



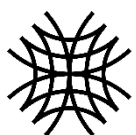
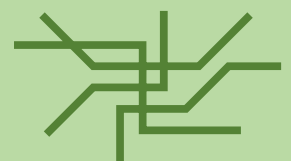
# Vedlegg 2: Supersider

3. oktober 2023



Jernbanesektorens svar på  
prioriteringsoppdraget

Nasjonal transportplan 2025-2036



Jernbane-  
direktoratet

**BANE NOR**

# Effektpakke: Flere tog i Oslo-navet

Jernbane

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023.

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Oslo er et nasjonalt knutepunkt, og start- og endepunkt for nesten alle transportkorridorane 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.

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

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

**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 lokaltog 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, Oslo, Akershus  
**Fylker:**  
**Omfang:** Kommunedelplan til reguleringsplan  
**Planstatus:** Statlig  
**Finansiering:** Prioritert for oppstart i NTP 2022-2033  
**NTP:**



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Høy Co2-pris			
-3 565	7 650	-1454	-3 525	-0,16		Positiv konsekvens

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	20 507		( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte	0		P50	
Det offentlige	-21 664		Forventningsverdi	15 378
Samfunnet for øvrig	-2 408		P85	

## Ikke-prissatte virkninger (ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering	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.								
Landskapsbilde	Middels negativ	Friluftliv/by- og bygdeliv	Middels negativ	Naturmangfold	Middels negativ	Kultur-arv	Middels negativ	Naturressurser	Noe negativ
Samfunnsikkerhet	Positiv	Bærekraftig bevegelsesfrihet	Svært positiv						

Klimavirkninger				Natur, ulykker og fordelingsvirkninger		
Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte	Indirekte	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]	Antall dekar inngrep i		
Anleggsfasen	147		-5,4	Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
Arealbruksendringer	27		NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
Drift og vedlikehold				-0,80		
Endret trafikkomfang	-76		Lav bane	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?
<b>Totalt</b>	<b>98</b>	0	Standard	<b>Nei</b>		-
I det norske klimaregnskapet	64	0	Høy bane			

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato	Trenklin 3.2 - 19.08.2023		[ må evt skrives manuelt ]		
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato	SAGA v.2.8.4 - 29.09.2023				

# Effektpakke: Kombitransport Oslo - Narvik

Jernbane

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023.

## 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 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 energi- og arealbruk per transporterte enhet.

**Om prosjektet:** Effektpakken omfatter infrastrukturtiltak langs strekningen fra Alnabru til kombiterminal i Narvik. I hovedsak vil infrastrukturtiltakene tilrettelegge for 740 meter lange tog på relasjonen.

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

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

**Avhengighet av andre tiltak:** Effektpakken forventes å gi positive virkninger for persontrafikk, som ikke er medregnet i nyttevurderingene.

## Fakta

**Strekning:** Kongsvingerbanen  
**Kommuner:** Mange

**Fylker:** Viken, Innlandet  
**Omfang:**  
**Planstatus:** Hovedplan/regulering til byggeplan

**Finansiering:** Statlig

**NTP:** Prioritert i NTP 2022-2033



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)		Netto nytte per budsjettkrone		Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane	Høy Co2-pris		
2 133	4 589	4 143	0,42		Positiv konsekvens

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	6 553	( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]
Operatøرنytte	0	P50
Det offentlige	-5 112	Forventningsverdi
Samfunnet for øvrig	692	P85
		5 044

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Kongsvingerbanen er en viktig forbindelse til Sverige, og strekningen er høyt utnyttet i dag. Forbedringer av kapasiteten er viktig for å bedre forsyningsikkerheten mellom nord- og sør-Norge, og mellom Norge og Sverige if. allierte fornyinger i en krigssituasjon. Robusthet og redundans trekker i positiv retning, men effektpakken bidrar ikke til betydelig redundans på selve strekningen. For øvrige virkninger er det ubetydelig konsekvens.								
Landskapsbilde	Ubetydelig	Friluftliv/by- og bygdelig	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Ubetydelig	Kulturarv	Noe negativ	Naturressurser	Noe negativ
Samfunnsikkerhet	Positiv								

## Klimavirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]		Antall dekar inngrep i		
Direkte	Indirekte	[ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]		Verdifulle naturområde	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen		-25,4		0		0
Arealbruksendringer		NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]		Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
Drift og vedlikehold				-0,55		
Endret trafikkomfang	-794	Lav bane	1 739	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?
<b>Totalt</b>	<b>-794</b>	Standard	<b>2 133</b>	<b>Ja</b>		-
I det norske klimaregnskapet	-794	Høy bane	4 143			

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		NGM v31_04 – 11.01.23		EZ_freight v3 – 07.02.23 [ må evt skrives manuelt ]	
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato		SAGA v.2.8.4 - 29.09.23			

# Effektpakke: Økt trafikk på Dovrebanen

Jernbane

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023.

