

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Dato: 15. november 2020  
Sider: 2

Att: Jan Fredrik Lund

## Nasjonal transportplan 2022-33, jernbanesektorens leveranse 15. november

Vi viser til arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-33 og oppdrag av 8. juli 2020 *Beregninger og forutsetninger for leveransen 15.10.20* (ref. 19/172-75), samt oppdrag av 7. oktober 2020 *Operasjonalisering og utvikling av indikatorer for teknologi, naturmangfold og oppetid* (ref.19/599-3).

Vedlagt følger jernbanesektorens svar på oppdragene. Vedlagt følger også oversikt over ikke-prissatte virkninger og supplerende vurderinger av netto ringvirkninger, samt en redegjørelse for kostnads- og estimatutvikling og optimaliseringsarbeid for store investeringsprosjekter.

### Virkninger av de bundne prosjektene – kommentarer til analysearbeidet og -resultatene

Bundne prosjekter forstås som prosjekter som allerede har fått oppstartsbevilgning, og de er dermed ikke gjenstand for prioritering mot andre prosjekter. Virkningsberegningene skal altså ikke benyttes som et grunnlag for beslutning, men for at Samferdselsdepartementet skal ha informasjon om lønnsomhet og andre virkninger for en så stor del av ressursbruken som mulig i forbindelse med arbeidet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-2033. Denne typen analyse er den første av sitt slag, og Jernbanedirektoratets arbeid har vist seg å være krevende.

Endringer fra dagens togtilbud til referansetogtilbudet har forskjellige virkninger i de mange delmarkedene som reagerer ulikt på endringene i tilbudet. Dette gjør det utfordrende å sikre konsistens med andre analyser Jernbanedirektoratet gjennomfører, og det har ikke vært tid til å gjøre grundige analyser av de ulike markedene som påvirkes. Tiden vi har hatt til rådighet har hatt konsekvenser for omfanget og optimaliseringen av analysearbeidet. Det viktigste forbeholdet er imidlertid at analyseresultatene følgerlig er beheftet med betydelig usikkerhet og at det er flere potensielle effekter som ikke fanges i analysene, som kan ventes å ha en positiv effekt på prosjektenes lønnsomhet. Blant disse er effekter av trafikkpakkene, nullvekstmålet, effekter av tilbudsending for større deler av transportsystemet, samt effekten av blant annet punktlighet generelt og spesielt for godsmarkedene. Disse forbeholdene beskrives nærmere i vedlegg 1A.

Det er viktig å poengtere at de bundne prosjektene er nødvendige for å realisere tilbudsutviklingen jernbanesektoren foreslår i svaret på oppdrag 9. En del av effektuttaket knyttet til disse prosjektene kommer altså først når det gjennomføres ytterligere tiltak for å forbedre togtilbudet. Dette er en generell utfordring med samfunnsøkonomiske analyser av jernbaneprosjekter, at det er store avhengigheter mellom prosjekter og mange brikker som skal på plass for å realisere alle effektene. Det kan derfor i noen tilfeller være mer hensiktsmessig å se helhetlig og langsiktig på utviklingen, enn å forsøke å vurdere den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av enkeltelementer.

Med vennlig hilsen

Kirsti Lovise Slotsvik  
Jernbanedirektør

Gorm Frimannslund  
Konsernsjef, Bane NOR SF

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Vedlegg:

- 1: Jernbanedirektoratets analyse av virkninger av bundne prosjekter NTP 2022-33
  - 1A: Virkninger og forklaring av analysene
  - 1B: Tabell
  - 1C: Oppsummering av tilbudsforbedringer i referansetogtilbudet
- 2: Jernbanedirektoratets og Bane NORs omtale av teknologi og måloppnåelse
- 3: Jernbanedirektoratets og Bane NORs oversikt over indikatorer for de bundne prosjektene, inkludert ny indikator for naturmangfold for prioriteringsforslag ramme A og B.
- 4: Jernbanedirektoratet og Bane NORs oversikt over ikke-prissatte virkninger, inkludert suppleringer for netto ringvirkninger
- 5: Bane NORs redegjørelse for kostnads-/estimatutvikling og optimalisering i store jernbaneprosjekter