

Innspill fra NORSKOG til NTP

I denne NTP pekes det på at tiltak som bidrar til mer effektiv og miljøvennlig tømmertransport er viktige.

Det er derfor svært bra at det legges opp til videreføring av ordningen med tilskudd til utbedring av flaskehalser på fylkesvegene med 480 mill i planperioden. Dette såkalte "Bruprogrammet" har fungert veldig godt. Dessverre samsvarer ikke de gode hensiktene i tidligere nasjonale transportplaner med bevilgninger i senere års budsjetter. Det er derfor viktig med samsvar mellom budsjetter og NTP i den kommende perioden.

I Hurdalsplattformen pekes det på aktiv bruk av skogressursene, og viktigheten av å legge til rette for å få mer gods over fra veg til bane.

I tillegg er skog nevnt som en av 7 satsingsområdene i Grønt industriløft.

Riksrevisjonen påpekte også for lang tid tilbake at det ble gjort for lite for å legge til rette for mer gods på bane.

Skognæringen er en stor bruker av jernbane. Vi skal frakte tunge varer med lav kilopris langt, og da er jernbane avgjørende.

Transport av tømmer på bane har vært jernbanens suksess fram til nå, men denne suksesshistorien kan være i ferd med å blekne.

Vi ser nå en sterk økning i kostnadene ved å bruke jernbane, noe som er svært dårlig nytt. Det blir nå billigere å kjøre tømmeret med vogntog på veg over lengre strekninger. Dette er ingen tjent med at fortsetter, da konsekvensene er uheldige både for klima, trafikksikkerhet og økonomi.

I denne NTP er mange av tiltakene for jernbane - slik som krysningsspor og effektivisering av tømmerterminalene - oppført under «Mindre tiltak». Dette vil si at dere som politikere har gitt Jernbanedirektoratet og BaneNOR myndighet til å prioritere når det gjelder disse tiltakene. Det mener vi er merkelig så lenge dere ønsker en sterk satsing her.

For oss er fortsatt terminalene på Kongsvinger og Hauer seter viktigst, i tillegg til tilsvinger i Kongsvinger, Elverum og Hamar.

Transport utgjør en stor kostnadsandel for tømmerføringen, og det er normalt ikke lønnsomt med mer enn én omlasting. Det er derfor viktig med godt planlagte løsninger mellom veg, bane og kai.

Norges største tømmerkai, Lierterminalen, forventes nedlagt om ikke altfor mange år. Her er det helt avgjørende at ny tømmerkai er på plass i dette området innen den tid. Vi er glade for å se at dette også er påpekt i denne NTP, men understreker at dette krever tett oppfølging da det er vanskelig å etablere enighet lokalt.

Vi må heller ikke glemme jernbanen og terminalene i beredskapssammenheng. Når Dovrebanen ble stengt pga brukollaps i fjor oppsto det store utfordringer. Med en dårlig og gammel Rørosbane som alternativ erfarte vi at hele forbindelsen mellom nord og sør i perioder var ute av funksjon. Dette er ikke holdbart.

Det finnes heller ikke lagringsplass til tømmer på terminaler hvis det skulle komme en stor stormfelling. Store nok tømmerterminaler er uansett avgjørende for effektiv håndtering av tømmer fra veg til bane.

Mener man alvor med å få mer gods over fra veg til bane, må persontransporten i noen sammenhenger vike.