## 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 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.

**Tiltaksløsende 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 energi- og arealbruk per transporterte enhet.

**Om prosjektet:** Effektpakken omfatter infrastrukturtiltak langs strekningen fra Alnabru til kombiterminalene i Trondheimsområdet. Effektpakken er foreslått prioritert med trinnvis utbygging. Første trinn vil legge til rette for økt antall godstog per dag, mens andre og tredje trinn vil legge til rette for lengre tog.

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

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

**Avhengighet av andre tiltak:** Effektpakken har avhengighet til tiltak i Flere tog på Dovrebanen (Oslo - Lillehammer) og Hovedbanen Nord. Flere av tiltakene som er identifisert som nødvendige for å nå effektmålet for gods Oslo - Trondheim, er også identifisert i nevnte effektpakker. Det er beregnet samfunnsøkonomisk lønnsomhet for regiontog i effektpakken Flere tog på Dovrebanen, trinn 1, som under hovedresultater presenteres som en følsomhetsanalyse.

## Fakta

**Strekning:** Dovrebanen  
**Kommuner:** Mange

**Fylker:** Viken, Innlandet, Trøndelag  
**Omfang:**  
**Planstatus:** Utredning til reguleringsplan

**Finansiering:** Statlig

**NTP:** Prioritert i NTP 2022-2033



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill.kr)		Høy Co2-pris	Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Sannsynlig bane			
-5 774	-2 919	-4 824	-0,71		Negativ konsekvens

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	3 052	( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]
Operatørnytte	0	P50
Det offentlige	-8 134	Forventningsverdi
Samfunnet for øvrig	-692	P85
		7 817

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Det er viktig å forbedre robusthet, redundans og restitusjon på strekningen, både for sivil og militær forsyningsikkerhet. Tiltaket fullføre dobbeltsporet fra Åkersvika og inn til Hamar stasjon innebærer bygging i RAMSAR-området og har noe negativ konsekvens for landskapsbilde og naturmangfold. Samtidig vil det være forverret konsekvens dersom prosjektet utsettes og ikke bygges i forlengelse av pågående utbygging i effektpakken Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo - Hamar).								
Landskapsbilde	Liten negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Noe positiv konsekvens	Naturmangfold	Middels negativ konsekvens	Kultur-arv	Ubetydelig konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
Samfunnsikkerhet	Positiv								

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Anleggsfasen	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]		Antall dekar inngrep i		
	Direkte	Indirekte			Verdifulle naturområde	All natur	Dyrket mark
Arealbruksendringer					24		0
Drift og vedlikehold					Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
Endret trafikkomfang	-377	0			-0,36		
<b>Totalt</b>	<b>-377</b>	<b>0</b>			Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?		
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-377</i>	<i>0</i>			<b>Ja</b> -		

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato				NGM v31_04 – 24.01.23	[ må evt skrives manuelt ]
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato				EZ_freight v3 – 07.02.23	
						SAGA v.2.8.4 - 29.09.23	

# Effektpakker for Økt trafikk på Bergensbanen

Jernbane

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023.

## 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 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 energi- og arealbruk per transporterte enhet.

**Om prosjektet:** Effektpakken omfatter infrastrukturtiltak langs strekningen fra Alnabru til kombiterminalene i Trondheimsområdet. Effektpakken er foreslått prioritert med trinnsvis utbygging. Første trinn vil legge til rette for økt antall godstog per dag, mens andre og tredje trinn vil legge til rette for lengre tog.

**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 pst. for all godstrafikk i perioden 2018-2033. Dette basert på 47 pst. økning spesifikt for kombisegmentet.

