



# Vedlegg 9: Supersider



Jernbanesektorens svar på  
prioriteringsoppdraget  
Nasjonal transportplan 2025-2036



# Flere tog i Oslo-navet

Utfylt: 31.03.2023

Jernbane

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** Oslo er et nasjonalt knutepunkt, og start- og endepunkt for nesten alle transportkorridorene på Østlandet. Jernbanekapasiteten i Oslo og omegn er maksimalt utnyttet. Det er flaskehals på flere stasjoner og banestrekninger.

**Tiltaksutløsende behov:** Det er behov for å øke driftsstabilitet, kapasitet og togtilbudet i og rundt Oslo, for å møte etterspørselen fra passasjerer og godsoperatører.

**Prosjekter:** For å øke antall avganger er det behov for flere større og mindre tiltak i og rundt Oslo S. Blant annet retningsdrift i Brynsbakken, ventespor på Grorud stasjon, ny avgreining til Østfoldbanens østre linje, vendespor på Asker stasjon, sportiltak på Lillestrøm stasjon og Oslo S.

[Vil du vite mer? | Jernbanedirektoratet-og-bane-nor--prioriteringer-i-jernbanesektoren.pdf \(regjeringen.no\)](#)

**Samfunnmål:** Et bærekraftig transportsystem i hovedstadsområdet som tilfredsstiller behovet for person- og næringstransporter i et langsiktig perspektiv

**Effekt mål:** Effektpakken skal legge til rette for å øke togtilbudet på flere av linjene til og fra Oslo i grunnrute og/eller rush. Ti minutters frekvens Oslo-Ski/Asker/Lillestrøm.

**Avhengighet av andre tiltak:** Effektpakken forutsetter at flere tiltak i bundne effektpakker er ferdigstilt før effektrealiseringen.

Dette innebærer at nye lokal tog er tatt i bruk, at resterende tiltak knyttet til Follobanen og dobbeltsporet Sandbukta-Moss-Såstad blir fullført, samt at effektpakker for økt togtilbud Oslo S-Tønsberg, Oslo S-Hamar og Oslo S-Gjøvik blir gjennomført. I tillegg må prosjekter for ny energiforsyning og nytt signalsystem (ERTMS) gjennomføres.

## Fakta

**Strekning:** Alle baner på Østlandet  
**Kommuner:** Asker, Bærum, Lillestrøm, Nordre Follo, Oslo  
**Fylker:** Oslo og Viken  
**Planstatus:** Fra utredning til reguleringsplan  
**Finansiering:** Staten  
**Kostnadsramme:** -  
**NTP:** Prioritert for oppstart i 2022-2027 i NTP 2022-33



## Hovedresultater

Nettonåverdi [mill. NOK]		Nettonytte per budsjettkrone	Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
Referanse	Sannsynlig bane		
-624	3 477	0,18	Positiv konsekvens

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte		25 014	(udiskontert, inkl. mva.)	[mill. NOK]
Operatøرنytte		0	P50	
Det offentlige	-19 263		Forventningsverdi	14 478
Samfunnet for øvrig	-2 274		P85	18 264

Ikke-prissatte virkninger		Konsekvensvurdering (ikke nødvendigvis sammenliknbare på tvers av transportformene)							
Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger		Flere av tiltakene vil påvirke virkninger innen tema ytre miljø negativt, fordi de medfører inngrep i nye arealer der dette har negativ påvirkning på friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturminner og naturressurser. Det er positive virkninger innen bærekraftig bevegelsesfrihet og samfunnsikkerhet.							
Landskaps-bilde	Middels negativ	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Middels negativ	Naturmangfold	Middels negativ	Kultur- arv	Middels negativ	Naturressurser	Noe negativ
Samfunns-sikkerhet	Positiv	Bærekraftig bevegelses-frihet	Svært positiv						

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, analyseperioden [1000 tonn CO <sub>2</sub> e, inkl. indirekte]	Endring CO <sub>2</sub> e -utslipp, i åpningsåret [1000 tonn CO <sub>2</sub> e, direkte]		Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde Dyrket mark	
	Anleggsfasen	+ 146,5	- 5,1	1,32
Arealbruksendringer	+ 27	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	
Drift og vedlikehold	n.a.		-0,5	
Endret trafikkomfang	- 70,1	Lav bane	3 495	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring
<b>Total utslipp</b>	<b>+ 103,6</b>	Standard	<b>3 477</b>	Prosjekt i Distrikts-Norge?
herav i klimaregnskapet	n.a.	Høy bane	3 454	Nei n.a.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Levetid	75
-----------	------	---------	----

Sammenligningsår	2025	Transportmodell - <i>beregningsdato</i>	Trenklin 3.2 – 22.02.23
Prisår	2023	Beregningsverktøy - <i>beregningsdato</i>	SAGA v.2.8.1. – 02.03.23

# Flere og raskere tog på Vossebanen (Myrdal-Bergen)

Utfylt: 31.03.2023

Jernbane

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** Vossebanen er en sentral transportkorridor. Det er lang avstand mellom muligheter for kryssing, spesielt for lange godstog. Punktligheten er i dag under målsetningen, spesielt for fjern- og godstog. Myrdal stasjon er en flaskehals ved at trafikkavviklingen baseres på å benytte kapasitet fra Flåmsbanen.

