler til å utbedre flaskehals er nødvendig slik at vi kan utnytte de andre delene av veinettet som faktisk er bra. Vi hadde imidlertid forventet at denne potten hadde vært adskillig høyere enn 21 millioner i årets budsjett ut fra signalene som har vært gitt. Skal vi ha full nytte av veiene som nå tåler 60 tonn, må bruene også forsterkes.

Det nevnes et stadig økende vedlikeholdsetterslep på fylkesveger. Her trengs det store summer for å fjerne forfallet.

Jernbane

Det har de siste årene vært mye snakk og skriving om å få mer gods på bane. Mengden tømmer transportert på jernbane har de siste 10 år økt fra ca. 1,1 mill. m³/år til ca. 2,8 mill. m³/år. Tømmertransport er jernbanens suksesshistorie. Det har vært **planlagt** for store summer innen dette feltet, men det har likevel ikke blitt bedre tømmerterminaler, tilsvinger eller andre effektiviserende tiltak. Skal jernbanen fortsatt være et konkurransedyktig alternativ, så må «spaden i jorda» snarest.

Godstransport må prioriteres før persontransport hvis vår næring skal kunne levere solide arbeidsplasser i distriktene også i fremtiden.

Tømmerterminalen på Kongsvinger, 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 å få ønsket effekt.

Det er samtidig viktig å prioritere tilsving i Kongsvinger, fra Solørbanen mot Sverige, som er en nøkkel for å utløse nytteeffektene for både skognæringen og industrien på Helgeland.

I tillegg vil en ny terminal på Hauer seter bidra til å få mer tømmer fra vei til bane, da det i dette området kjøres mye på lastebil rett fra skogen til industrien. Her har næringen selv anlagt en midlertidig terminal som alene sparer Oslo for 5-6.000 tømmerbiler i året. Det er svært viktig at en permanent terminal er på plass da den midlertidige ikke kan brukes lenger.

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 virke ut av landet, så kan den samme jernbanestrekningen brukes til import senere.

Den måten Jernbanedirektoratet og BaneNOR regner inn kostnader på, ender hver gang med at kostnadene er for store og ikke lar seg forsvare samfunnsøkonomisk. Her må man være mye mer edruelig og planlegge for hva som er nødvendig å ha og ikke hva som det er fint å ha. Denne planleggingen må skje i nær dialog med næringen, slik er det ikke i dag.

Kai

De samme utfordringer gjelder for kaier. Tilgjengelige kaier med stor nok lagringsplass er viktig for en kostnadseffektiv transport. Her er det ikke snakk om å 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.

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 minst er på nivå med de land vi konkurrerer med.**