



Innst. S. nr. 28

(2003-2004)

Innstilling til Stortinget fra samferdselskomiteen

Dokument nr. 8:102 (2002-2003)

Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Olav Akselsen, Sylvia Brustad, Bjarne Håkon Hanssen, Sigrun Eng og Knut Storberget om tiltak for å få større andel av tømmer og trelastprodukter transportert på jernbane

Til Stortinget

SAMMENDARG

I Dokument nr. 8:102 (2002-2003) fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem forslag som bedrer muligheten for skognæringen til økt transport av massevirke, flis og skogindustriprodukter på tog."

Som bakgrunn for forslaget vises det til at godstransporten på tog er i Norge karakterisert som "skognæringens hovedpulsåre". For innlandsfylkene Hedmark og Oppland er skognæringen et av fundamentene i næringsutviklingen i innlandet. Transportkostnadene for tømmer og flis er beregnet til over 30 mill. kroner pr. år om man tvinges til å flytte all transport fra tog til veg bare i Hedmark. En økning av transportkostnadene for skognæringen utover i dag, vil kunne gjøre uttak av tømmer til ulønnsom næringsvirksomhet. Dette vil kunne få alvorlig konsekvens for bl.a. sagbruksindustrien, og igjen for sysselsettinga i innlandet.

Skulle en i dag flytte den transport av tømmer og flis som går på tog over på veg, ville det innebære over 60 000 nye vogntog på våre veger med den trafikksikkerhetsmessige og miljømessige problematikk dette innebærer.

Myndighetene bør derfor fortsatt sikre slik transport på tog, og dessuten utvide mulighetene for transport på tog særlig av skogindustriprodukter.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans Gjeisar Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og fra Senterpartiet, Liv Signe Navarsete, viser til vedlagte uttalelse av 21. oktober 2003 fra Samferdselsdepartementet v/ statsråden i saken.

Komiteen vil understreke at det må være et mål å få større andel av tømmer og trelastprodukter transportert med jernbane, akkurat som det må være et mål at andre varer og produkter transporteres på en miljøvennlig måte.

Komiteen vil videre vise til at konkurransefortrinnet for jernbanen er avhengig av de rammevilkårene som myndighetene fastsetter og at det er naturlig å drøfte endringer i rammevilkårene i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan og behandlingen av de årlige statsbudsjett. Komiteen har for øvrig merket seg at Regjeringen i statsbudsjettet for 2004 foreslår at el-avgiften for jernbane fjernes, noe som vil gi en besparelse på 13 mill. kroner for CargoNet AS.

Komiteen vil dessuten vise til at det fra 15. mars 2003 ble åpnet for konkurranse innen godstransport på hele det norske jernbanenettet. Dette vil kunne muliggjøre en fortsatt vognlastdrift på utsatte strekninger dersom andre godsoperatører finner det lønnsomt og ønsker å satse på slik virksomhet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser for øvrig til at Samferdselsdepar-

tementet i svarbrevet av 21. oktober 2003 redegjør for utviklingstrekkene innenfor godstransport med jernbane, og at departementet konkluderer med at det ikke er riktig med spesielle tiltak rettet mot skognæringens transport av trevirke, flis og skogindustriprodukter med jernbane nå. Flertallet støtter denne konklusjonen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er av den oppfatning at kjørevegsavgiften kan gi grunnlag for konkurransevridding mellom vognlast på tog og lastebil. Kjørevegsavgiften gir heller ingen stimulering for å få godsoperatører til å gå over fra veg til bane.

Disse medlemmer er kjent med Regjeringens arbeid for å få andre enn CargoNet AS til å bruke jernbanenettet for godstransport. Disse medlemmer støtter dette, men mener at om dette skal bli en realitet, må kjørevegsavgiften bort. Disse medlemmer vil komme tilbake til dette i forbindelse med behandlingen av budsjettet for 2004.

Disse medlemmer ønsker å være aktive i å tilrettelegge for gods over fra veg til bane, og fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringa iverksette tiltak som legger til rette for økt godstransport generelt og vognlasttransport på jernbanen spesielt."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Stortinget ber Regjeringa iverksette tiltak som legger til rette for økt godstransport generelt og vognlasttransport på jernbanen spesielt.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:102 (2002-2003) - forslag fra stortingsrepresentantene Olav Akselsen, Sylvia Brustad, Bjarne Håkon Hanssen, Sigrun Eng og Knut Storberget om tiltak for å få større andel av tømmer og trelastprodukter transportert på jernbane - avvises.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 6. november 2003

Petter Løvik
leder

Odd Holten
ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 21. oktober 2003

Dokument nr. 8:102 (2002 – 2003) om forslag fra stortingsrepresentantene Olav Akselsen, Sylvia Brustad, Bjarne Håkon Hanssen, Sigrun Eng og Knut Storberget om tiltak for å få større andel av tømmer og trelastprodukter transportert med jernbane

Jeg viser til brev av 13.05.03 fra Stortingets samferdselskomite. Samferdselsdepartementet blir her bedt om å gi en uttalelse til forslaget om å be Regjeringen legge frem for Stortinget forslag som bedrer muligheten for skognæringen til økt transport av massevirke, flis og skogindustriprodukter på tog. Samferdselskomiteen ber også om en oversikt over den totale kjørevegsavgiften spesifisert på ulike transportert, herunder tømmertransport. Jeg beklager den lange saksbehandlingstiden i departementet.

I dag driver CargoNet AS tradisjonell vognlast for industrien, kombinerte transportert av ferdigvarer slik som tekstiler og innbo og systemtog hvor et spesielt vareslag transporteres for en kunde. Utviklingen i næringslivets behov for godstransport i de senere år har gått fra å være tradisjonelle vognlasttransportert til mer transport av ferdigvarer slik som tekstiler, innbo, dagligvarer m.v. Denne utviklingen har vært særlig markert de senere årene. Vognlasttransporten har i praksis vært et tilbud til industrien og har tradisjonelt omfattet bl.a. trelasttransportene. Det har tidligere vært til dels en betydelig vognlasttrafikk på bl.a. Røros- og Solørbanen i form av transport av trelast fra sagbrukene langs banene. I 2000 la CargoNet AS ned dette vognlasttilbudet, og fra og med nyttår 2003/04 vil selskapet legge ned all sin vognlastvirksomhet i Norge. NSB mener at grunnen til at vognlastvirksomheten med tog ikke kan drives lønnsomt er reduksjonen i den tradisjonelle industrien i Norge. Store deler av norsk industri er i dag lokalisert i havneområder som gjør skipsfart til et bedre egnet alternativ for godstransport av tradisjonelle industrivarer.

Med utgangspunkt i at totalmarkedet for tradisjonell vognlast er synkende, mens markedet for transport av ferdigvarer er stigende, har CargoNet i de senere år satset på kombinerte transportert. Dette omfatter transport av containere, vekselflak og semitrailere som inneholder ferdigvarer. Denne typen transportert omfatter henting/utkjøring av containere med lastebil på korte avstander kombinert med jernbanetransport over de lengre avstandene. Frakt av gods med lastebil har generelt sett sitt konkurransefortrinn på korte distanser, mens frakt av gods med jernbanen er kostnadmessig gunstigere på lengre avstander med store volum og klart gunstigere jo større avstandene blir. Gjennom kombinerte transportert er man i stand til å utnytte ulike transportmidlers fortrinn i transportmarkedet og på samme tid styrke samspillet mellom disse. I løpet av de siste 10 årene har CargoNets frakt av containere økt fra om lag 90 000 til om lag 300 000. Mens godstransportert på jernbane i Europa har hatt en betydelig nedgang

har CargoNet gjennom satsing på kombinerte transportert vært i stand til å beholde markedsandelene av det totale godsmarkedet i Norge.

Selv om konkurransekraften til CargoNet er størst innen containerfrakt og kombinerte transportert, satser selskapet også på Systemtog. Denne transportformen retter seg spesielt inn mot tømmer- og flistransportert. Et viktig område for denne typen transportert er Røros- og Solørbanen. CargoNet arbeider aktivt sammen med aktører innen skogbransjen for å sikre og utvikle tømmertransporten. CargoNet og skogbruket har blant annet etablert et felles selskap for å sikre tømmertransport på jernbane fra Hedmark til treforedlingsindustrien. Dette er et tiltak som bidrar til å sikre fortsatt bruk av Røros- og Solørbanen til transport av tømmer, og som sparer veinettet på Østlandet for 50 000 trailere pr. år bare på transport av denne typen gods.

Etableringen av tømmervognselskapet vil være et viktig bidrag for å sikre effektiv og miljøvennlig transport av skogindustriprodukter med jernbane. Ønsket om å samarbeide med CargoNet er også et viktig signal fra skognæringen om at jernbane er en transportform det vil satses på i fremtiden. Etableringen av selskapet har også vært en viktig forutsetning for at CargoNet skal satse på tømmertransport. CargoNet vil sammen med skognæringen investere om lag 40 mill. kr i nytt togmateriell for tømmertransport, noe som i stor grad vil bidra til å styrke og utvikle tømmer- og flistransport på Røros- og Solørbanen.

Fra og med 15. mars 2003 ble det åpnet for konkurranse innen godstransport på hele det norske jernbanenettet. Det ble åpnet for nasjonal godstransport for virksomheter som har tillatelse fra Statens jernbanetilsyn. Videre ble det åpnet for internasjonal godstransport på det transeuropeiske jernbanenettet for godstransport (TERFN) for virksomheter som har lisens samt har fått utstedet et sikkerhets sertifikat fra Statens jernbanetilsyn. Den norske delen av TERFN-nettet omfatter de fleste jernbanestrekningene i Norge. Åpningen av det norske jernbanenettet for andre godsoperatører vil kunne muliggjøre en fortsatt vognlastdrift dersom andre godsoperatører finner det lønnsomt og ønsker å satse på en slik virksomhet.

På bakgrunn av ovennevnte utviklingstrekk innenfor godstransport med jernbane mener Samferdselsdepartementet at det ikke er riktig med spesielle tiltak rettet mot skognæringens transport av massevirke, flis og skogindustriprodukter med jernbane. Transport av massevirke, flis og tømmer er ikke et regulert transportmarked. Konkurransefortrinnet til frakt av skogindustriprodukter med jernbane er imidlertid bl.a. avhengig av de rammebetingelsene som myndighetene fastsetter. Tiltak som knytter seg til endringer i rammevilkår med sikte på bl.a. å bedre muligheten for økt transport av gods på jernbane, herunder skogindustriprodukter er etter Samferdselsdepartementets mening

naturlig å drøfte i forbindelse med Regjeringens arbeid med Nasjonal transportplan og årlige statsbudsjetter. I statsbudsjettet for 2004 foreslår Regjeringen blant annet at el-avgiften for jernbane fjernes, jf. St.prp. nr. 1 (2003-2004). Selv om Røros- og Solørbanen er dieseltogstrekninger hvor det ikke påløper strømutfgifter er det anslått at en fjerning av el-avgiften gir en besparelse på 13 mill. kr totalt for CargoNet AS i 2004.

På forespørsel fra Samferdselskomiteen presenteres en oversikt over den totale budsjetterte kjørevegsavgif-

ten som CargoNet regner med å betale i 2003, spesifisert på ulike transporter, herunder tømmertransport.

Kjørevegsavgift CargoNet	i mill. kr
Tømmer- og flistransport	5
Tradisjonell vognlast	9
Systemtog	5
Totalt	19