**Tiltaksutløsende behov:** Planer om økt togtilbud og tilrettelegging for lengre godstog gir behov for flere og lengre kryssingsspor.

**Prosjektet:** Det skal anlegges nye kryssingsspor. Flere eksisterende kryssingsspor skal forlenges og oppgraderes til å kunne håndtere lange godstog. Kapasiteten og brukertilgjengeligheten ved Myrdal stasjon skal forbedres.

**Samfunns mål:** Det knyttes ingen samfunns mål til denne effektpakken.

**Effekt mål:** Effektpakken tilrettelegger for en nødvendig kapasitetsøkning for gods- og persontrafikk, og muliggjør en økt utnyttelse av eksisterende infrastruktur på Vossebanen og kortere framføringstid.

**Avhengighet av andre tiltak:** Full effektoppnåelse forutsetter dobbeltsporutbyggingen for Arna-Bergen og modernisert godsterminal i Bergen. Ellers er det også et rekkefølgekrav at det er utført rassikring på Myrdal stasjon. Kryssingsporet på Dale og nytt signalsystem (ERTMS) må stå ferdig til samme tid som tiltak til denne effektpakken for å oppnå effektmålene.

## Fakta

**Strekning:** Vossebanen (Myrdal-Bergen)  
**Kommuner:** Bergen, Vaksdal, Voss, Ulvik, Aurland  
**Fylker:** Vestland  
**Planstatus:** Planstatus varierer for prosjektene i effektpakken  
**Finansiering:** Staten  
 Kostnadsramme: -  
**NTP:** Prioritert for oppstart 2022-2027 i NTP 2022-33



## Hovedresultater

Nettonårverdi [mill. NOK]	Nettonytte per budsjettkrone	Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
Sannsynlig bane		
NTP-referanse		
<b>-111</b>	<b>0,24</b>	<b>N/A</b>

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	<b>2382</b>	(udiskontert, inkl. mva.) [ mill. NOK ]
Operatørnytte	0	P50
Det offentlige	<b>-1677</b>	Forventningsverdi <b>1 642</b>
Samfunnet for øvrig	<b>-308</b>	P85

Ikke-prissatte virkninger		Konsekvensvurdering (ikke nødvendigvis sammenliknbare på tvers av transportformene)							
Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger		<b>Ubetydelig</b> Tiltakene i effektpakken er av mindre størrelse. Det er ikke vurdert konsekvens innenfor miljøtemaene. For samfunnsikkerhet vurderes det å være ubetydelig konsekvens. Innenfor bærekraftig bevegelsesfrihet vurderes effektpakken å ikke endre forutsetningene for arealbruk i/ved berørte knutepunkt, eksempelvis Voss.							
Landskapsbilde	Ikke vurdert	Friluftsliv/bygdeliv	Ikke vurdert	Naturmangfold	Ikke vurdert	Kulturarv	Ikke vurdert	Naturressurser	Ikke vurdert
Samfunnsikkerhet	Ubetydelig	Bærekraftig bevegelsesfrihet	Ubetydelig						

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e, inkl. indirekte ]		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, i åpningsåret [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e, direkte ]		Netto antall dekar inngrep i	
				Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	n.a.	<b>-0,3</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
Arealbruksendringer	n.a.	NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]		Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	
Drift og vedlikehold	n.a.			<b>-0.05</b>	
Endret trafikkomfang	<b>- 4</b>	Lav bane	<b>397</b>	Regional fordeling: Prosjekt i Distrikts-Norge?	Grupper som opplever vesentlig forverring
<b>Total utslipp</b>	n.a.	Standard	<b>398</b>		
herav i klimaregnskapet	n.a.	Høy bane	<b>408</b>	<b>Ja</b>	<b>n.a.</b>

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Levetid	75	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - <i>beregningsdato</i>		Trenklin 3.2 – 01.03.23
Prisår	2023	Beregningsverktøy - <i>beregningsdato</i>		SAGA v.2.8.1. – 02.03.23

# Flere tog på Trønderbanen

Utfylt: 31.03.2023

Jernbane

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** Trønderbanen er en sentral transportkorridor, og jernbaneinfrastrukturen har nådd maksimal kapasitet. Trønderbanen er i dag i all hovedsak en enkeltsporet strekning, og det er utfordringer med punktlighet, lav frekvens og stedvis lav hastighet.

