

Til

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

DERES REF.:

VÅR REF.: Heidi Finstad

Oslo, 30. juni 2020

## Høringsinnspill – "Nasjonal transportplan 2022-2033 - Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet"

Treindustrien viser til høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra departementet i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 med svarfrist 1. juli 2020.

Svarene på oppdragene til transportvirksomhetene og høringsinnspillene vil være et viktig grunnlag når NTP 2022-2033 ferdigstilles. Treindustrien stiller seg bak NHOs og BNLs høringssvar og understreker viktigheten av et tydelig næringslivsfokus i kommende NTP. Treindustrien inngår i Byggenæringens Landsforening og NHO-felleskapet.

Etatenes planforslag ble tidligere presentert samlet, det er nå mer krevende å gi en helhetlig faglig vurdering av alle oppdragene. Treindustrien har ikke vurdert disse enkeltvis, og velger overordnede innspill basert på medlemsbedrifter behov.

Treindustrien er bransjeorganisasjon for produsenter av byggematerialer i tre med medlemsbedrifter innen treindustri, trelastproduksjon, limtrefabriker, elementprodusenter, moduler, precut, mv. Medlemmene er viktige leverandører av halvfabrikata til annen treforbrukende industri og leverer råvarer til treforedlings-, sponplate- og fiberplateindustrien og produsenter av bioenergi. Treindustrien har en nøkkelrolle i flere verdikjeder; både byggenæringen, skognæringen, energisektoren og transportsektoren. Bedriftene er leverandører både på hjemmemarkedet og eksport.

Produksjon av trelast og byggevarer innebærer transport av store volumer. Tømmer og råvarer skal fraktes til produksjonssted, biprodukter som flis skal videre til annen industri, og ferdigvarer skal ut til markedet nasjonalt og internasjonalt. Transportkostnader utgjør en betydelig del av totale utgifter for bedriftene og marginene er små. Konkurransedyktige rammebetingelser innen samferdsel er derfor helt avgjørende for norsk konkurransekraft i vår sektor.

Mer effektiv transport vil også bidra i klimasammenheng, og er et av tiltakene som trekkes fram i Klimakur 2030.

## Forutsigbarhet

For treindustrien er forutsigbarhet helt avgjørende fordi det danner grunnlaget for investeringer. Derfor understrekes viktigheten av at tiltak som ligger inne i dagens NTP gjennomføres som planlagt og følges opp i de årlige budsjettene.

Det er viktig at industrien kan stole på at vedtatte planer gjennomføres som planlagt. Ellers svekkes konkurransekraften og man risikerer investeringer som bygger på uriktige forutsetninger.

## Klima og miljø

Samferdselsdepartementet har i oppdragsbrev nr. 7 lagt til grunn at arbeidet med «Klimakur 2030» skal inngå i det faglige grunnlaget for neste NTP, dette støtter Treindustrien. Reduksjon i utslippene av klimagasser må prioriteres høyt. Det betyr økt bruk av jernbane, økt bruk av biodrivstoff, økte totalvekter på kjøretøy og økt bruk av modulvogntog.

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

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

## Vegtransport

Treindustrien vil særlig peke på følgende tiltak som er viktige for å effektivisere transporten på veg i kommende NTP-periode:

- Bruprogram – økt andel 60 tonn
- Modulvogntog
- Innføring av en bruksklasse BkT8/60
- Vedlikeholdsetterslep på fylkesvegnettet

## Bruprogram

I inneværende NTP-periode er det lagt opp til gjennomføring av et program for forsterkning av bruer på fylkesvegnettet. I Meld. St. 33 (2016-2017) ligger det til grunn for perioden 2018-2023 en ramme på 50 mill. kroner hvert år i 6-årsperioden, til sammen 300 mill. Foreløpig er det kun bevilget 50,8 mill. Bruprogrammet må gjennomføres som forutsatt.

Bruprogrammet er svært viktig for å utvikle et helhetlig vegnett, hvor forutsigbarhet er viktigste grunnlag for investeringer i norsk industri.

## Modulvogntog

Modulvogntog benyttes til transport av flis, trelast og byggevarer i treindustrien og byggenæringen.

Det har nylig vært høring på forslag om å åpne tømmervogntognettet for modulvogntog. Det er viktig at man tillater en type modulvogntog som har kjøreegenskaper mest mulig like tømmervogntogene og som er egnet for norsk vegnett. Det er gode erfaringer med kjøretøytypen som benyttes som tømmervogntog. Ved å utnytte denne erfaringen kan man unngå unødige investeringer i vegnettet. Det er et mål å få en effektiv og minst mulig ressursbelastende prosess med å åpne for modulvogntog og 24-meters vogntog. Det er mer effektivt å åpne hele tømmerveinettet for modulvogntog, og deretter ved behov legge begrensninger på enkeltstrekninger der særlige forhold tilsier det. Dette framfor et utgangspunkt der alle veier er stengt og må åpnes hver for seg.

### Bruk av kjøretøyer med flere aksler – innføring av bruksklasse BkT8/60

Dagens regelverk for tømmertransport bygger på bruk av vogntog med 3-akslede biler og 4-akslede tilhengere. Det gir tillatte totalvekter på hhv. 50 og 60 tonn på BkT8 og Bk10. Den tekniske utviklingen er imidlertid i ferd med å innhente disse kjøretøyene. Regelverket bør tilpasses 4-akslede biler og 5-akslede tilhengere.

Beregninger som er gjennomført viser også at kjøretøyer med flere aksler er mer veg-vennlige, og at de kan tillates for økte vekter uten at slitasjen på vegnettet vil øke. Tvert imot kan slitasjen bli mindre.

De siste årene har Statens Vegvesen gjennomgått og reklassifisert nesten alle bruere på riks- og fylkesvegnettet. Usikkerheten om hva bruene tåler er dermed eliminert.

Trafikksikkerhet, vegslitasje, klimagassutslipp og økonomi tilsier at tillatte totalvekter på svake veger med BkT8 så raskt som mulig bør økes til 60 tonn for kjøretøyer med 9 aksler. Endringen bør skje gjennom opprettelse av en bruksklasse T8/60. Innenfor denne bruksklassen vil aksellast-bestemmelsene begrense tillatte totalvekter for kjøretøyer med 8 aksler.

### Vedlikeholdsetterslep vegnettet

Økende vedlikeholdsetterslep på fylkesveier er en stadig økende utfordring, med store konsekvenser for transportøkonomien. I neste NTP-periode er det nødvendig med tiltak som medvirker til å redusere vedlikeholdsetterslepet.

### Jernbanetransport

I gjeldende NTP ligger det inne flere tiltak som vil legge til rette for en kraftig effektivisering av tømmertransporten på jernbane. De ulike terminalene har ulik modenhet i prosess, både teknisk og planmessig. Det er knyttet ulike problemstillinger til hver av disse terminalene.

- **Terminal på Hauer seter**

I forrige NTP lå det inne en ny kombi- og tømmerterminal på Hauer seter. For skog- og trenæringen vil en terminal her være helt avgjørende for å få mer tømmer fra vei til bane. Den geografien som vil sogne til denne terminalen har store skogressurser. 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.

- **Godstiltak Kongsvinger**

Jernbanedirektoratet har mottatt en utredning fra BaneNOR med anbefalinger for godstiltak i og rundt Kongsvinger. Det er behov for utvidelse og flytting av dagens terminal på Norsenga, samt tilsving og kryssningsspor. Det er avgjørende at arbeidet med disse foreslåtte tiltakene er basert på norsk industri

sine interesser for å legge til rette økt verdiskaping og investeringer i Norge. Det må prioriteres tiltak som kan settes i gang så snart som mulig.

