



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**  
*Statsråden*

Stortingets Presidentskap  
Ekspedisjonskontoret  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref  
12/333- TFA

Dato  
28.02.2012

**Spørsmål nr. 879 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Arne  
Sortevik til samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa**

**Spørsmål:**

”Det foreligger nå KVVU for InterCityutbygging på Østlandet. Samlet investering er beregnet til 130 mrd. kr. Jeg viser til svar på spm 549 om statens kostnader for hhv jernbanebasert og veibasert transport. Statsråden konkluderer med at ”statens direkte utgifter per utført transportarbeid er langt lavere enn tilsvarende på jernbane”. Kan statsråden gi et mer presist svar når det gjelder statens samlede årlige driftskostnader pr. personkm på hhv bussbasert og jernbanebasert persontransport?”

**Svar:**

Jeg viser til mitt svar på spørsmål 549 om statens kostnader for henholdsvis jernbanebasert og veibasert transport. Som jeg gjorde rede for i mitt svar er det krevende, uten å ha gjennomført en grundig utredning, å svare presist på spørsmålet også når det gjelder statens samlede årlige driftskostnader per personkilometer på hhv bussbasert og jernbanebasert persontransport.

Når det gjelder spørsmålet om statens samlede årlige driftskostnader per personkilometer for hhv busstransport og persontransport med jernbanen, gjør jeg oppmerksom på følgende forhold:

- 1) Det er fylkeskommunene som har driftsansvaret for det ordinære lokale kollektivtilbudet i Norge. Staten har dermed ikke direkte utgifter til kjøp av persontransport med buss. Fylkeskommunenes utgifter til lokal kollektivtransport dekkes dels gjennom rammetilskuddet over kommunal- og

regionaldepartementets (KRD) budsjett og dels av egne inntekter. I tillegg bevilger Samferdselsdepartementets (SD) øremerkede tilskudd gjennom belønningsordningen til noen større byer for å få redusert privatbilbruken og til forsøksprosjekter for å bedre kollektivtilbudet i distriktene. Jeg legger derfor fylkeskommunenes innrapporterte kostnadstall til grunn. Det er derfor ikke statens direkte utgifter, men det offentliges (staten og/eller fylkeskommunenes) utgifter til kjøp av persontransport med buss som legges til grunn for beregningene.

- 2) Kostnader knyttet til drift, vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen kan vanskelig relateres presist til ett bestemt transportmiddel. Jernbaneverket anslår at om lag 59 pst. av drifts- og vedlikeholdskostnadene for infrastrukturen kan tilskrives persontogtrafikken. Anslaget er gjort på bakgrunn av forholdstallet mellom tonnkilometer (gods) og personkilometer (persontrafikk). På vegsiden er det vanskeligere å anslå hvor stor del av kostnadene som kan tilskrives buss-trafikk. Forholdet kompliseres ytterligere av at eierskapet til vegnettet som trafikkeres av buss, er delt mellom stat, fylkeskommune og kommune. Videre utgjør busstrafikken en relativt liten andel av den totale trafikken på vegnettet, slik at marginalkostnadene for vegeier som følge av busstrafikk er lave. Drift- og vedlikeholdskostnadene for veginfrastrukturen er derfor utenfor i beregningene. Dette gjør at kostnadene per passasjerkilometer for buss vil fremstå som noe lavere enn reelle kostnader. For å få et mest mulig sammenliknbart tallmateriale, har jeg for jernbanens del tatt med kostnadene per passasjerkilometer både med og uten kostnader for drift og vedlikehold av infrastrukturen.

I henhold til Statistisk Sentralbyrås (SSB) KOSTRA-tall for 2010, brukte fylkeskommunene 4,6 mrd. kroner i tilskudd til rutebiler. Antall passasjerkilometer var på drøye 3,1 mrd. I tillegg utgjør kommersielle ekspressbussers kjøring om lag 600 millioner (2005-tall) passasjerkilometer. Staten på sin side bevilget i 2010 om lag 1,7 mrd. kroner til kjøp av persontogtjenester. Antall passasjerkilometer var på om lag 3,1 mrd., hvorav drøyt 2,1 mrd. passasjerkilometer omfattet tog som inngår i avtalen for statlig kjøp.

Det betyr at det offentliges utgifter til kjøp av persontransport med buss i 2010 var på i gjennomsnitt 1,24 kroner per passasjerkilometer, mens utgiftene per passasjerkilometer med tog var på i gjennomsnitt 0,55 kroner. Hvis kommersielt tilbud på tog og ekspressbuss holdes utenfor, blir det offentliges utgifter per passasjerkilometer på jernbanen 0,81 og med buss 1,48 kroner.

Hvis vi legger til kostnader knyttet til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, og forutsetter en fordelingsnøkkel som tilsier at 59 pst. av disse utgiftene er relatert til persontogtrafikken, var de samlede utgiftene knyttet til persontog om lag 4,6 mrd. kroner i 2010. Kostnader per passasjerkilometer på jernbanen blir ut fra en slik

beregning 1,48 kroner per passasjerkilometer når hele togtilbudet ses under ett. Hvis kommersielle togtilbud holdes utenfor er kostnadene per passasjerkilometer 2,22 kroner. Da er imidlertid også drift- og vedlikeholdskostnadene til strekninger hvor det kun kjøres kommersielle togtilbud inkludert. Den reelle kostnaden per passasjerkilometer for togtilbud som omfattes av offentlige kjøp er derfor noe lavere.

*Tabell. Kostnader per passasjerkilometer. 2010. Kilde: Statistisk sentralbyrå: StatRes og KOSTRA. Tall i parentes gjelder kun tog og buss som er omfattet av offentlig kjøp/fylkeskommunale tilskudd til rutebiler. For ekspressbusser er tall fra 2005 benyttet.*

	Busstransport	Togtransport
Offentlige tilskudd/kjøp, milliarder kroner	4,6	1,7
Passasjerkilometer, milliarder	3,7 (3,1)	3,1 (2,1)
Tilskudd per passasjerkilometer, kroner	1,24 (1,48)	0,55 (0,81)
Utgifter drift og vedlikehold av infrastruktur, milliarder kroner	-	2,9
Samlet offentlige utgifter per passasjerkilometer, kroner	-	1,48 (2,22)

Disse tallene kan ikke uten videre tolkes dit hen at tog generelt er en rimeligere driftsform enn buss når drift- og vedlikeholdskostnader på jernbaneinfrastrukturen holdes utenfor. Utgiftsforskjellene mellom tog og buss kan i stor grad forklares med at hovedtyngden av togtrafikken produseres i befolkningstunge områder, og passasjerene reiser over lengre avstander enn med øvrig lokal kollektivtransport. Dette gir generelt relativt lave kostnader per passasjerkilometer uavhengig av type transportmiddel. Store deler av den lokale busstransporten i distriktene har et dårligere passasjergrunnlag og kjører kortere avstander. Tallene viser imidlertid at persontransport med tog kan være gunstig der togtrafikken har relative fortrinn, som kjennetegnes med rask transport av mange mennesker over lengre avstander, i og mellom folketette områder. Særlig gjelder dette områder med arealmangel og køproblemer på veiene.

Med hilsen

  
Magnhild Meltveit Kleppa

**Kopi til:**

Jernbaneverket