**Tiltaksutførelse behov:** For å møte målet om at Trondheimsregionen skal være en arbeidsregion med et pålitelig og effektivt transportsystem må det gjøres flere tiltak i infrastrukturen for å øke kapasiteten og punktligheten på strekningen.

**Prosjektet:** Strekingen strekker seg over 17 mil hvor det må iverksettes flere tiltak som funksjonelle dobbeltspor, flere kryssingsspor og stasjonstiltak.

Vil du vite mer? [Kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen \(banenor.no\)](#)

**Samfunns mål:** I 2040 er aksene Trondheim - Steinkjer i stor grad en arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.

**Effekt mål:** Effekt pakken tilrettelegger for halvtimesfrekvens i grunnrute mellom Melhus og Stjørdal og halvtimesfrekvens i utvidet rushperiode mellom Stjørdal og Steinkjer, som har timesfrekvensen resten av driftsdøgnet. Timesfrekvens mellom Støren og Melhus.

**Avhengighet av andre tiltak:** Effekt pakken forutsetter at flere tiltak i bundne effekt pakker er ferdigstilt i forkant av effektrealiseringen.

Dette innebærer bl.a. elektrifisering på strekningen Støren-Steinkjer og at tiltakene for kapasitetsøkning på Dovrebanen blir gjennomført. I tillegg må det koordineres med prosjekter for nytt signalsystem (ERTMS) og mindre investeringstiltak.

## Fakta

**Strekning:** Trønderbanen (Støren-Steinkjer)  
**Kommuner:** Midtre Gauldal, Melhus, Trondheim, Malvik, Stjørdal, Levanger, Verdal, Inderøy, Steinkjer  
**Fylker:** Trøndelag  
**Planstatus:** Fra utredning til reguleringsplan  
**Finansiering:** Staten  
 Kostnadsramme: -  
**NTP:** Prioritert for oppstart 2022-2027 i NTP 2022-33



## Hovedresultater

Nettonåverdi [mill. NOK] NTP-raferanse Sannsynlig bane	Nettonytte per budsjettkrone	Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
-4 943	-0,84	Positiv konsekvens

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	2273	(udiskontert, inkl. mva.) [mill. NOK]
Operatørnytte	0	P50 3 296
Det offentlige	-5823	Forventningsverdi 3 600
Samfunnet for øvrig	-1313	P85 3 986

Ikke-prissatte virkninger	Konsekvensvurdering (ikke nødvendigvis sammenliknbare på tvers av transportformene)								
Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger	Tiltakene gjennomføres i hovedsak på areal som allerede er regulert til jernbanemål, og bygger på eksisterende infrastruktur. Kulturarv og naturressurser vil påvirkes noe negativt. For bærekraftig bevegelsesfrihet vil økt kollektivtransport legge til rette for forfetting rundt knutepunkter. Samfunnssikkerhet vurderes til å være noe positiv, på grunn av evakueringskapasitet ut av Trondheim.								
Landskapsbilde	Ubetydelig	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Ubetydelig	Naturmangfold	Ubetydelig	Kulturarv	Noe negativ	Naturressurser	Noe negativ
Samfunnssikkerhet	Noe positiv	Bærekraftig bevegelsesfrihet	Positiv						-

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, analyseperioden [1000 tonn CO <sub>2</sub> e, inkl. indirekte]	Endring CO <sub>2</sub> e -utslipp, i åpningsåret [1000 tonn CO <sub>2</sub> e, direkte]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	n.a.	+1,09	
Arealbruksendringer	n.a.	Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	
Drift og vedlikehold	n.a.	-0,06	
Endret trafikkomfang	+27,2	Regional fordeling: Prosjekt i Distrikts-Norge?	Grupper som opplever vesentlig forverring
<b>Total utslipp</b>	<b>+ 27,2</b>	Ja	n.a.
herav i klimaregnskapet	n.a.		

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Levetid	75	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - <i>beregningsdato</i>		Trenklin 3.2 – 03.03.23
Prisår	2023	Beregningsverktøy - <i>beregningsdato</i>		SAGA v.2.8.1. – 03.03.23

# Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo-Lillehammer), Trinn 1

Utfylt: 31.03.2023

Jernbane

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** Dovrebanen er en sentral transportkorridor for person- og godstransport og strekningen Hamar-Lillehammer er i dag erklært overbelastet. Det er flaskehalsar ved bl.a. Hamar, Jessnes, Brumunddal, Brøttum, Moelv og Lillehammer stasjon.

**Tiltaksutløsende behov:** Knytte sammen bo- og arbeidsområdene på Østlandet med miljøvennlig transport og bidra til reduserte klimagassutslipp og kapasitet for gods.

