



STORTINGET

Innst. 271 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:89 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om miljøstøtteordningen for gods på bane

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gjøre miljøstøtteordningen for gods på bane til en fem-årig ordning for å sikre forutsigbarhet og lønnsomhet i bransjen.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 89 (2022–2023) fra stortingsrepresentantene

Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om miljøstøtteordningen for gods på bane.

Komiteen viser videre til statsrådens svarbrev 13. februar 2023. Komiteen viser også til tillegsspørsmål stilt fra Sosialistisk Venstreparti og statsrådens svar på disse i brev av 1. mars 2023. Brevene følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen er opptatt av at det tilrettelegges for mer gods på bane, noe som ble synliggjort i inneværende NTP, og flere ulike tiltak er nødvendige for å oppnå dette. Et av tiltakene er miljøstøtteordningen som er forlenget ut 2023.

Komiteen registrerer at statsråden i sitt svarbrev understreker behovet for å vurdere flere tiltak for å tilrettelegge for mer gods på bane, og videre at Jernbanedirektoratet er i gang med å se på de ulike rammevilkårene og tiltakene som eksisterer, for å danne et grunnlag for å gjennomføre eventuelle endringer i forhold til dagens tiltak og prioriteringer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er opptatt av at det legges til rette for at jernbanen kan ta større andel av godstrafikken.

Disse medlemmer viser til at nesten en tredjedel av Norges klimagassutslipp kommer fra transportsektoren. Her er veitrafikken en stor forurensner, mens kun 0,1 pst. kommer fra jernbane. Det har derfor en god effekt for klimaet når en større andel av godstransporten flyttes fra trailere til tog. Gods på bane har aldri vært mer populært. Fra 2020–2021 var veksten i godstrafikken på jernbanen tolv pst. Veksten fortsatte i 2022, hvor økningen i første halvår var på åtte pst. sammenlignet med året før. Samtidig ønsker stadig flere selskaper å frakte varer på tog. De siste fire årene har antallet trans-

portører doblet seg. Og tendensen er sterkt stigende: sommeren 2022 hadde godsselskapene søkt om å få frakte 30 pst. mer gods på bane i 2023, sammenlignet med 2022.

Disse medlemmer viser til statsrådets svar til komiteen og svar på Sosialistisk Venstreparti sitt oppfølgingsspørsmål, der det opplyses at Samferdselsdepartementet er i gang med å se nærmere på rammevilkårene for gods på bane. Dette arbeidet vil ha fokus på flere tiltak for å fremme mer gods på bane og lønnsomheten i bransjen. Jernbanedirektoratet er i gang med en evaluering av selve tilskuddsordningen for mer gods på bane og vil komme med sin anbefaling 17. april i år.

Disse medlemmer viser også til at det siste året er gjennomført eller er under realisering flere større tiltak som har medført og vil medføre økt kapasitet og fleksibilitet for godstransport på bane. Det er blant annet gjennomført flere tiltak på terminaler og kryssingsspor.

Disse medlemmer er opptatt av at de evalueringene og utredningene som er igangsatt, gir gode svar, slik at man får en oversikt og en helhetlig forståelse av hvilke tiltak og ordninger som fungerer best for å fremme mer gods på bane.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre mener det først og fremst er infrastrukturutbygging med kryssningsspor og bedre vedlikehold som varig vil styrke jernbanens konkurransekraft i godstrafikken, ikke subsidier. Disse medlemmer vil i denne sammenheng også vise til statsrådets svarbrev, som fremhever at tilrettelegging av infrastrukturen for lengre tog vil bidra til å redusere kostnadene for operatørene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre registrerer at aktørene, blant annet tilknyttet Jernbanealliansen, er svært fornøyd med effekten av den treårige miljøstøtteordningen for å få overført gods fra veg til bane. Ordningen ble etablert under Solberg-regjeringen og skulle gi en forutsigbarhet for aktørene, og blir betegnet som en stor suksess fra den ble innført i 2019. Videre merker disse medlemmer seg at status blant aktørene nå er at usikkerhet og mangel på forutsigbarhet for investeringer og togtilbud oppleves svært utfordrende. Disse medlemmer merker seg at statsråden nå har satt i gang et arbeid for å evaluere og vurdere hva de beste virkemidler vil være for å få gods fra veg til bane, og at dette arbeidet skal legges fram for vurdering i departementet i april 2023. Disse medlemmer mener derfor det vil være naturlig å avvente dette arbeidet, samt å vurdere slike ordninger som del av kommende NTP.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er opptatt av å få mer gods over på bane og

