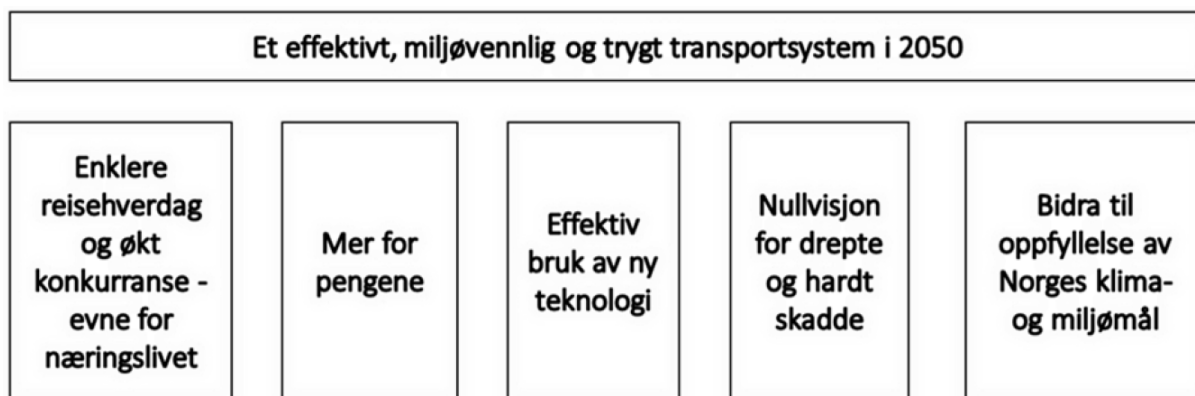


Indikatorer til NTP 2022-2033:

Bundne prosjekter, og ny indikator for naturmangfold for prioriteringsforslag ramme A og B

1.1 Bakgrunn

Jernbanedirektoratet og Bane NOR leverte resultater for indikatorene til målene for NTP 2022-2033 for prioriteringsforslagene innenfor de plantekniske rammene den 15. oktober. Dette dokumentet oppsummerer utslag på indikatorene knyttet til målstrukturen for NTP 2022-2033 i NTP, illustrert i Figur 1, for de bundne jernbaneprosjektene. For ny indikator for naturmangfold inkluderer dette vedlegget også prioriteringsforslagene for nye effektpakker.



Figur 1 Målstruktur Nasjonal transportplan 2022-2033

Indikatorene er vist i tabell 1. Kapittel 1.2 – 1.9 oppsummerer endringer i de respektive størrelsene for de indikatorene som er besluttet for hvert delmål som følge av de bundne prosjektene. Disse resultatene bygger på Jernbanedirektoratets analyse av virkninger av bundne prosjekter, beskrevet i vedlegg 1. kapittel 1.10 om indikator 9 også omfatter prioriteringsforslagene for nye prosjekter.

Tabell 1 Indikatorer beskrevet

Indikator	Mål
1. Reisetidsreduksjon per prosjekt	Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
2. Oppetid på riksveinettet	Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
3. Driftsstabilitet for person- og godstog	Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

4. Netto nytte	Mer for pengene
5. Endring i investeringskostnad fra NTP 2018-2029	Mer for pengene
6. Teknologi (må utvikles)	Effektiv bruk av ny teknologi
7. Antall drepte og hardt skadde	Nullvisjon for drepte og hardt skadde
8. Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren	Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
9. Påvirkning på naturmangfold	Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

I beregningen av virkningene som oppstår med de bundne prosjektene, er vi avhengig av å ha en beskrivelse av et realiserbart togtilbud vi kan oppnå med de bundne prosjektene og et togtilbud å sammenlikne dette mot (altså *uten* de bundne prosjektene). Fordi det er komplisert å utvikle realistiske togtilbud, pga. mange avhengigheter innenfor jernbanesystemet, har vi valgt å basere oss på tilbudskonseptet for togtilbudet i referansealternativet til NTP 2022-2033 som tiltaksalternativet i disse analysene. I sammenlikningsalternativet (*uten de bundne prosjektene*) har vi valgt å ta utgangspunkt i togtilbudet i 2019 og justert dette noe med kjente endringer for å skissere togtilbudet ved inngangen til planperioden (altså rutetilbudet 2022).