**Prosjektet:** Forlenge dobbeltspor inn til Hamar stasjon og ny Hamar stasjon. Robustiserende tiltak med etablering av kryssingsspor på Jessnes og Bergseng. Trinn 1 vil redusere reisetiden til Hamar stasjon og gi mulighet for opptil fire persontog per time i rush og økt godskapasitet. Tilrettelegger for en fremtidig kapasitetsøkning for gods- og persontrafikk på strekningen.

Vil du vite mer? [Dovrebanen \(banenor.no\)](http://Dovrebanen(banenor.no))

**Samfunns mål:** InterCity-korridorene skal ha et miljøvennlig transportsystem av høy kvalitet som knytter bo- og arbeidsområdene godt sammen.

**Effekt mål:** Effektpakken skal legge til rette for en økning av antall persontogavganger til Hamar og Lillehammer både i grunnrute og rush, i tillegg til kortere framføringstid og økt godskapasitet. Effektpakken skal legge til rette for senere tilbudsutvikling i korridoren.

**Avhengighet av andre tiltak:** Effektpakken forutsetter at tiltak i bundne pakker ferdigstilles. Dette innebærer at bl.a. dobbeltspor til Åkersvika fullføres. I tillegg må prosjekter for ny energiforsyning, nytt signalsystem (ERTMS) og mindre miljø- og sikkerhetstiltak utføres.

Godsframføring vil i effektpakken være avhengig av tiltak på Hovedbanen Nord og Oslo-Navet.

## Fakta

**Strekning:** Dovrebanen  
**Kommuner:** Hamar og Ringsaker.  
**Fylker:** Innlandet  
**Planstatus:** Utredning til reguleringsplan  
**Finansiering:** Staten  
 Kostnadsramme: -  
**NTP:** Omtalt i NTP 2022-33



## Hovedresultater – beregnes til leveranse 3. oktober 2023

Nettonåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjettkrone	Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
Alternativ A	Referanse	Alternativ B		
N/A			N/A	N/A

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte		(udiskontert, inkl. mva.)	[mill. NOK]
Operatørnytte		P50	
Det offentlige		Forventningsverdi	3 970
Samfunnet for øvrig		P85	
<b>Ikke-prissatte virkninger</b>	Konsekvensvurdering (ikke nødvendigvis sammenliknbare på tvers av transportformene)		
Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger			
Landskapsbilde	-	Friluftsliv/by- og bygdeliv	-
		Naturmangfold	-
		Kultur-arv	-
		Naturresurser	-

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, analyseperioden [1000 tonn CO <sub>2</sub> e, inkl. indirekte]	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, i åpningsåret [1000 tonn CO <sub>2</sub> e, direkte]	Netto antall dekar inngrep i	
		Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen		0	0
Arealbruksendringer	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	
Drift og vedlikehold			
Endret trafikkomfang	Lav bane	Regional fordeling: Prosjekt i Distrikts-Norge?	Grupper som opplever vesentlig forverring
<b>Total utslipp</b>	Standard		
herav i klimaregnskapet	Høy bane	<b>Delvis</b>	<b>n.a.</b>

# Kombitransport Oslo – Trondheim

Utfylt: 31.03.2023

Jernbane

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

## Fakta



**Dagens situasjon:** Utviklingen av godstransportvolum på jernbanen har vært positiv siden 2019, som har medført økt utnyttelse av transportkapasiteten på enkelte stasjoner. Dette gjelder særlig Alnabru – Trondheim – Bodø, Alnabru – Bergen og Alnabru – Narvik via Sverige, men også i varierende grad de andre relasjonene. Med økt trafikk har punktlighet og regularitet blitt dårligere, tilbudet har blitt mindre pålitelig.

**Tiltaksutløsende behov:** For oppnåelse av norske klimamål mot 2030 er det viktig at næringslivet kan velge jernbane der det er mulig. Fram til tidspunktet der også andre transportformer har lav- og nullutslipp er jernbane en avgjørende del av et klimavennlig transportsystem. Også i en framtidig situasjon med elektriske lastebiler har jernbanen et betydelig fortrinn knyttet til lav energibruk per transporterte enhet.

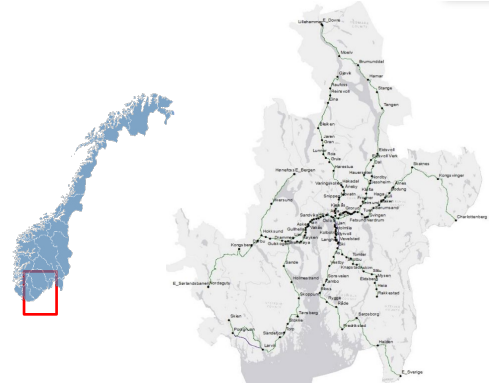
**Prosjektet:** Avtalen omfatter infrastrukturtiltak langs strekningen fra Alnabru til kombiterminal i Trondheim. I tillegg omfattes andre nødvendige tiltak som for eksempel strømforsyning og hensetting. I hovedsak vil infrastrukturtiltakene tilrettelegge for 650 meter lange tog på relasjonen.

**Samfunns mål:** Det er ikke definert samfunns mål for effektpakken.

**Effekt mål:** Det skal legges til rette for en minimumsøkning for de fire korridorene i brutto tonnkm på 31 % for all godstrafikk i perioden 2018-2033. Dette basert på 47 % økning spesifikt for kombisegmentet.

**Avhengighet av andre tiltak:** Effektpakken har store avhengigheter mot andre effektpakker. Eksempelvis tiltak i KVVU Hovedbanen Nord, og innføringen av ERTMS.

**Strekning:** Dovrebanen, Hovedbanen  
**Kommuner:** Mange  
**Fylker:** Oslo, Viken, Innlandet, Trøndelag  
**Planstatus:** Byggeplan til hovedplan/regulering  
**Finansiering:** Staten  
 Kostnadsramme: -  
**NTP:** Omtalt i NTP 2022-33



## Hovedresultater

Nettonåverdi [mill. NOK] NTP-referanse	Nettonytte per budsjettkrone	Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
<b>-464</b>	<b>-0,15</b>	<b>N/A</b>

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	<b>1 638</b>	(udiskontert, inkl. mva.) [ mill. NOK ]
Operatørnytte	<b>0</b>	P50
Det offentlige	<b>-2 998</b>	Forventningsverdi <b>1 855</b>
Samfunnet for øvrig	<b>895</b>	P85

**Ikke-prissatte virkninger** Konsekvensvurdering (ikke nødvendigvis sammenliknbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger Dovrebanen er en viktig forbindelseslinje mellom Sør- og Nord-Norge. Det er viktig å forbedre robusthet, redundans og restitusjon. Tiltakene er viktige for å forbedre sivil og militær forsyningsikkerhet og for å kunne øke jernbanens kapasitet mellom Sør- og Midt Norge. Samfunnsnyten anses å være noe positiv.

Landskaps- bilde	Ikke vurdert	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Ikke vurdert	Natur- mangfold	Ikke vurdert	Kulturarv	Ikke vurdert	Natur- ressurser	Ikke vurdert
Samfunns- sikkerhet	<b>Positiv</b>	Bærekraftig bevegelsesfrihet	Ikke vurdert						

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e, inkl. indirekte ]	Endring CO <sub>2</sub> e -utslipp, i åpningsåret [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e, direkte ]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	<b>n.a.</b>	<b>-30</b>	<b>0</b>
Arealbruksendringer	<b>n.a.</b>	Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	
Drift og vedlikehold	<b>n.a.</b>	<b>-0,78</b>	
Endret trafikkomfang	<b>-1 100</b>	Regional fordeling:	Grupper som opplever
<b>Total utslipp</b>	<b>n.a.</b>	Prosjekt i Distrikts-Norge?	vesentlig forverring
herav i klimaregnskapet	<b>n.a.</b>	<b>Delvis</b>	<b>n.a.</b>

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Levetid	75	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - <i>beregningsdato</i>		NGM v31_04 – 24.01.23 EZ_freight v3 – 07.02.23
Prisår	2023	Beregningsverktøy - <i>beregningsdato</i>		SAGA v.2.8.1. – 02.03.23

# Kombitransport Oslo – Narvik

Utfylt: 31.03.2023

Jernbane

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** Utviklingen av godstransportvolum på jernbanen har vært positiv siden 2019, som har medført økt utnyttelse av transportkapasiteten på enkelte stasjoner. Dette gjelder særlig Alnabu – Trondheim – Bodø, Alnabu – Bergen og Alnabu – Narvik via Sverige, men også i varierende grad de andre relasjonene. Med økt trafikk har punktlighet og regularitet blitt dårligere, tilbudet har blitt mindre pålitelig.

**Tiltaksutførelse behov:** For oppnåelse av norske klimamål mot 2030 er det viktig at næringslivet kan velge jernbane der det er mulig. Fram til tidspunktet der også andre transportformer har lav- og nullutslipp er jernbane en avgjørende del av et klimavennlig transportsystem. Også i en framtidig situasjon med elektriske lastebiler har jernbanen et betydelig fortrinn knyttet til lav energibruk per transporterte enhet.

