

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 09.05.2023
Saksref.: 202100546-52
Deres ref.:

Att: Oystein - Hakon Slettebo - Rembar

Svar på Nasjonal transportplan 2025-2036 - Oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget

Vi viser til bestilling fra Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet fra 28. februar 2023, som var en oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget til NTP 2025-2036. I bestillingen bes transportvirksomhetene om å utarbeide en alternativ bane som referanse for samfunnsøkonomiske analyser som er forenlig med klimamålene i 2030 og 2050 og som legger til grunn at nullvekstmålet i byområdene er oppfylt for hvert år i beregningsperioden. Videre bes transportvirksomhetene om å utføre beregninger som viser hvordan den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til de store investeringstiltakene vil endre seg dersom transporttetterstørrelsen i den alternative banen, heretter benevnt som klimabanen, legges til grunn.

På vegne av Bane NOR og Jernbanedirektoratet, sendes med dette en kort redegjørelse for de viktigste funnene fra disse beregningene. Nye supersider som viser resultatet fra hver analyse er vedlagt, samt en samletabell der resultatene fra klimabanen vises sammen med resultatene fra de samfunnsøkonomiske analysene som ble levert i forbindelse med prioriteringsoppdraget 31. mars 2023. Vi viser til den tverrsektorielle rapporten *Forutsetninger og usikkerhet knyttet til beregninger med klimabane 2 for transportvirksomhetenes prioriterte prosjekter* og TØI-rapport 1957/2023 der det redegjøres for forutsetninger og usikkerheter i klimabanen. Disse to rapportene sendes fra Statens vegvesen, på vegne av transportvirksomhetene.

Om resultatene fra jernbanens samfunnsøkonomiske analyser med klimabane for jernbanen

Bane NOR og Jernbanedirektoratet har gjort analyser av alle effektpakker som er foreslått prioritert med oppstart i første seksårsperiode i svar på prioriteringsoppdraget til NTP (inkludert ramme 1, 2 og 3).¹

Resultatene viser at samfunnsnyttene av de prioriterte jernbanetiltakene i første seksårsperiode av NTP 2025-2036 forbedres kraftig av tiltakene som legges til grunn for å nå målene i klimabanen. Dette skyldes at tiltakene nesten utelukkende bidrar positivt til jernbanens markedsgrunnlag, både for gods- og persontrafikk. Selv med en annen innretning av tiltak for å nå Norges klimamål enn de som er lagt til i disse beregningene, vil hovedkonklusjonen trolig være at effekten av jernbaneinvesteringer blir mer lønnsomme.

¹ Analysene for FRE16 utføres og leveres av Nye Veier AS.

For beregningene som nå er gjennomført er det lagt til grunn en klimabane som påvirker atferden tilsvarende forutsetningene som er beskrevet i klimabane 2 i klimabanenotatet fra transportvirksomhetene. Disse er følgende:

Tema	Innhold
Biodrivstoff	Bioinnblanding settes til 45 prosent for de andre transportformene
Elektrifisering	Elektrifisering med utgangspunkt i nasjonalbudsjettet for 2023, men justert opp for noen transportformer
Nullvekst	De ni byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler samt fem mindre byområder.
Drivstoffpris	50 kr/l
Frekvens kollektivtrafikk	33 prosent
Pris kollektivtrafikk	-25 prosent
Flybillettpris	Økes med 25 prosent, forutsatt at kostnaden for biodrivstoff i sin helhet veltes over på passasjerene
Skipbunkers	MGO (marint drivstoff): fra 515 \$/tonn til 1 165 \$/tonn

I forbindelse med dette arbeidet har de eksisterende verktøyene blitt tilpasset for å kunne beregne lønnsomhet av de forskjellige effektpakkene, med en referansebane som er svært ulik den som verktøyene er kalibrert mot. Dette innebærer at resultatene må anses som svært usikre. Likevel virker det rimelig at virkemidlene som legges til grunn bidrar til økt nytte av effektpakker på jernbanen. Dette handler eksempelvis om at effekten av forbedringer i enhetskostnader og kapasitet for godstransport vil være lønnsomme grep dersom etterspørselen etter jernbanetransport øker i tråd med det som er beregnet i klimabanen.

I forbindelse med beregningene er det ikke gjort vurderinger av kapasitet og tiltaksbehov for å ivareta økt vekst i gods- og persontrafikk i effektpakkene. En slik vurdering vil kunne påvirke samfunnsøkonomisk lønnsomhet av effektpakkene.

Under er resultatene for hver effektpakke kommentert, med en kort forklaring på de største endringene.

Forklaring for de ulike effektpakkene

Person

Det er gjort beregninger av følgende effektpakker, der hoveddelen av nytten kan knyttes til persontransport:

- Flere tog i Oslo-Navet/Ny rutemodell Østlandet
- Ny rutemodell på Vossebanen
- Flere tog på Trønderbanen – To tog i timen
- Flere tog på Jærbanen, trinn 2 10-minuttersfrekvens Stavanger – Skeiane

Fellestrekkene for disse analysene er at antall reiser fremover vokser kraftigere enn i referansebanen som ligger til grunn for hovedberegningene i prioriteringsoppdraget. Eksempelvis er reisende på Østlandet 22

prosent, Bergensområdet 36 prosent, Jærbanen 49 prosent og Trondheimsområdet 62 prosent høyere i 2030 dersom man legger veksten i klimabanen til grunn i stedet for referansebanen.