- **Terminal på Rudshøgda**

En ny tømmerterminal på Rudshøgda ved Mjøsbrua der E6 og Rv. 4 møtes er viktig for skogkommuner vest for Mjøsa. I dag fører lang biltransport til høyere transportkostnader og unødige klimagassutslipp. En ny tømmerterminal på Rudshøgda vil endre på dette. Arbeidet med hovedplan for terminalen på Rudshøgda er etter det vi forstår mer eller mindre ferdig, men prosjektet er satt på vent i påvente av avklaring om trasévalg for InterCity-strekningen mellom Brumunddal og Moelv. Det legges til grunn at Sørli tømmerterminal opprettholdes.

## Nye tiltak i NTP for perioden 2022-2033

Dagens treindustri er i positiv utvikling. Tømmerterminaler langs Sørlandsbanen er viktiggrunnlag for investeringer, hvor terminaltiltakene i dette området er ledd i tilrettelegging for pågående industrietablering i Åmli i Agder:

- Sunde ved Nordagutu i Telemark: Terminalen skal erstatte dagens løsning med bruk av Bø og Lunde stasjoner. Det er betydelige sikkerhetsutfordringer knyttet til trafikk fra tømmervogntog, personbiler og gående.
- Lastespor langs Sørlandsbanen mellom Kristiansand og Egersund.
- Oppgradere sidespor fra Nelaug stasjon til Simonstad for ny industri i Åmli.

## Strekningskapasitet

I tillegg til etablering av nye tømmerterminaler er det nødvendig å bygge ut kapasiteten på jernbanenettet. Det er viktig at ikke godstransport taper for satsing på persontrafikk. Følgende tiltak må prioriteres:

- **Kryssingsspor**

På flere strekninger er framføringstiden i dag altfor lang. Et eksempel er strekningen Lillehammer-Sarpsborg der framføringstidene i 2020 er over 7 ½ timer. Med bil tar det ca. 3 ½ timer å kjøre denne strekningen. 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.

- **Tilsvinger – Kongsvinger og Elverum**

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 prioriteres høyest. Trafikken fra Solørbanen og tømmerterminalen på Norsenga skaper en utfordrende situasjon på Kongsvinger stasjon. Det legger bl.a. begrensninger på lengden på godstog på Kongsvingerbanen.

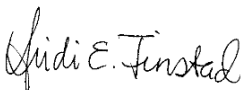
- **Elektrifisering av Solørbanen**

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.

## Oppsummert:

- Samferdselstiltak som støtter opp om utvikling av verdiskaping i Norge må prioriteres, fremfor samferdselstiltak som fremmer råvareeksport
- Tiltak i dagens NTP må gjennomføres og finansieres i årlige budsjetter
- Forutsigbarhet er avgjørende for investeringer i dagens industri og er grunnlag for ny industrietablering i Norge
- Ambisjonene i dagens NTP må videreføres i ny NTP-periode for å redusere konkurranseulempen knyttet til transport
- En viktig strategi i ny NTP må være å sørge for sammenhengende industristrekninger, fra råvare og ut til kunde
- Vegnettets kapasitet må utnyttes ved at flere strekninger åpnes for modulvogntog som kan ta med mer last, gir miljøeffekter og store kostnadsbesparelser
- NTP er et verktøy som må bidra til like konkurransevilkår:
  - Eksempelvis ved å fjerne begrensninger i vegnettet som hindrer norsk næringsliv i å utnytte modulvogntog
  - Bompengefinansiering må ikke skape konkurransevridning mellom regioner eller bedrifter, eller medvirke til svekket konkurransekraft for norske bedrifter sammenlignet med konkurrenter
- Fjerne flaskehalsen på vegnettet ved å slutføre bruiprogrammet på 300 mill. som ligger inne i dagens NTP
- Redusere vedlikeholdsetterslepet, særlig på fylkesvegnettet
- Mest mulig gods fra vei til bane er strategisk viktig satsing
- Gods- og næringstransport må ikke tape for satsing på persontransport på bane
- Satsingen på produksjon av biodrivstoff i Norge må ligge fast for å nå samfunnets klima- og miljømål.

Med hilsen  
Treindustrien



Heidi Finstad  
Adm. Direktør