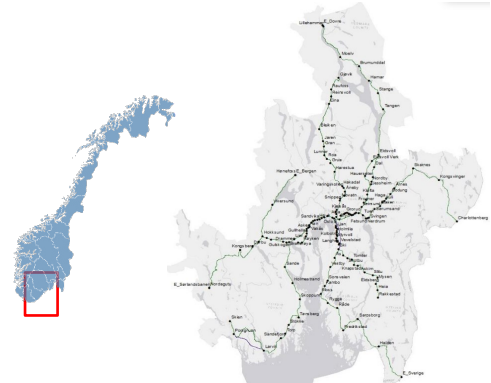
**Prosjektet:** Avtalen omfatter infrastrukturtiltak langs strekningen fra Alnabu til kombiterminal i Narvik. I tillegg omfattes andre nødvendige tiltak som for eksempel strømforsyning og hensetting. I hovedsak vil infrastrukturtiltakene tilrettelegge for 740 meter lange tog på relasjonen.

**Samfunns mål:** Det er ikke definert samfunns mål for effektpakken.

**Effekt mål:** Det skal legges til rette for en minimumsøkning for de fire korridorene i brutto tonnkm på 31 % for all godstrafikk i perioden 2018-2033. Dette basert på 47 % økning spesifikt for kombisegmentet.

## Fakta

**Strekning:** Kongsvingerbanen  
**Kommuner:** Mange  
**Fylker:** Oslo, Viken, Innlandet  
**Planstatus:** Byggeplan til hovedplan/regulering  
**Finansiering:** Staten  
 Kostnadsramme: -  
**NTP:** Omtalt i NTP 2022-33



Avhengighet av andre tiltak:

## Hovedresultater

Nettonåverdi [mill. NOK] NTP-referanse	Nettonytte per budsjettkrone	Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
2 946	0,74	N/A

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	6 368	(udiskontert, inkl. mva.) [ mill. NOK ]
Operatørnytte	0	P50
Det offentlige	-4 007	Forventningsverdi 3 867
Samfunnet for øvrig	584	P85
Ikke-prissatte virkninger	Konsekvensvurdering (ikke nødvendigvis sammenliknbare på tvers av transportformene)	
Samlet vurdering av ikke-prissatte virkningene	Kongsvingerbanen er en viktig forbindelse til Sverige og kapasiteten er høyt utnyttet i dag. Forbedring av kapasiteten er viktig for å bedre forsyningsikkerheten mellom Nord- og Sør-Norge og mellom Norge og Sverige ifm. allierte forsyninger i en krisesituasjon. Robustheten og redundans for aksene vest-øst trekker nytten i positiv retning, men effektpakken bidrar ikke til betydelig redundans på selve strekningen.	
Landskapsbilde	Ikke vurdert	Friluftsliv/by- og bygdeliv
Samfunnsikkerhet	Positiv	Bærekraftig bevegelsesfrihet
	Ikke vurdert	Ikke vurdert
	Naturmangfold	Ikke vurdert
	Kultur-arv	Ikke vurdert
	Naturresurser	Ikke vurdert

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e, inkl. indirekte ]	Endring CO <sub>2</sub> e -utslipp, i åpningsåret [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e, direkte ]	Netto antall dekar inngrep i Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	n.a. -27	0	0
Arealbruksendringer	n.a.	Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	
Drift og vedlikehold	n.a.	-0,55	
Endret trafikkomfang	-834	Regional fordeling: Prosjekt i Distrikts-Norge?	Grupper som opplever vesentlig forverring
<b>Total utslipp</b>	n.a.	Ja / Delvis / Nei	n.a.
herav i klimaregnskapet	n.a.		

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Levetid	75
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato	NGM v31_04 – 11.01.23 EZ freight v3 – 07.02.23
Prisår	2023	Beregningsverktøy - beregningsdato	SAGA v.2.8.1. – 02.03.23

# Kombitransport Oslo – Bergen

Utfylt: 31.03.2023

Jernbane

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** Utviklingen av godstransportvolum på jernbanen har vært positiv siden 2019, som har medført økt utnyttelse av transportkapasiteten på enkelte stasjoner. Dette gjelder særlig Alnabu – Trondheim – Bodø, Alnabu – Bergen og Alnabu – Narvik via Sverige, men også i varierende grad de andre relasjonene. Med økt trafikk har punktlighet og regularitet blitt dårligere, tilbudet har blitt mindre pålitelig.

**Tiltaksutførelse behov:** For oppnåelse av norske klimamål mot 2030 er det viktig at næringslivet kan velge jernbane der det er mulig. Fram til tidspunktet der også andre transportformer har lav- og nullutslipp er jernbane en avgjørende del av et klimavennlig transportsystem. Også i en framtidig situasjon med elektriske lastebiler har jernbanen et betydelig fortrinn knyttet til lav energibruk per transporterte enhet.

**Prosjektet:** Avtalen omfatter infrastrukturtiltak langs strekningen fra Alnabu til kombiterminal i Bergen. I tillegg omfattes andre nødvendige tiltak som for eksempel strømforsyning og hensetting. I hovedsak vil infrastrukturtiltakene tilrettelegge for 640 meter lange tog på relasjonen.

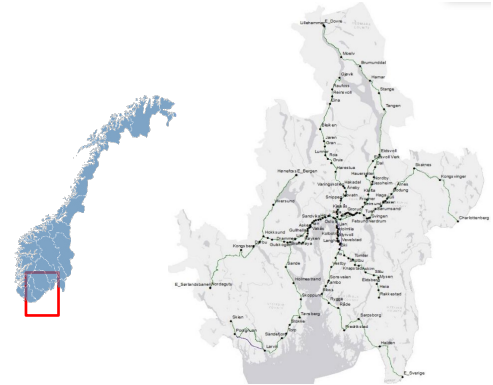
**Samfunns mål:** Det er ikke definert samfunns mål for effektpakken.

**Effekt mål:** Det skal legges til rette for en minimumsøkning for de fire korridorene i brutto tonnkm på 31 % for all godstrafikk i perioden 2018-2033. Dette basert på 47 % økning spesifikt for kombisegmentet.

**Avhengighet av andre tiltak:** Spesielt er grensesnittet opp mot utrullingen av ERTMS særdeles viktig. I tillegg vil Flere tog på Vossebanen (Myrdal – Bergen), Fellesprosjektet Arna-Stanghelle og Ringeriksbanen være viktige eksterne grensesnitt på Bergensbanen.

## Fakta

**Strekning:** Bergensbanen, Gjøvikbanen  
**Kommuner:** Mange  
**Fylker:** Oslo, Viken, Vestland  
**Planstatus:** Byggeplan til hovedplan/regulering  
**Finansiering:** Staten  
Kostnadsramme: -  
**NTP:** Omtalt i NTP 2022-33



## Hovedresultater

Nettonåverdi [mill. NOK]		Nettonytte per budsjettkrone	Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
NTP-referanse	Flere tog Vossebanen		
-761	1 565	-0,24	N/A

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader							
Trafikant- og transportbrukernytte	2 077	(udiskontert, inkl. mva.) [mill. NOK]							
Operatørnytte	0	P50							
Det offentlige	-3 199	Forventningsverdi 1 123							
Samfunnet for øvrig	361	P85							
Ikke-prissatte virkninger									
Konsekvensvurdering (ikke nødvendigvis sammenliknbare på tvers av transportformene)									
Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger									
Bergensbanen er generelt av betydning mht. kapasitet og forsyningsikkerhet mellom Vest- og Østlandet og for allierte transporter og forsyninger mellom Vestlandet (ref. Haakonsværn som forsvarsmessig strategisk havn/område) og inn på nasjonalt jernbanenett og videre til Sverige. Samfunnsnytte ansees å være av mindre betydning enn for øvrige strekninger.									
Landskapsbilde	Ikke vurdert	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Ikke vurdert	Naturmangfold	Ikke vurdert	Kulturarv	Ikke vurdert	Naturresurser	Ikke vurdert
Samfunnsikkerhet	Noe positiv	Bærekraftig bevegelsesfrihet	Ikke vurdert						

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, analyseperioden [1000 tonn CO <sub>2</sub> e, inkl. indirekte]	Endring CO <sub>2</sub> e -utslipp, i åpningsåret [1000 tonn CO <sub>2</sub> e, direkte]	Netto antall dekar inngrep i	
		Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	n.a.	0	0
Arealbruksendringer	n.a.	Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	
Drift og vedlikehold	n.a.	-0,27	
Endret trafikkomfang	-512	Regional fordeling:	Grupper som opplever vesentlig forverring
<b>Total utslipp</b>	n.a.	Prosjekt i Distrikts-Norge?	
herav i klimaregnskapet	n.a.	<b>Delvis</b>	<b>n.a.</b>

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Levetid	75	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		NGM v31_04 – 11.01.23 EZ_freight v3 – 07.02.23
Prisår	2023	Beregningsverktøy - beregningsdato		SAGA v.2.8.1. – 02.03.23

**Samlet prosjektportefølje med Flere tog på Trønderbanen, uten Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo-Lillehammer) Trinn 1**

Utfylt: 31.03.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Fakta

Jernbane

**Dagens situasjon:** Etterspørselen vil øke og det er liten eller ingen restkapasitet allerede i dag, både for gods- og persontransport. For persontransporten gjelder dette særlig det sentrale Østlandet, mens for godstransporten gjelder det de lange relasjonene fra Oslo til Bergen, Narvik, Trondheim og videre til Bodø. I Trøndelag er det lav frekvens i grunnrute, noe som gjør toget til et lite relevant reisealternativ.

**Strekning:** Oslo-navet, Dovrebanen, Nordlandsbanen, Bergens- og Vossebanen, Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen, Ofotbanen  
**Kommuner:** Flere kommuner i de nevnte fylkene.  
**Fylker:** Oslo, Viken, Vestland, Nordland, Trøndelag og Innlandet.  
**Omfang:**  
**Planstatus:** Prioritert oppstart i første seksårsperiode.  
**Finansiering:** Offentlig kjøp  
**NTP:** 2025-2036

**Tiltaksutløsende behov:** Mål om enklere reisehverdag, økt konkurransevne for næringslivet og bidrag til Norges klima- og miljømål gjør at det prioriteres å bedre persontransporten rundt byene og å tilrettelegge for mer godstransport på bane.

**Prosjektet:** Anbefalt portefølje til første seksårsperiode av NTP 2025-2036.

**Lenke:**

**Effekt mål:** Effektpakkene for kombigods vil tilrettelegge for lengre godstransporter på tre viktige relasjoner i dette segmentet. Det gjør det mulig med en økning av andelen transport som kan fraktes på bane. Effektpakken for flere og raskere tog på Vossebanen vil gi mer kapasitet for både person- og godstrafikk og gjør det mulig med raskere framføringstid. Effektpakken for flere tog i Oslo-navet vil løse viktige flaskehals for bedre driftsstabilitet og gi mulighet for økt lokaltogtilbud rundt hovedstaden. Effektpakken for to tog i timen på Trønderbanen gjør togtilbudet inn til Trondheim mer attraktivt og vil bidra til nullvektsmålet i byområdet.



**Avhengighet av andre tiltak:** Tiltak i KVV for Hovedbanen Nord. Flere av tiltakene i anbefalt portefølje forutsetter at pågående utbygging blir ferdigstilt. Flere har grensesnitt mot utrulling av ERTMS.

## Hovedresultater

Nettonåverdi [mill. NOK]		Nettonytte per budsjettkrone		Nettonytte per kostnadskrone		Samlet vurdering ikke-prissatte virkninger			
[Sannsynlig bane] <sup>1</sup>	Referansebane [Alternativ B]								
2 515	-1 206	0	0,00	-0,03	0,00	0,00	-0,04	0,00	n/a

## Delresultater

Prissatte virkninger		Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader					
Trafikant- og transportbrukernytte			37711	(udiskontert, inkl. mva.)	[mill. NOK]				
Operatøرنytte		0		P50					
Det offentlige		-36627		Forventningsverdi	25 536				
Samfunnet for øvrig		-2291		P85					
Ikke-prissatte virkninger		Konsekvensvurdering (ikke nødvendigvis sammenliknbare på tvers av transportformene)							
Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger		Det er vanskelig å vurdere de negative effektene som utbygging har på ytre miljø opp mot de positive effektene som tiltakene har for samfunnsikkerhet og bærekraftig bevegelsesfrihet. Det er derfor ikke gitt en samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger.							
Landskaps-bilde	Middels negativ	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Middels negativ	Naturmangfold	Middels negativ	Kultur arv	Middels negativ	Naturressurser	Noe negativ
Samfunnsikkerhet	Middels positiv	Bærekraftig bevegelsesfrihet	Stor positiv	[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, analyseperioden		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, i åpningsåret		Netto antall dekar inngrep i	
[1000 tonn CO <sub>2</sub> e, inkl. indirekte]		[1000 tonn CO <sub>2</sub> e, direkte]		Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen <sup>2</sup>	146,51	70,7		n.a	n.a
Arealbruksendringer	27,21	NNV følsomhet for karbonpris		Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsåret	

<sup>1</sup> Det er ikke gjennomført beregninger for effektpakkene for kombigods med sannsynlig bane. I beregningen for samfunnsøkonomisk netto nåverdi (NNV) for sannsynlig bane er derfor NNV for referansebanen lagt til grunn for E14.

<sup>2</sup> Det er kun gjennomført utslippsberegninger fra byggefasen og arealbeslag hvor enkelttiltak har en investeringskostnad på over 1 mrd. kr. CO<sub>2</sub>-utslippene fra byggefasen og arealbeslag er derfor kun beregnet for effektpakken for Flere tog i Oslo-navet.

Drift og vedlikehold	48	[ mill. NOK ]	-2
Endret trafikkomfang	-2530,46	Lav bane	-1610
<b>Total utslipp</b>	<b>-2309,08</b>	Standard	-1206
herav i klimaregnskapet		Høy bane	5099
Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring			
Prosjekt i Distrikts-Norge? Ja/Delvis/Nei n.a			
<b>Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger</b>			
Åpningsår	2029	Levetid	Varierer mellom 30 og 75 år
Sammenligningsår	2025	Transportmodell -	Brukerfinansering
Prisår	2023	Beregningsverktøy -	
		<i>beregningsdato</i>	
		<i>beregningsdato</i>	

**Grønne tall = Positivt; Røde tall = negativt for samfunnet.** Ikke-fet tall = lav/høy rundt sentral verdi.  
*Kursiverte tall = tidspunkter.*