I tillegg kommer den direkte etterspørselseffekten av de ulike effektpakkene. Dette medfører at tre av fire analyserte effektpakker for persontransport får bedret lønnsomhet. Effektpakken Flere tog i Oslo-Navet går fra å være svakt ulønnsom med en netto nåverdi på -626 sammenlignet med NTP-referansebanen til å være klart lønnsom, med en netto nåverdi på 14 779. For Flere tog på Trønderbanen og Flere tog på Jærbanen har disse fortsatt negativ netto nåverdi, men bedret sammenlignet med referansebanen: Fra netto nåverdi -4653 til netto nåverdi -2560 på Flere tog på Trønderbanen, og fra netto nåverdi -2262 til netto nåverdi -1807 for Flere tog på Jærbanen.

For Ny rutemodell på Vossebanen er det dessverre en feil i rutemodellen som ligger til grunn for beregningene. Dette fører til at de reisende på regionale- og fjerntog får økt reisetid som følge av tiltaket; særlig i retning Bergen – Myrdal. Med større passasjergrunnlag, vil flere få denne ulempen. Det foregår en prosess for å kartlegge og rette opp i nevnte feil. Frem til feilen er rettet må resultatene fra klimabanen anses som feil. Det er derfor ikke vist resultater fra denne analysen i vedlagte supersider og samletabell.

Gods

For godstransporten er alle de fire effektpakkene for kombitransport beregnet på nytt sammenlignet med klimabanen. I denne banen forutsettes en kraftig økning i drivstoffprisen på sjø og vei, noe som gir jernbanetransport en stor vekst. Denne veksten er beregnet til mellom 60 og 280 prosent for de ulike banestrekningene.

Dette vil øke nytteeffektene, hovedsakelig via to kanaler. Den største effekten er tiltakene som øker kapasiteten, slik at jernbanenettet i større grad kan frakte den etterspurte godsmengden. Den andre hovedeffekten er at det volumet som allerede går på jernbane er større, slik at reduserte enhetspriser vil omfatte et større volum enn i referansebanen. I sum vil lønnsomheten til alle pakkene forbedres vesentlig sammenlignet med hovedberegningene i prioriteringsoppdraget. Alle effektpakkene vil være klart lønnsomme, dersom vi legger klimabanen til grunn.

Trondheim - Bodø: Netto nåverdi endres fra 10 mill. kroner til 4 321 mill. kroner. Årsaken til bedringen i resultatet er at etterspørselen etter jernbanetransport har økt med om lag 200 prosent i med klimabaneforutsetninger som følge av kostnadsvekst for veitransport. Dette gjør at verdien av økt kapasitet øker betraktelig. Dette bidrar til at trafikantnyttene øker. Økt trafikantnytte er den største driveren bak den bedrede lønnsomheten.

Oslo – Bergen: Effektpakken får en bedret lønnsomhet fra -762 mill. kroner til 5 998 mill. kroner. Den overførte trafikken som beregnes i godsmodellen er om lag fire ganger høyere enn i NTP-referansebanen. Godsmodellen beregner også dobbelt så høy endring i reduserte logistikk-kostnader, og dette skyldes økte transportkostnader i klimabanen. Godsmodellen beregner mer overføring fra sjø, siden transportmiddelfordelingen på landsbasis er endret i klimabanen, og dette gjør at konkurranseflatene er endret. Det største bidraget til nytten er også i dette tilfellet økt kapasitet, som gjør at jernbanen i større grad kan betjene den økte etterspørselen. I likhet med Nordlandsbanen har etterspørselen etter jernbanetransport økt, som gjør at den unngåtte avvisingen av jernbanetransport vil oppstå fullt ut fra effektpakken er ferdigstilt.

Oslo - Narvik: Godspakken på Kongsvingerbanen får en økt netto nåverdi fra 2942 mill. kroner til 6094 mill. kroner mellom referansebanen og klimabanen. I likhet med de andre effektpakkene er det trafikantnyttene som bidrar, og bidraget kommer i hovedsak av økt kapasitet. Kongsvingerbanen skiller seg fra de andre i godsmodellkjøringene, der overføringen i større grad kommer fra sjøtransport. Dette skyldes at det meste av biltrafikken allerede i referansen er overført til andre transportmidler som følge av kostnadsøkningen i klimabanen.

Oslo - Trondheim: Kombitransport Oslo – Trondheim får en bedret lønnsomhet fra -467 mill. kroner til 3 596 mill. kroner. I likhet med Kongsvingerbanen beregner godsmodellen at mer av overføringen kommer fra sjø, fremfor bil som i vanlig bane. Det er også en lavere overføring til tog i tonnkm. Dette skyldes at transportmiddelfordelingen og konkurranseflatene er annerledes i klimabanen enn i NTP-referansen ved at det transporteres mer på sjø. I likhet med de andre effektpakkene er den største effekten knyttet til økt kapasitet i kombinasjon med økt etterspørsel.

Med vennlig hilsen

Knut Sletta
Jernbanedirektør

Solveig Paule
Avdelingsdirektør Sektorsamordning

Mottaker(e): Samferdselsdepartementet, Samferdselsdepartementet v/ Oystein - Hakon Slettebo - Rembar, Samferdselsdepartementet v/ Are Forbord, Nærings- og Fiskeridepartementet

Kopi: BANE NOR SF, BANE NOR SF v/ Anne Siri Haugen, BANE NOR SF v/ Gea Lutnaes Trøen

Vedlegg: Jernbanen Supersider med klimabane

Mai leveranse - NTP 2025-2036 Effektpakker med klimabaner

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur