



**MOELVEN**<sup>®</sup>



Til: Jernbanedirektoratet

22.06.2018

## **Høring på forslag til handlingsprogram for jernbanesektoren – kommentarer om tømmerterminal på Rudshøgda**

Vi viser til forslag til handlingsprogram for jernbanesektoren for perioden 2018-2029 som er på høring fra Jernbanedirektoratet.

Denne høringsuttalelsen sender vi for å understreke vår støtte til høringsuttalelsen fra Verdikjeden Skog og Tre datert 19. juni 2018, der våre interesseorganisasjoner sammen med andre interesseorganisasjoner i verdikjeden stiller seg bak Jernbanedirektoratets forslag til handlingsprogram. Samtidig finner vi grunn til å utdype vårt syn på ny tømmerterminal på Rudshøgda som følge av høringsuttalelsene fra fylkestinget i Oppland og fylkestinget i Hedmark. Etter vår oppfatning har begge fylkesting foretatt en unødvendig kopling mellom tømmerterminal på Rudshøgda og InterCity-utbyggingen.

Vi registrerer at fylkestinget i Oppland har fattet et vedtak den 12. juni 2018 som lyder:

*«Fylkestinget forventer at planlegging av parsellen Brumunddal – Moelv kommer i gang i 2019, slik at utbygging av parsellen vil ha oppstart i begynnelsen av andre 6-årsperiode. Dobbeltsporet Brumunddal-Moelv må ses i sammenheng med tømmerterminalen på Rudshøgda. I forbindelse med planleggingen av ny tømmerterminal på Rudshøgda må det gjennomføres en utredning som vurderer behov og omfang av denne terminalen. Dette med bakgrunn i at Sørli-terminalen i Stange fortsatt skal bestå, og at det nå er planer om reetablering av tømmerterminal på Trevatn i Vestre Toten.»*

Fylkestinget i Hedmark fattet et vedtak den 11. juni 2018 som bl.a. inkluderer følgende uttalelse:

*«Tømmerterminaler og plan for godsavvikling må utformes sammen med utbyggingen av InterCity. Tømmerterminalen ved Sørli i Stange er i dag det største og mest effektive omlastingssted ved veg til jernbane langs Dovrebanen. Planressurser til denne lokaliteten som framtidrettet tømmerterminal må avsettes raskt, og lokaliteten må bli en del av InterCity-utbyggingen.»*

*Planlegging av parsellen Brumunddal-Moelven bør skje så fort som mulig i første seksårsperiode, og tømmerterminalen på Rudshøgda må etableres når parsellen er planlagt. Parsellen må kunne tas i bruk i andre seksårsperiode.»*

Vi ønsker å kommentere deler av vedtakene.

1. Det kan se ut som om fylkestingene i Oppland og Hedmark forutsetter at utbyggingen av tømmerterminalen på Rudshøgda er avhengig av planleggingen av InterCity-utbyggingen mellom Brumunddal og Moelv.

Våre kommentarer:

Jernbanedirektoratet har ved flere anledninger uttrykt at tilkobling mellom tømmerterminalen på Rudshøgda og Dovrebanen eller InterCity-strekningen er forholdsvis ukomplisert og at det derfor ikke er behov for å vente med utbygging av terminalen på Rudshøgda til InterCity-utbyggingen på denne strekningen er planlagt. Hvis Jernbanedirektoratet fortsatt er av denne oppfatning, er det viktig at terminalutbyggingen ikke utsettes unødige.

2. Fylkestinget i Oppland har i sin uttalelse sagt at det må gjennomføres en ny utredning av behovet for tømmerterminalen på Rudshøgda. Fylkestinget peker på at Sørli-terminalen på Stange skal bestå, og det er planer om en tømmerterminal på Trevatn i Søndre Land.

Våre kommentarer:

Behovet for terminalen på Rudshøgda er grundig dokumentert både gjennom terminalanalysen som ble utført av Norges Skogeierforbund og NIBIO i samarbeid med aktørene i næringen vinteren 2015/2016, og gjennom næringens innspill til Jernbaneverkets godsstrategi sommeren 2016. Alle analyser baserer seg på enighet i næringen om valg av forutsetninger, og på informasjon fra Skogdata, SSB og NIBIO. Terminalen på Rudshøgda skal dekke Gjøvik, Vestre Toten, deler av Søndre Land, Nordre Land og kommunene i Valdres unntatt Sør-Aurdal. Videre skal terminalen dekke Ringsaker i Hedmark.

Sommeren 2016 ble det enighet mellom alle aktører på kjøper-, selger- og sagbrukssida om framtidig terminalstruktur i Mjøs-regionen. Enigheten som ble inngått forutsetter at Sørli-terminalen skal bestå, og at det skal bygges en ny terminal på Rudshøgda. Siden det har vært enighet om at Sørli skal bestå i nesten to år, er ikke dette nye forutsetninger.

Når det gjelder planene om en terminal på Trevatn, så er det et privat initiativ, og det er langt fra sikkert at dette blir realisert. Uansett blir en eventuell terminal på Trevatn ikke til erstatning for, men et supplement til en terminal på Rudshøgda. En eventuell terminal på Trevatn vil i liten grad påvirke behovet for ny terminal på Rudshøgda. Vi viser i denne forbindelse til Delrapport om terminalstruktur i området Lillestrøm – Kongsvinger – Elverum – Lillehammer, siste vedlegg, som beskriver næringens krav til gode terminaler. Vi har imidlertid ingen motforestillinger mot at enkelte aktører etablerer egne terminaler så lenge dette ikke går på bekostning av tiltak som kommer hele næringen til gode.

I det store og hele mener vi at forutsetningene for å etablere en terminal på Rudshøgda er de samme nå som da Jernbaneverkets godsstrategi ble utarbeidet sommeren 2016. At det dukker opp planer om private terminaler er like mye et uttrykk for behovet for å få på plass en tilfredsstillende terminalløsning for områdene vest for Mjøsa som et uttrykk for endrede forutsetninger.

For skognæringen i våre områder vil en terminal på Rudshøgda bety en årlig innsparing i transportkostnader på mer enn 10 mill. kr. Derfor er det viktig for oss at denne terminalen kan tas i bruk så raskt som mulig, og gjerne i tråd med den framdriftsplanen som Jernbanedirektoratet presenterte på NHO, LO og Skogeierforbundets seminar på Gardermoen den 14. mai, dvs. i 2022.

Med hilsen

**Mjøsen Skog**

Steffen Skolseg  
(Sign.)

**Viken Skog**

Olav Bjella  
(Sign.)

**Moelven Industrier**

Morten Kristiansen  
(Sign.)

**Stora Enso Norge**

Arne Ivar Øvergaard  
(Sign.)