Videre har vi segmentert i bundne prosjektene geografisk. Det betyr at vi sammenligner prosjektene i referanse i NTP 2022-2033 mot rutetilbudet 2022 for regionene Østlandet, Midt-Norge og Vestlandet. Med dette legger vi til grunn ingen avhengigheter mellom tiltakene på tvers av de tre regionene. For mer informasjon om de transportøkonomiske- og samfunnsøkonomiske analysene av de bundne prosjektene, se Vedlegg 1 om virkninger av bundne prosjekter.

Innholdsfortegnelse

Indikatorer til NTP 2022-2033: Bundne prosjekter, og ny indikator for naturmangfold for prioriteringsforslag ramme A og B	1
1.1 Bakgrunn	1
1.2 Indikator 1: Reisetidsreduksjon per prosjekt	4
1.3 Indikator 2: Oppetid på riksveinettet (Gjelder kun veg)	4
1.4 Indikator 3: Driftsstabilitet for person- og godstog	4
1.5 Indikator 4: Netto nytte	5
1.6 Indikator 5: Endring i investeringskostnad	5
1.7 Indikator 6: Teknologi	6
1.8 Indikator 7: Antall drepte og hardt skadde	6
1.9 Indikator 8: Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren	7
1.10 Indikator 9: Påvirkning på naturmangfold, vurdering for prioriteringsforslag til NTP 2022-33 begge rammer	8
1.11 Supplerende merknader	8

1.2 Indikator 1: Reisetidsreduksjon per prosjekt

Delmål: Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Beskrivelse av oppdraget: Per sektor, forkortet/reduisert reisetid per prosjekt summeres

Beregnet endring i antall reisetidsminutter som følge av tiltakene. Beregnes i transportanalysene som input i de samfunnsøkonomiske analysene. Beregningen er sum av reduserte passasjerminutter per år for beregningsåret 2030.



1.3 Indikator 2: Oppetid på riksveinettet (Gjelder kun veg)

-

1.4 Indikator 3: Driftsstabilitet for person- og godstog

Delmål: Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Beskrivelse av oppdraget: Måles med regularitet (innstillinger) og oppetid (forsinkelsestimer)

Det er per i dag ingen metode for å beregne gode anslag på endringer i antall innstillinger eller forsinkelsestimer som følge av planlagt infrastruktur. I Jernbanedirektoratets og Bane NORs innspill til drift og vedlikehold, skisseres det mellom 11 000 forsinkelsestimer i det laveste nivået og 6 500 forsinkelsestimer i det scenariet med høyest innsats på drift og vedlikehold. I det anbefalte scenarioet forventes om lag 8 200 forsinkelsestimer per år. Dette gjelder forsinkelsestimer som følge av feil på infrastrukturen. I de samme scenariene anslås det at regulariteten, som er et mål på ikke-planlagte innstillinger, vil ligge mellom 95,6 % og 97,7 %.

I 2019 var regulariteten 96,6% og antall forsinkelsestimer som skyldes feil på infrastrukturen 8708.

1.5 Indikator 4: Netto nytte

Delmål: Mer for pengene

Beskrivelse av oppdraget: Hver virksomhet beregner sum av netto nytte for sin del av NTP-porteføljen, inkl. nye prosjekter

Beregnet sum av netto nytte av prosjektene i nåverdi for år 2022 i 2021-kroner. Beregningen gjelder for bundne prosjekter i NTP 2022-2033 opp mot dagens situasjon. Det er benyttet prosjektenes total kostnad som basis som inkluderer påløpte kostnader, kostnader som påløper til 2021, samt kostnader i NTP-perioden.

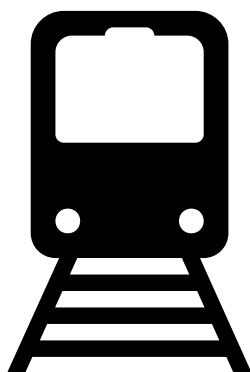


1.6 Indikator 5: Endring i investeringskostnad

Delmål: Mer for pengene

Beskrivelse: Prosentvis endring i investeringskostnader fra NTP 2018-2029 til innspillet til NTP 2022-2033

For å sikre best mulig sammenligningsgrunnlag baseres de tidligere anslagene på investeringskostnadene på Bane NORs innspill til Handlingsprogrammet 2018-2029. Det er disse anslagene som sammenlignes med anslagene i NTP 2022-2033, gitt at prosjektene har samme omfang og er sammenlignbare. Årsaken til sammenligningen med Bane NORs innspill til Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 er at dette er første kjente kostnadsestimat for foretaket. Det gir også best sammenlikningsgrunnlag, da total kostnaden på prosjektene er kjent og en får derfor et mer realistisk bilde av kostnadsutviklingen.

