

Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

Spørsmål 184:

Det er sprikende informasjon om hva trafikkveksten på Bergensbanen vil bli dersom Ringeriksbanen kommer på plass. Nye veier skriver de at "Tidligere analyser referert til i fjerntogstrategien viser en vekst på cirka 60 prosent på Bergensbanen som en konsekvens av Arna-Stanghelle og Ringeriksbanen er på plass, mens Jernbaneverket sier 22% (uten at effekt Arna -Stanghelle er lagt inn) Hva er Jernbaneverket sine beregninger korrigert for effekten av at Arna-Stanghelle er lagt inn?

Svar:

Jernbanedirektoratets beregninger stammer fra fjerntogstrategien fra 2019. Strategien analyserte utviklingen på Bergensbanen med forskjellige tidshorisonter ved at det ble gjennomført beregninger for trafikkmengder, gitt den infrastrukturen som var forventet i hhv. 2022, 2030 og 2040. Dette ble sammenlignet med beregnede trafikkmengder fra 2016.

Beregningen for året 2040 inneholdt blant annet NTP-tiltakene Arna-Stanghelle og Ringeriksbanen, samt effekten av Arna-Bergen, tiltak identifisert i Rutemodell2027 og ny Oslotunnel. Det er de to førstnevnte tiltakene som forventes å ha størst effekt på reisetiden for fjerntoget på Bergensbanen.

De 60 prosentene i spørsmålet henviser til en sammenligning av trafikkvolum for 2040 sammenlignet mot 2016, der Jdir har forsøkt å isolere effekten av reisetidsforbedringen NTP-tiltakene gir. Til sammenligning vil den totale effekten for reiser i 2040 være på om lag 130 prosent når man inkluderer også andre effekter som fører til økt etterspørsel som eksempelvis trendvekst og frekvensøkning og sammenligner dette med 2016.

Som underlag til NTP 2022-2033 ble det gjennomført analyser av Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16-prosjektet), ved at Ringeriksbanen og tiltak på E16 ble analysert i sammenheng. Her ble effektene av ny vei og ny bane beregnet for året 2030, og sammenlignet med en referansesituasjon i 2030 der disse tiltakene ikke var bygget. Dette ga en vekst på fjerntoget på strekningen Oslo-Bergen på 22 prosent. Når FRE16- prosjektet ble analysert samlet hadde man derfor både effekten av forbedringer på jernbane og forbedringer på vei. Forbedringen på vei vil isolert sett føre til en lavere effekt på jernbanen fordi konkurranseforholdet mot bilen svekkes. Det er usikkert hvor stor denne effekten er.

De to beregningene det refereres til i spørsmålet er derfor ikke direkte sammenlignbare. Jernbanedirektoratet har ikke oppdaterte beregninger av den isolerte effekten av kun Ringeriksbanen.