synes det er positivt at godstransporten på bane har økt de siste årene i Norge. Gods på bane gir god klimaeffekt, reduserer energibehovet og reduserer næringslivets transportkostnader. Hver lastebil med gods borte fra veiene betyr noe både for klima og trafikksikkerhet på veiene våre.

Likevel mener dette medlem at vi åpenbart ikke er i mål. Vi trenger ytterligere satsinger for å gjøre godstrafikk på tog mer forutsigbar for aktørene. Miljøstøtteordningen for gods på bane har vært svært vellykket og skapt vekst i godstransporten. Forutsigbare rammebetingelser er et fundament for at aktørene skal satse, og at investeringer kan gjennomføres. Derfor mener dette medlem at det er nødvendig å sikre en videreføring av miljøstøtteordningen. For å sikre effektiv godstransport på jernbanen fremover ligger det et betydelig investeringsbehov for godsoperatørene. For å sikre denne forutsigbarheten for næringen mener dette medlem at miljøstøtteordningen må videreføres ut over 2023 og gjøres flerårig. Dette medlem peker på at ordningen i dag er avhengig av årlige bevilgninger på statsbudsjettet. Det gjør at selskapene aldri kan være sikre på om pengene kommer neste år, noe som gjør det risikabelt å investere i nytt materiell.

Dette medlem viser til høringsinnspillet fra Godsalliansen, som påpeker følgende:

«I påvente av investeringer i godstiltak på banenetet, som vil bidra til å styrke togets konkurransekraft overfor veitransporten, er miljøstøtteordningen svært viktig. Et vedtak om en femårig støtteordning, slik representantforslaget legger opp til, vil gi forutsigbarhet og dermed legge til rette for at godsaktørene investeringer i nytt og mer effektivt togmateriell. Det vil igjen skape grunnlag for en mer konkurransedyktig godstransport på bane.»

Dette medlem mener det nå haster å gi forutsigbarhet og trygghet til godsselskapene, slik at de kan gjøre investeringer i visshet om at pengene vil komme, slik at man kan opprettholde og utvide godstransporten på bane. Sverige har allerede en femårig støtteordning. Nå mener vi det er på tide at Norge får det samme.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å opprettholde miljøstøtteordningen for gods på bane ut over 2023.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gjøre miljøstøtteordningen for gods på bane til en femårig ordning for å sikre forutsigbarhet og lønnsomhet i bransjen.»

Komiteens medlem fra Venstre støtter intensjonen til forslagsstillerne og vil komme tilbake til

forslagene så snart statsrådets evaluering av de beste virkemidlene for mer gods fra vei til bane er klar i april.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å opprettholde miljøstøtteordningen for gods på bane ut over 2023.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gjøre miljøstøtteordningen for gods på bane til en femårig ordning for å sikre forutsigbarhet og lønnsomhet i bransjen.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Framskrittspartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 8:89 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om miljøstøtteordningen for gods på bane – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mars 2023

Erling Sande

leder

Jone Blikra

ordfører



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 infrastrukturtiltak 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.

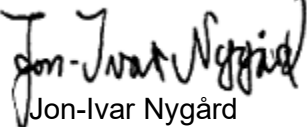
En midlertidig forlengelse av støtteordningen er ikke nødvendigvis det eneste eller beste tiltaket for å sikre tilfredsstillende lønnsomhet for gods på bane. Jeg har derfor igangsatt arbeid med å se nærmere på rammevilkårene for gods på bane. Eksempelvis vil det å tilrettelegge infrastrukturen for lengre 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 avvete 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.

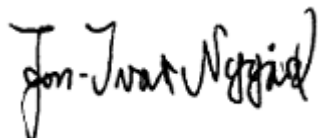
Gjennom det siste året har følgende større tiltak for gods på jernbane blitt gjennomført eller er under realisering:

- 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

