



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

23/184-2

13. februar 2023

Svar på Dokument 8:89 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om miljøstøtteordningen for gods på bane

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite har ved brev av 19. januar 2023 oversendt dokument 8:89 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken. Det bes om min vurdering av representantforslaget. I dokumentet fremmes forslag om å gjøre miljøstøtteordningen for gods på bane til en femårig ordning for å sikre forutsigbarhet og lønnsomhet i bransjen.

Som dere skriver, har gods på jernbane utviklet seg svært positivt de siste årene. Kombi-/vognlast-segmentet, som møter sterk konkurranse fra veitransport, hadde i perioden 2019-2022 en vekst på 23 prosent målt i brutto tonnkilometer.

Det svenskbaserte selskapet Green Cargo meddelte 31. oktober 2022 at det trekker seg ut av det norske markedet, etter å ha drevet i Norge siden 2016. Green Cargo trafikkerte inntil 31. januar 2023 tre strekninger og hadde til sammen syv ruteleier for intermodal godstrafikk (intermodal vil si at to eller flere transportformer inngår i en transportkjede, typisk en container som fraktes både på bane og vei).

De gjenværende to selskapene i dette markedet er det relativt nystartede Onrail og landets største transportør av gods på bane, CargoNet. Som dere skriver har det vært klart at Onrail tar over fem av de syv rutene som GreenCargo etterlater seg. Nå har det også blitt klart at CargoNet tar over de siste to rutene. Green Cargos beslutning om å legge ned sin norske virksomhet ser derfor ikke ut til å øke antall containere på norske veier.

Det er økonomisk utfordrende å drive lønnsomt i dette transportsegmentet.

Miljøstøtteordningen, eller tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane, ble etablert i 2018

for å legge til rette for godsoverføring fra vei til jernbane. Ordningen er i utgangspunktet midlertidig, i påvente av at andre infrastrukturiltak for å bedre rammevilkårene for godstransporten på bane, skal gi effekt. Ordningen gjaldt i første omgang i tre år, til 2021, men er blitt forlenget til 2023. Som det fremkommer av Hurdalsplattformen, vil regjeringen bedre dagens miljøstøtteordning for godstransport på jernbane og regjeringen styrket også ordningen i vårt tilleggsnummer til Statsbudsjettet i 2022, og i 2023 bevilger vi 94,9 mill. kroner til ordningen.

I Hurdalsplattformen fremkommer det også at regjeringen vil legge til rette for at jernbanen kan ta en større andel av godstrafikken og det er da på de lange strekningene dette er relevant. Jernbanedirektoratet er i gang med en ny evaluering av tilskuddsordningen, og Samferdselsdepartementet har bedt direktoratet om å foreslå hvordan ordningen bør følges opp etter at den løper ut i 2023. Jernbanedirektoratet har fått frist til å komme med sin anbefaling til 17. april i år.

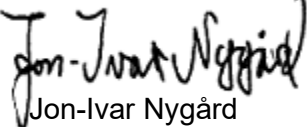
En midlertidig forlengelse av støtteordningen er ikke nødvendigvis det eneste eller beste tiltaket for å sikre tilfredsstillende lønnsomhet for gods på bane. Jeg har derfor igangsatt arbeid med å se nærmere på rammevilkårene for gods på bane. Eksempelvis vil det å tilrettelegge infrastrukturen for lengre tog også være med på å redusere kostnadene for operatørene. I Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 er det prioritert å gjennomføre effektpakker på fire relasjoner der jernbanen kan bidra med overføring fra vei til bane og dermed reduserte utslipp. Viktige tiltak i disse effektpakkene er forlengelse og bygging av nye kryssingsspor, samt å øke kapasiteten og effektivisere driften på noen av de viktige godsterminalene. Disse effektpakkene vurderes videre i arbeidet med ny NTP.

Et annet relevant virkemiddel for å bedre rammevilkårene for gods på bane er endring i tildeling av ruteleier. I jernbaneforskriften fremgår det i dag at offentlig kjøpt persontransport skal prioriteres foran godstransport, dersom det er konflikt i søknader om ruteleier. Denne prioriteringen kan endres dersom det gir vesentlig høyere samfunnsnytte. Samferdselsdepartementet har bedt Jernbanedirektoratet om å se nærmere på dette. Utredningen skal omfatte en vurdering av om det bør gjøres endringer i praksis for ruteplan og ruteleietildeling, i jernbaneforskriftens § 9-5 eller i direktoratets kjøp av persontransport, og foreslå ev. konkrete endringer. Oppdraget skal sees i sammenheng med direktoratets pågående arbeid med helhetlig strategi inn mot rulleringen av Nasjonal transportplan, hvor Jernbanedirektoratet er bedt om mer overordnede vurderinger om fordelingen av gods- og persontrafikk i rutetildelingen.