**Avhengighet av andre tiltak:** Effektpakkene Flere tog på Vossebanen og Kombitransport Oslo - Bergen er kombinert for å synliggjøre virkninger av begge effektpakkene. Begge effektpakkene inneholder tiltak som er nødvendig for realisering av tilbudet i de to pakkene. For Flere tog på Vossebanen gjelder dette ett kryssingsspor som er nødvendig dersom tiltaket ikke bygges. Motsatt er flere av kryssingssporene i Flere tog på Vossebanen nødvendig for å realisere effekten i Kombitransport Oslo - Bergen.

## Fakta

**Strekning:** Bergensbanen  
**Kommuner:** Mange

**Fylker:** Viken, Innlandet, Trøndelag  
**Omfang:**  
**Planstatus:** Utredning til reguleringsplan

**Finansiering:** Statlig

**NTP:** Prioritert i NTP 2022-2033



## Hovedresultater

Referansebane	Netto nåverdi (mill.kr)	Høy Co2- Sannsynlig bane	Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Klimabane 2	7 047	-186	-0,04	-1,07	Positiv konsekvens

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	3 949	( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]
Operatøرنytte	0	P50
Det offentlige	-4 615	Forventningsverdi 3 988
Samfunnet for øvrig	399	P85

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Tiltakene i effektpakken er av mindre størrelse, men avhengig av endelig løsning for planfri kryssing på Myrdal kan landskapsbildet påvirkes noe negativt.. For samfunnsikkerhet er økt kapasitet på aksene vest-øst relevant, særlig for forsyningsikkerhet mellom vest- og østlandet. Innen bærekraftig bevegelsesfrihet vurderes effektpakken å ikke endre forutsetningen for arealbruk i/ved berørte knutepunkt, eksempelvis Voss.								
Landskaps- bilde	Liten negativ konsekvens	Fri luftliv/by- og bygdelig	Ubetydelig	Natur- mangfold	Ubetydelig	Kultur- arv	Ubetydelig konsekvens	Natur- ressurser	Ubetydelig
Samfunns- sikkerhet	Noe positiv	Bærekraftig bevegelsesfrihe	Ubetydelig						

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Anleggsfasen	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]	Antall dekar inngrep i		
	Direkte	Indirekte		Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
Arealbruksendringer			-8,2			0
Drift og vedlikehold			NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]			Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret
Endret trafikkomfang	-476	0	Lav bane	-202		-0,26
<b>Totalt</b>	<b>-476</b>	<b>0</b>	Standard	<b>-198</b>		Regional fordeling: Prosjekt i distrikt Norge
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-476</i>	<i>0</i>	Høy bane	<i>-186</i>		Grupper som opplever vesentlig forverring?
						<b>Ja</b>
						-

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		NGM v31_04 – 11.01.23		EZ_freight v3 – 07.02.23	
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato		SAGA v.2.8.4 - 29.09.23		[ må evt skrives manuelt ]	

# Effektpakke: Flere tog på Trønderbanen

Jernbane

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023.

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

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

**Tiltaksutløsende 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.

**Om prosjektet:** Strekningen strekker seg over 17 mil hvor det må iverksettes flere tiltak som funksjonelt dobbeltspor, flere kryssingsspor og stasjonstiltak.

Vil du vite mer: [Kapasitetsøkende tiltak Trønderbanen](#) | [Bane NOR](#)

## Fakta

**Strekning:** Dovre- og Nordlandsbanen  
**Kommuner:** Midtre Gauldal, Melhus, Trondheim, Malvik, Stjørdal, Levanger, Verdal, Inderøy, Steinkjer  
**Fylker:** Trøndelag  
**Omfang:** Flere kryssingsspor- og stasjonstiltak  
**Planstatus:** Fra utredning til reguleringsplan

**Finansiering:** Statlig

**NTP:** Prioritert for oppstart i NTP 2022-2033



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

**Effekt mål:** Effektpakken 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:** Effektpakken forutsetter at flere tiltak i bundne effektpakker 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.

## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)		Sannsynlig bane	Høy Co2-pris	Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2					
-6 414	-5 131		-6 477	-0,86	-1,19	Negativ konsekvens

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	2 663		( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte	0		P50	
Det offentlige	-7 427		Forventningsverdi	4 675
Samfunnet for øvrig	-1 679		P85	

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Tiltakene gjennomføres i hovedsak på areal som allerede er regulert til jernbaneformål, og bygger på eksisterende infrastrukt. ur. Kulturarv og naturressurser vil påvirkes noe negativt. For bærekraftig bevegelsesfrihet vil økt kollektivtransport legge til rette for fortetting rundt knutepunkter. Samfunnsikkerhet vurderes til å være noe positiv, på grunn av evakueringskapasitet ut av Trondheim.								
Landskapsbilde	Ubetydelig	Friluftliv/by- og bygdelig	Ubetydelig	Naturmangfold	Ubetydelig	Kulturarv	Noe negativ	Naturressurser	Noe negativ
Samfunnsikkerhet	Noe positiv	Bærekraftig bevegelsesfrihet	Positiv						

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]		Antall dekar inngrep i		
Direkte	Indirekte			Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
		1,0				
Anleggsfasen		NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]		Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
Arealbruksendringer				-0,08		
Drift og vedlikehold				Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?		
Endret trafikkomfang	27	Lav bane -6 394		Prosjekt i distrikt Norge		
<b>Totalt</b>	<b>27</b>	0	Standard -6 414	Ja -		
I det norske klimaregnskapet	27	0	Høy bane -6 477			

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato	Trenklin 3.2 - 23.08.23		[ må evt skrives manuelt ]		
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato	SAGA - v.2.8.4 - 29.09.23				

# Effektpakke: Kombitransport Trondheim - Bodø

Jernbane

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023.

## 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 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 energi- og arealbruk per transporterte enhet.

**Om prosjektet:** Effektpakken omfatter infrastrukturtiltak langs strekningen fra kombiterminalene i Trondheimsområdet til Bodø. Det er nødvendig med flere kryssingsmuligheter for å tilrettelegge for økt frekvens, fra tre togpar per dag i 2018 til fem togpar per dag etter gjennomføring av effektpakken.

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

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

**Avhengighet av andre tiltak:** Effektpakken har avhengighet til tiltak i Flere tog på Trønderbanen. Kostnaden som er oppgitt avhenger av at Flere tog på Trønderbanen prioriteres.

## Fakta

**Strekning:** Nordlandsbanen  
**Kommuner:** Mange

**Fylker:** Trøndelag, Nordland

**Omfang:**

**Planstatus:** Utredning til reguleringsplan

**Finansiering:** Statlig

**NTP:** Prioritert i NTP 2022-2033



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill.kr)		Sannsynlig bane	Høy karbonpris	Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2					
210	4 418		456	0,57	0,96	Positiv konsekvens

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	446		( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte	0		P50	
Det offentlige	-368		Forventningsverdi	322
Samfunnet for øvrig	131		P85	

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Effektpakken innebærer utbygging av kryssingsspor i Saltfjellet landskapsvernområde, og inntil naturreservat. Kryssingssporet skal samtidig bygges langs eksisterende bane, og det forventes ikke store naturinngrep som følge av tiltaket. For samfunnsikkerhet er Nordlandsbanen er den viktigste forsyningsaksen mellom nord- og sør-Norge og den har stor betydning for forsyningsikkerhet både for militære og sivile behov. Bidrar til økt robusthet og mulighet for økt kapasitet, men ikke økt redundans på jernbanen.								
Landskaps-bilde	Ubetydelig konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Ubetydelig konsekvens	Natur-mangfold	Noe negativ konsekvens	Kultur-arv	Ubetydelig konsekvens	Natur-ressurser	Ubetydelig konsekvens
Samfunns-sikkerhet	Positiv								

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Anleggsfasen	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]		Antall dekar inngrep i		
	Direkte	Indirekte	[ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e direkteutslipp, åpningsåret ]		Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
			-0,5		24		0
Arealbruksendringer			NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]		Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
Drift og vedlikehold					-0,08		
Endret trafikkomfang	-84		Lav bane	192	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?
<b>Totalt</b>	<b>-84</b>	0	Standard	<b>210</b>			
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-84</i>	0	Høy bane	<b>456</b>	<b>Ja</b>		-

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		NGM v31_04 – 11.01.23 EZ_freight v3 – 07.02.23		[ må evt skrives manuelt ]	
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato		SAGA v.2.8.4 - 29.09.23			