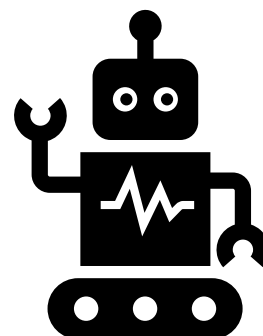


Samlet relativ endring i investeringskostnad for sammenlignbare prosjekter som er bundne eller nødvendige for å kjøre referansetrafikken er **15%**.

1.7 Indikator 6: Teknologi

Delmål: Effektiv bruk av ny teknologi

SD har i brev 22. oktober 2020 (ref. 20/410-14) gitt virksomhetene i oppdrag å si noe om hvordan bruk av ny teknologi vil bidra til måloppnåelse for de øvrige transportpolitiske målene som er gitt for NTP-perioden 2022-2033. Se vedlegg 2 for svar på dette.



1.8 Indikator 7: Antall drepte og hardt skadde

Delmål: Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Beskrivelse: rapporteres per sektor

Beregnet endring i antall drepte og hardt skadde for bundne prosjekter som årlig effekt i 2030. Rapporteres i de samfunnsøkonomiske analysene som funksjon av ulykkesfrekvens for de forskjellige transportmidlene og endringer i transportvalg som følge av tiltakene. Beregningene omfatter i denne omgang ikke effekter av tiltak på sannsynligheten for ulykker (eks sanering av planoverganger). Bruken av standardsatser for ulykkesrisiko for de forskjellige transportformene innebærer stor usikkerhet i beregningen av sikkerhetseffekter. Samtidig har dette relativt liten betydning i lønnsomhetsestimaterne.



Samlet reduksjon i antall hardt skadde og drepte som følge av de bundne prosjektene i NTP 2022-2033 er 1,8 personer i beregningsår 2030.

1.9 Indikator 8: Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren

Delmål: Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Beskrivelse av oppdrag: Totale utslipp fra sektoren (CO₂-ekvivalenter) som rapportert av SSB

Beregnet endring i antall tonn CO₂-utslipp som følge av de bundne tiltakene i porteføljen som årlig effekt i beregningsåret 2030. Endringen kommer som følge av overføring av transport mellom transportmidlene og er en funksjon av endring i transportarbeid og forutsetninger om teknologisk utvikling og fremtidige gjennomsnittsutslipp fra de forskjellige transportmidlene.



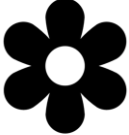

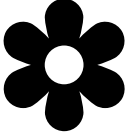
Samlet reduksjon i tonn utslipp CO₂-ekvivalenter som følge av de bundne tiltakene i NTP 2022-2033 er 25 764 tonn CO₂-ekvivalenter i beregningsår 2030.

1.10 Indikator 9: Påvirkning på naturmangfold, vurdering for prioriteringsforslag til NTP 2022-33 begge rammer

Delmål: Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Beskrivelse, indikator: Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi

Jamfør brev fra SD 7. oktober 2020 er indikatoren fastsatt som "Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi." Dette dokumentet oppdaterer derfor rapporteringen på indikatoren både for nye effektpakker, samt for prosjekter i NTP 2022-2033-referanse.

 <p>Antall dekar inngrep i områder av særlig nasjonal/regional verdi som følge av tiltakene i første seksårsperiode er 0 dekar i ramme A og 251 dekar i ramme B</p>	 <p>Antall dekar inngrep i områder av særlig nasjonal/regional verdi som følge av tiltakene i hele planperioden er 251 dekar i ramme A og 251 dekar i ramme B</p>	 <p>Antall dekar inngrep i områder av særlig nasjonal/regional verdi som følge av de bundne tiltakene er 4 dekar</p>
---	---	--

1.11 Supplerende merknader

Jernbanedirektoratet legger i tråd med føringene til grunn en karbonprisbane med utgangspunkt i 1500 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter i 2020 og en realprisjustering i takt med kalkulasjonsrenta. Det henvises til vedlegg 1 for mer informasjon om karbonprisbanen i de samfunnsøkonomiske analysene.

For beregning av dekar inngrep i områder av særlig nasjonal/regional verdi legges det til grunn plan for økologisk kompensasjon nivå 4.

Årlige effekter er rapportert for år 2030.