Stortingsrepresentantene foreslår nå å gjøre støtteordningen til en femårig ordning for «å sikre forutsigbarhet og lønnsomhet i bransjen». Som eksemplene overfor viser, har jeg igangsatt flere initiativ der vi ser på rammevilkårene for godstransport for å bedre lønnsomheten for gods på bane. Det er videre viktig å basere en ev. beslutning om videreføring av støtteordningen på et godt faglig grunnlag. Jeg ønsker derfor å avvente beslutningen om å videreføre godsstøtteordningen til vi har mottatt og vurdert evalueringen av anbefalingen fra Jernbanedirektoratet. Jeg vil vurdere den langsiktige utviklingen av

ordningen sammen med øvrige tiltak i utformingen av en helhetlig strategi for utvikling av jernbanen som jeg vil presentere i neste Nasjonal Transportplan.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Adresseliste

Stortingets President
Stortingets transport- og
kommunikasjonskomité



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/184-5

1. mars 2023

Svar på spørsmål fra SV - Dokument 8:89 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om miljøstøtteordningen for gods på bane

Jeg viser til spørsmål fra Transport- og kommunikasjonskomiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, hvor dere ber om et anslag for når noen av tiltakene som skal bedre rammevilkårene for gods på bane vil kunne gi effekt.

Som nevnt i mitt forrige svar ble flere effektpakker for gods på bane i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 foreslått prioritert i første seksårsperiode. Som påpekt i statsbudsjettet for 2023 har det imidlertid etter fremleggelsen av NTP 2022-2033 vært en ekstraordinær situasjon med virkninger av koronapandemien, krigen i Ukraina og stigende priser. Dagens nasjonale transportplan er ikke lenger realistisk gitt utfordringene Norge står overfor. Regjeringen vil derfor legge fram ny Nasjonal transportplan allerede våren 2024. Den nye transportplanen skal være oppdatert og tilpasset Norge fremtidige transportbehov, samtidig som de økonomiske rammene er tilpasset en fremtid med forventninger om økte behov i andre sektorer.

I inneværende NTP ble det innført en porteføljestyring av investeringene, slik at virksomhetene underveis kan foreslå rekkefølge og omfang på prosjekter og tiltak som gjennomføres innenfor rammen av NTP. Også neste NTP vil bygge på systemet med porteføljeprioritering. Virksomhetene jobber videre med å optimalisere prosjektene innenfor porteføljestyringssystemet slik at prosjektenes nytte forbedres ift kostnadene.

I porteføljeprioriteringen fra Jernbanedirektoratet våren 2022 er effektpakkene for de fire godsstrekningen definert som én effektpakke, og rangert på en femteplass i porteføljen. Jernbanedirektoratet uttalte da at effektpakken for kombigods skårer relativt høyt på lønnsomhet, men at det må arbeides for å øke modenheten i pakken, det vil si at det er behov for noe mer planlegging av tiltakene. Enkelte tiltak i effektpakkene kan realiseres og gi effekt tidligere. Siden det arbeides løpende med å optimalisere tiltakene i porteføljen, kan også prioriteringene av effektpakkene endres når Jernbanedirektoratet oppdaterer sitt innspill til porteføljeprioritering i den årlige innspillsrunden.

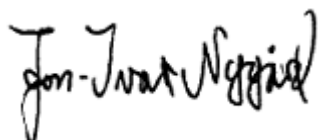
Gjennom det siste året har følgende større tiltak for gods på jernbane blitt gjennomført eller er under realisering:

- Det ble ferdigstilt tiltak på terminaler og kryssingsspor på Nordlandsbanen mellom Mo i Rana og Bodø. Innføringen av ERTMS i 2024 vil øke kapasiteten noe mer.
- Kapasiteten på Narvikterminalen ble økt, og arbeid med å øke kapasiteten på Narvik stasjon er igangsatt. Effektmål gitt for denne delen av effektpakken er 4-5 kombitog/døgn og 100.000 TEU/år. 3 togpar vognlast/uke.
- Gjennom Alnabru fase 1 har kapasiteten blitt noe økt, og nye portalkraner er under innfasing. Effektmål for denne delen av effektpakken er:
 - Økt avgangspunktlighet
 - Øke omlastingsvolum
 - Redusere løftkostnader
 - Redusere drifts- og vedlikeholdskostnader
 - Redusert antall skiftebevegelser
 - Bedre robusthet
 - Bedre utnyttelse av infrastruktur
- Nygårdstangen godsterminal i Bergen er under ombygging for økt kapasitet, med ibrukttagelse tidlig i 2024. Effektmål for denne delen av effektpakken er mulighet til å håndtere minimum 210.000 TEU/år og håndtering av 15.000 biler i biltransport på tog/år.

Tiltakene over har medført og vil medføre økt kapasitet og fleksibilitet. I tillegg gjennomføres det andre større effektpakker, slik som økning av kapasitet på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Åkersvika, som også vil ha en positiv effekt for godsoperatørene.

Effektpakker for godstransport vil bli vurdert i NTP 2025-2036, som etter planen legges frem våren 2024. NTP 2025-2036 kan endre omfang og tid, samt målsetninger for effektpakkene.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård