

Meld. St. 14 (2023-2034) Nasjonal transportplan 2025–2036

Spørsmål 150:

Ber om å få sendt over «supersider» for alle prosjekter som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, både for vei og jernbane.

Svar:

Vei:

Det vises til Statens vegvesens leveranse på prioriteringsoppdraget for Nasjonal transportplan 2025–2036 med frist 31. mars og 3. oktober 2023, vedlegg 3 Supersider. Dette er vedlagt svaret og er også tilgjengelig på nett her: [ntp-2025-2036-vedlegg-3-supersider-091023_endret180324.pdf](https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/ntp-2025-2036-vedlegg-3-supersider-091023_endret180324.pdf) ([regjeringen.no](https://www.regjeringen.no))

Jernbane:

Det vises til Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF sin felles leveranse på prioriteringsoppdraget for Nasjonal transportplan 2025–2036 med frist 31. mars og 3. oktober 2023, vedlegg 2 Supersider. Dette er vedlagt svaret og er også tilgjengelig på nett her: [jernbane-vedlegg-2-supersider.pdf](https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/jernbane-vedlegg-2-supersider.pdf) ([regjeringen.no](https://www.regjeringen.no))

Virksomhetene utarbeidet supersider for prosjekter som var prioritert for oppstart i første seksårsperiode i sine porteføljeforslag. Det er dermed ikke helt sammenfall med prosjektene som er prioritert i den endelige transportplanen.



Vedlegg 2: Supersider

3. oktober 2023



Jernbanesektorens svar på
prioriteringsoppdraget

Nasjonal transportplan 2025-2036



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 flaskehalsar på flere stasjonar og banestrekningar.

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.

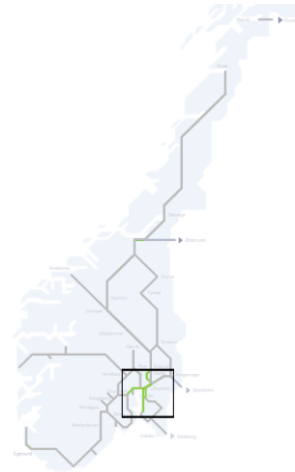
Samfunns mål: Et bærekraftig transportsystem i hovedstadsområdet som tilfredsstiller behovet for person- og næringstransporter i et langsiktig

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 ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]		Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]		Antall dekar inngrep i		
Direkte	Indirekte			Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen	147	-5,4		1,32		131
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	-3 476	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	98	Standard	-3 565	Nei		
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>64</i>	Høy bane	<i>-3 525</i>			

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 bygdlev	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Ubetydelig	Kultur-arv	Noe negativ	Naturressurser	Noe negativ
Samfunns-sikkerhet	Positiv								

Klimavirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte	Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Antall dekar inngrep i		
				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	0	Lav bane	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?
Totalt	-794	0	Standard			
I det norske klimaregnskapet	-794	0	Høy bane	Ja		-

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.

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.

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.

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: 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 ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]		Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]		Antall dekar inngrep i		
	Direkte	Indirekte			Verdifulle naturområde	All natur	Dyrket mark
Arealbruksendringer			-9,7		24		0
Drift og vedlikehold				NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
Endret trafikkomfang	-377			Lav bane		-0,36	
Totalt	-377	0		Standard			Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-377</i>	0		Høy bane			Ja -

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- prisen	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
Samfunnet for øvrig	399	P85
		3 988

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 forsyningssikkerhet 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	Natur- ressurser	Ubetydelig
Samfunns- sikkerhet	Noe positiv	Bærekraftig bevegelsesfrihe	Ubetydelig						

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

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

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	[må evt skrives manuelt]
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato				EZ_freight v3 – 07.02.23	
						SAGA v.2.8.4 - 29.09.23	

Effektpakke: Flere tog på Trønderbanen

Jernbane

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 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 timesfrekvens 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 bygdeliv	Ubetydelig	Naturmangfold	Ubetydelig	Kulturarv	Noe negativ	Naturressurser	Noe negativ
Samfunnsikkerhet	Noe positiv	Bærekraftig bevegelsesfrihet	Positiv						

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

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

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 ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]		Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]		Antall dekar inngrep i		
	Direkte	Indirekte	[1000 tonn CO ₂ 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: Grupper som opplever vesentlig forverring?		
Totalt	-84	0	Standard	210	Prosjekt i distriktsnorge		
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-84</i>	0	Høy bane	456	Ja -		

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		

Vedlegg 3

NTP 2025–2036 - Supersider

E134 Oslofjordforbindelsen
E134 Røldal–Seljestad*)
E6 Megården–Mørsvikbotn*)
E39 Smiene-Harestad
E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) **)
E10 Nappstraumen-Å*)
E134 Dagslett-E18
Rv.22 Glommakryssing
E134 Saggrenda-Elgsjø

*) Endringer og opprettinger i tekst etter 3. oktober er merket med rødt.

**) Ny superside for E39 Hordfast ble publisert på nett av Samferdselsdepartementet 18. mars 2024. I den opprinnelige supersiden som ble publisert i forbindelse med 3. oktober-leveransen, hadde Statens vegvesen ved en feil gjort beregningen med en veilinje der tunnelstrekninger ikke var hensyntatt i arealberegningene. Nye beregninger der tunnelstrekningene ikke innebærer arealbeslag ble oversendt departementet i desember 2023. Den nye beregningen gir lavere tall for arealbeslag, og påvirker netto nytte (NNV), prissatte virkninger for samfunnet for øvrig, klimavirkninger og NNV-følsomhet for karbonpris. NNV har endret seg fra tidligere om lag -1,2 mrd. kr til om lag -0,9 mrd. kr.

Prosjekt: E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt 03.10.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 1 ble åpnet i juni 2000 og er en alternativ vei forbindelse utenom Oslo mellom E6 og E18 i tidligere Akershus og Buskerud. Strekningen er en to-feltsvei med 3 ett-løps tunneler, der Oslofjordtunnelen er den lengste med 7,3 km. Oslofjordtunnelen er en undersjøisk tunnel med ekstra felt i stigningene. Ved stengning av Oslofjordtunnelen er omkjøring via Oslo eller ferje Moss-Horten. For Frogn- og Vassumtunnelen er det omkjøringsmuligheter på lokalveinettet. ÅDT i Oslofjordtunnelen er 10 400, i Frogn og Vassumtunnelen 14 600.

Tiltaksutløsende behov: Oppfylle krav i tunnelsikkerhetsforskriften om rømningsveier for Oslofjord- og Frogn-tunnelen. Dette ivaretar også forutsetningen fra byggetrinn 1 om at utbygging av strekningen skal skje i takt med trafikkutviklingen. Det har vært flere alvorlige hendelser i tunnelen, samtidig som tunnelen svært ofte må stenge av andre grunner.

Om prosjektet: Prosjektet består i å utvide eksisterende E134 mellom Verpen og Vassum fra 2 til 4 felt. Det bygges nytt løp i Oslofjord- og Frogn-tunnelen med tverrforbindelser for hver 250 meter, slik at det ene løpet kan benyttes som rømningsvei ved hendelser i det andre.

Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/oslofjordforbindelsen/>

Samfunns mål:

- Redusere samfunnets belastning på grunn av redusert fremkommelighet på E134 som en følge av hendelser i Oslofjordtunnelen

Effekt mål:

- Økt fremkommeligheten på E134
- Økt sikkerhet for trafikantene på E134

Reisetidsreduksjon:

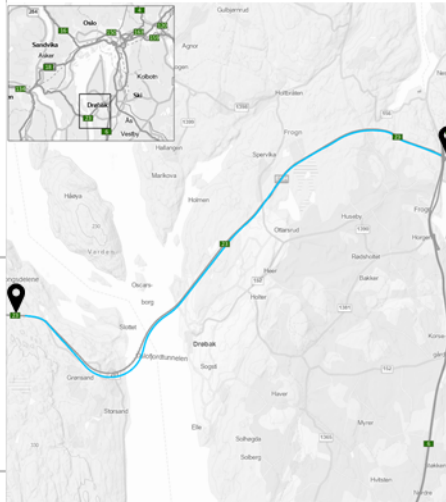
1,6 min. for lette kjøretøyer
1,4 min. for tunge kjøretøyer

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Frogn og Asker
Fylker: Viken
Omfang: 14 km vei
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 68% bompengandel

NTP: Omtalt i
NTP 18-29 og
NTP 22-33



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	Høy bef. vekst			
-4 403	-4 312	-3 068	-3 931	-1,1	-0,7	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	-190	(udiskontert, inkl. m.v.a) [mill. NOK]
Operatøرنytte	157	P50 7 063
Det offentlige	-3 864	Forventningsverdi 7 096
Samfunnet for øvrig	-505	P85 8 072

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

Samlet vurdering	Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende vei fra 2- til 4 felt. Dette gir generelt mindre virkninger på ikke prissatte konsekvenser enn bygging av vei i ny trase. Konsekvensen for kulturminner er vurdert mest negativt, dette gjelder normale funn i form av bosetningsspor, kokegrop, veganlegg, rydningsrøyslokalitet. Alle kulturminner er pr. i dag utgravd og frigitt.								
Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Ubetydelig konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kulturarv	Middels negativ konsekvens	Naturressurser	Ubetydelig konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte		Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto dekar inngrep i		
	Direkte	Indirekte		Verdifullt naturområde	All natur	Dyrketmark
Anleggsfasen	23	98	-2,1	5	275	27
Arealbruksendringer	1	0	NNV-følsomhet for karbonpris	Endring i antall drept og hardt skadde, åpningsåret		
Drift og vedlikehold	0	-5	[mill. NOK]	-0,64		
Endret trafikkomfang	-13	105	Lav bane	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?		
Totalt	11	197	Standard	Prosjekt i distriktsnorge		
I det norske klimaregnskapet	11	81	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.

Prosjekt: E134 Røldal-Seljestad

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens vei er ofte stengt vinterstid, da sterk stigning og skarpe svinger fører til at store kjøretøyer setter seg fast og hindrer annen trafikk. Dagens tunneler oppfyller ikke tunnelsikkerhetsforskriften.

ÅDT i dag er omtrent 2 300 med 16 % tunge kjøretøyer.

Tiltaksutløsende behov: Sterk stigning, krappe svinger og tunneler med lav standard gir redusert fremkommelighet, spesielt vinterstid.

Prosjektet: Det skal i hovedsak bygges en ny tunnel på omtrent 12,7 km, i tillegg til tilkøpling til dagens vei i overkant 1 km på hver side. Ny vei vil gi 6,4 km innkorting sammenlignet med dagens vei. I tillegg gir ny vei jevnere stigning. **Prosjektet eliminerer 7 skredpunkter og to strekninger som er utsatt for naturfare (snøfokk).**

Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134vagsliseljestad/roldal--seljestad/>

Samfunns mål:

- Å gi samfunnet en god trafikkåre mellom øst- og vestlandet med trygg fremkommelighet gjennom hele året
- Å redusere tids- og transportkostnader mellom viktige næringsrike deler av vestlandet og sentrale deler av sør- og østlandet.

Effekt mål:

- Reduksjon i kjøretid og kjørekostnader grunnet slakere stigninger, bredere vei, bedre kurvatur og sikt og innkorting av vei
- Ingen stenging grunnet fastkjørte kjøretøyer om vinteren og dermed økt trafiksikkerhet
- Reduksjon i utslipp av klimagasser
- Reduksjon i støypåvirkning

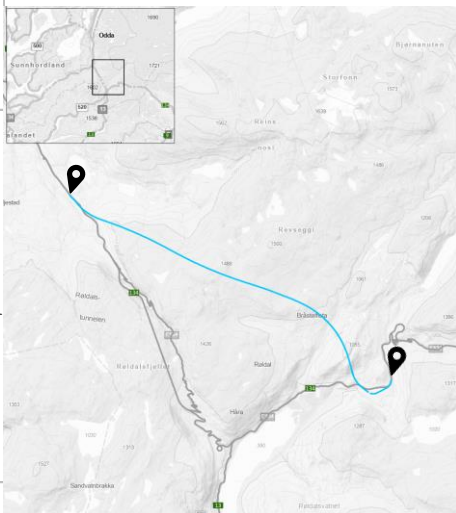
Reisetidsreduksjon:

10,3 min. for lette kjøretøyer
12,5 min. for tunge kjøretøyer

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Ullensvang
Fylker: Vestland
Omfang: 15,3 km
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 17% bompenger

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

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 befv.vekst			
-1 685	-2 497	-1 780	-1 712	-0,5	-0,4	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	2 517		(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Operatørnytte	0		P50	4 086
Det offentlige	-3 581		Forventningsverdi	4 136
Samfunnet for øvrig	-621		P85	4 925

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

Samlet vurdering	Kulturarv - kullgroper knyttet til jernproduksjon.								
Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Noe negativ konsekvens	Kulturarv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte		Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp, Transport drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]
Anleggsfasen	21	64		-2,4
Arealbruksendringer	12	0		NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]
Drift og vedlikehold	0	37		
Endret trafikkomfang	-109	-95		Lavbane -1 700
Totalt	-76	7		Standard -1 685
I det norske klimaregnskapet	-76	54		Høybane -1 430

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i		Dyrket mark
	All natur		
386	89	16	
Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret			
	-0,07		
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?	

Sentrale forutsetninger:

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

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

Prosjekt: E6 Megården-Mørsvikbotn

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Eksisterende E6 mellom Megården og Mørsvikbotn har 16 tunneler og generelt lav standard. Flere tunneler er trange og tilfredsstillende ikke tunnelsikkerhetsforskriften. Strekningen har bratte stigninger og ved stengninger er omkjøringstiden elleve timer.

Tiltaksutløsende behov: Prosjektet vil redusere risiko for uforutsette hendelser som medfører stengt vei, særlig på vinterstid. Ev. omkjøring via Sverige.

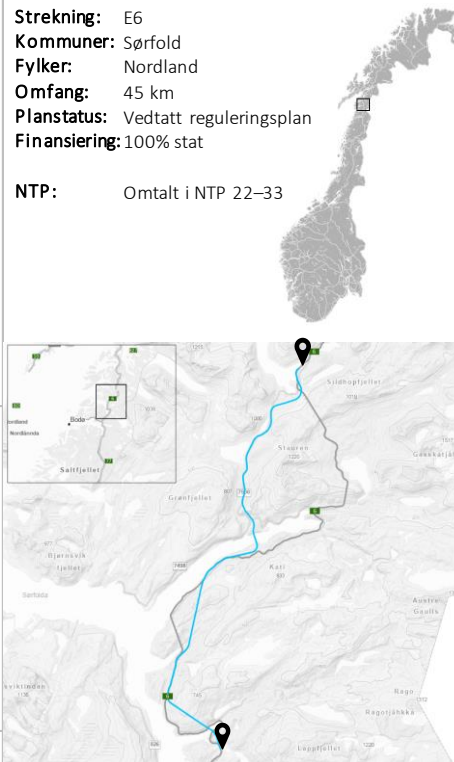
Prosjektet: Det inngår 10 tunneler, samlet lengde inkl. portaler ca. 23,5 km, 2 større bruer (Tørrfjord og Leirfjord) samt en rekke mindre konstruksjoner. **Prosjektet eliminerer 3 skredpunkter på riksvei.** Bygges som tofelts vei med fartsgrense 90 km/t. Ny E6 vil redusere omkjøringstid ved stengninger til under en time.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosje/veuropaveg/e6sorfold/>

Fakta

Strekning: E6
Kommuner: Sørfold
Fylker: Nordland
Omfang: 45 km
Planstatus: Vedtatt reguleringsplan
Finansiering: 100% stat

NTP: Omtalt i NTP 22–33



Samfunns mål: E6 Fauske-Mørsvikbotn skal i 2040 ha et transportsystem som fremmer regional utvikling i landsdelen og regionen, og gir gode vekstvilkår for nordområdenes næringsliv. Innen 2025 skal strekningen oppfylle europeiske sikkerhetskrav for veitunneler.

Effekt mål:

- Redusere reisetid og gi gode forbindelser for nærings- og persontransport
- Bedre regularitet og robusthet
- Omkjøringstid ved stenging skal oppfylle retningslinje Samros vei
- Klimagassutslipp skal ikke øke
- Reduksjon av alvorlige ulykker med 20 %

Reisetidsreduksjon:

- 14 min. for lette kjøretøyer
- 14 min. for tunge kjøretøyer

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK) Sannsynlig				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	bane	Høy bef.v.vekst			
-7 617	-8 306	-7 543	-7 540	-0,7	-0,7	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Trafikant- og transportbrukernytte	4 878		P50	12 413
Operatørnytte	0		Forventningsverdi	12 515
Det offentlige	-10 425		P85	14 948
Samfunnet for øvrig	-2 070			

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

Samlet vurdering	De største konfliktene for parsell Megården-Sommerset er inngrep i vassdragsnatur i Tørrfjordelvområdet og krigsfangeleiren ved Kalvika. For parsell Leirfjorden- Mørsvikbotn er det konflikter mht. grotter i Bonnådalen og hensynet til flyttleier for reindrifta. Det er tatt inn hensynsoner i plankartet med tilhørende bestemmelser for å ivareta flyttleier. Videre vil det bli utført avbøtende tiltak som flytting av anleggsveier og å redusere rigg og anleggsareal for å ta vare på registrerte grotter og krigsfangeleiren.									
	Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Middels negativ konsekvens	Kulturarv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]		

Klimavirkninger

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte		Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp, transport drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	Netto dekar inngrep i		
					Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen	27	135		-1,4	1029	2488	57
Arealbruksendringer	164	0		NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	Endring i antall drept og hardt skadde, åpningsåret		
Drift og vedlikehold	0	19			-0,07		
Endret trafikkomfang	-85	-100		Lav bane	-7 913	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?	
Totalt	106	55		Standard	-7 617		
I det norske klimaregnskapet	106	95		Høy bane	-7 388		

Sentrale forutsetninger:

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

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

Prosjekt: E39 Smiene-Harestad

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Eksisterende E39 fra Eiganestunnelen til Harestadkrysset er tofeltsvei, og tilfredsstillende ikke krav til riksvei med dagens trafikkmengde. Veien har ujevn kurvatur med flere uoversiktlige kryss og avkjørslser. Strekingen har tidvis fremkommelighetsproblemer, er ulykkesutsatt og har et mangelfullt tilbud for gående og syklende.

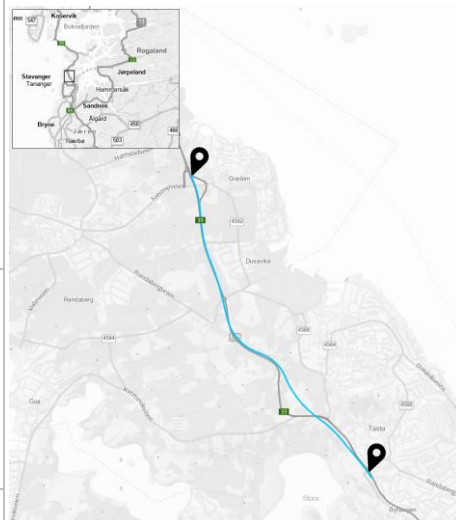
Tiltaksutløsende behov: Behov for sammenhengende firefeltsvei mellom eksisterende Eiganestunnelen og kommende Rogfasttunnelen, som begge har firefeltsvei.

Prosjektet: Prosjektet er i grove trekk dagsonen mellom Eiganestunnelen i Stavanger og Rogfasttunnelen i Randaberg, totalt ca. 4,8 km firefelts vei. Harestadkrysset, som knytter Rogfast til eksisterende veinett, inkluderer ca.1 km av E39. Harestadkrysset er regulert i separat reguleringsplan og vedtatt i 2015. Resten av strekingen på ca. 3,8 km blir regulert i planen for E39 Smiene-Harestad.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39smieneharestad>

Fakta

Streking: E39
Kommuner: Stavanger, Randaberg
Fylker: Rogaland
Omfang: 4,8 km vei
Planstatus: Reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 56 % bompengandel
NTP: Omtalt som mulig prosjekt i andre periode for NTP 22-33



Samfunns mål: Hovedmålet med prosjektet er å sikre en god og trafiksikker kyststamvei og ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim med lik standard, som også sikrer at lokal trafikk kommer godt fram. Prosjektet skal løse transportbehovet for alle trafikantergrupper.

Effekt mål:
 - Bedre kost/nytte for bruker og samfunnet.
 - Reduksjon i kjøretid og -kostnader.

Reisetidsreduksjon:

1,9 min. for lette kjøretøyer
 1,6 min. for tunge kjøretøyer

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

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	Nullvekst			
162	-836	-111	-111	0,1	0,0	Ikke prissatte virkninger påvirker samlet samf.øk. nytte i negativ retning

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	3 833		(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Operatørnytte	0		P50	4 644
Det offentlige	-3 188		Forventningsverdi	4 684
Samfunnet for øvrig	-483		P85	5 283

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

Samlet vurdering	Kulturav har størst negativ konsekvens. Dette har konsekvenser for 12 automatisk freda kulturminner, av typen dyrkingsspor og bosetnings- og aktivitetsspor. Prosjektet er redusert i omfang, og antall berørte kulturminner er redusert til 6-7 kulturminner. Endelig frifigelse hos Riksantikvaren vil bli avklart før reguleringsplan kan vedtas.									
Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Ubetydelig konsekvens	Kulturarv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens	
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]		

Klimavirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte		Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp, Transport drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]
Anleggsfasen	4	17		1,0
Arealbruksendringer	20	0		NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]
Drift og vedlikehold	0	19		
Endret trafikkomfang	32	184	Lavbane	186
Totalt	56	220	Standard	162
I det norske klimaregnskapet	56	49	Høybane	48

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i		Dyrket mark
	All natur		
0	24		398
Endring i antall drept og hardt skadet, åpningsåret			
	-0,16		
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?	

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

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

Prosjekt: E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget

Utfylt: 27.11.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: E39 er en viktig transportåre. Veiforbindelsen mellom Ådland og Sveгатjørn har flere ferjestrekninger og har varierende veistandard som gjør at reisetiden er lang.

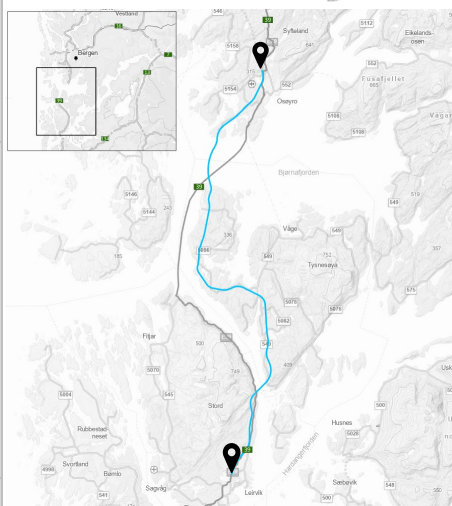
Tiltaksutløsende behov: Ny E39 mellom Ådland og Sveгатjørn skal gi en enklere, tryggere og raskere reisevei for trafikanter og næringsliv.

Prosjektet: Den nye veien blir planlagt som en ferjefri, firefelts motorvei med en fartsgrense på 110 km/t. Det vurderes å gå ned på veistandard for 90 og 100 km/t. Ny vei er planlagt fra Ådland i Stord kommune i sør via bru over Langenuen. Videre nordover på vestsiden av Tysnes til bru over Bjørnafjorden og i tunnel til Kolskogen i Bjørnafjorden kommune, der blir veien koblet sammen med E39 Sveгатjørn-Rådal.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39stordos/>

Fakta

Strekning: E39
Kommuner: Stord, Tysnes,
Fylker: Bjørnafjorden
Omfang: 55 km ny vei
Planstatus: Statlig reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 29% bompengandelen
NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål: Samfunns målet fra KVV E39 Aksdal - Bergen ble godkjent av Samferdselsdepartementet, er videreført fra kommunedelplanen til reguleringsplan:
 "Haugalandet og Sunnhordland skal i 2040 vere knyttet nærmere sammen med Midthordland, og Stavanger og Bergensområdet skal i 2040 vere knyttet nærmere sammen"

Effekt mål:

- Kortere reisetid
- Bedre mobilitet mellom de involverte kommunene
- Ingen møteulykker og lavere ulykkesfrekvens
- Gående/syklende på nye bruer over Langenuen

Reisetidsreduksjon:

48,6 min. for lette kjøretøyer
42,9 min. for tunge kjøretøyer

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Nullvekst	Høy bef. vekst			
-895	-4 874	-751	1 911	0,0	0,0	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	30 031	(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]
Operatørnytte	-229	P50 49 695
Det offentlige	-24 973	Forventningsverdi 50 192
Samfunnet for øvrig	-5 724	P85 59 501

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

Samlet vurdering	Det er gjennomført ny KU-vurdering av brulanding i nord, det er derfor to KU på strekningen. De største konfliktene er knyttet til delstrekning Ådland-Gjøvåg, derfor presenteres denne. De største konfliktene er naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Samferdselsdepartementet har bestilt utredningen om økologisk kompensasjon. Skal inngå i saksutredningen når KDD vedtar reguleringsplanen og som grunnlag for eventuell avgjørelse om økologisk kompensasjon.								
Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Middels negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kulturarv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Stor negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte	Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]
Anleggsfasen	67	595	8,4
Arealbruksendringer	285	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]
Drift og vedlikehold	0	83	
Endret trafikkomfang	439	-993	Lav bane -605
Totalt	791	-315	Standard -895
I det norske klimaregnskapet	791	354	Høy bane -2 537

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
936	3336	176
Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
-0,31		
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?
		-

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

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

Prosjekt: E10 Nappstraumen-Å

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Prosjektet skal øke regulariteten og forbedre trafikksikkerheten. Eksisterende vei har lav standard og er skredutsatt. De siste årene har manglende mulighet for parkering for turister ført til fremkommelighetsproblemer.

Tiltaksutløsende behov: Store deler av strekningene har lav standard og mangler gul midtlinje. Vegen har mange flaskehalsar og er utsatt for naturfareelementer som skred, vind og bølger. Strekingen er Nasjonal turistveg, og deler av E10 i Lofoten inngår i Nasjonal sykkelrute.

Prosjektet: Omfatter sikring av 7 skredpunkter mot snøskred, fjerne 2 naturfarepunkter og 3 flaskehalsar. I tillegg inngår utbedring av eksisterende vei og gul midtlinje der utbedringer foretas.

Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e10nappaa/>

Samfunns mål:

Samfunns målet fra KVV er videreført og vil gjelde for delprosjektet:

- Lofoten skal i 2060 ha et transportsystem som knytter regionen bedre sammen, opprettholder god kontakt til naboregionene og Bodø, og gir god tilgjengelighet til og fra Oslo og utlandet
- I utviklingen av Lofotens fremtidige transportsystem skal regionens særegne verdier styrkes.

Effektmål:

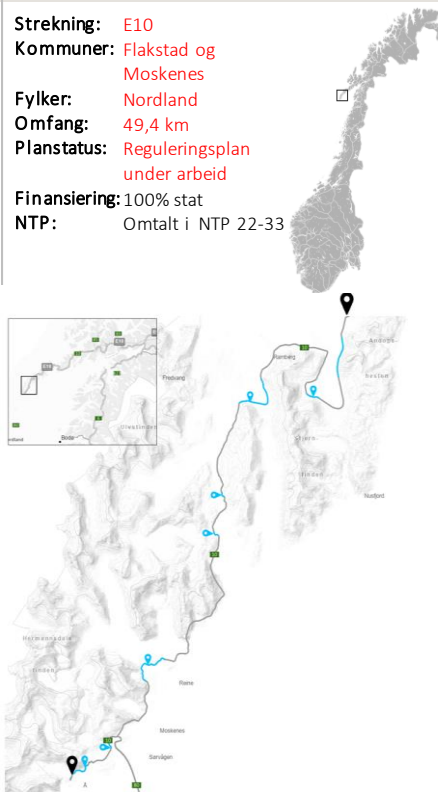
- Redusere reisetid
- Ikke lengre reisetid med vei og ferje til naboregionene og Bodø
- Et mer robust transportsystem

Reisetidsreduksjon:

5,3 min. for lette kjøretøyer
5,8 min. for tunge kjøretøyer

Fakta

Strekning: E10
Kommuner: Flakstad og Moskenes
Fylker: Nordland
Omfang: 49,4 km
Planstatus: Reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 100% stat
NTP: Omtalt i NTP 22-33



Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

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 befolkningsvekst			
-220	-313	-231	-207	-0,2	-0,2	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	1 307		(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Operatørnytte	0		P50	1 563
Det offentlige	-1 260		Forventningsverdi	1 626
Samfunnet for øvrig	-267		P85	2 142

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

Samlet vurdering	Skal utredes, forberedelser pågår									
Landskapsbilde	Ikke vurdert	Friluftliv/by- og bygdeliv	Ikke vurdert	Naturmangfold	Ikke vurdert	Kulturarv	Ikke vurdert	Naturressurser	Ikke vurdert	
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]		

Klimavirkninger

	Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]		Endring CO ₂ e-utslipp, Transport drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]	
	Direkte	Indirekte		
Anleggsfasen	2	7	-0,1	
Arealbruksendringer	36	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]	
Drift og vedlikehold	0	1		
Endret trafikkomfang	-6	-7	Lav bane	-211
Totalt	32	2	Standard	-220
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	32	5	Høy bane	-258

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i	
	All natur	Dyrket mark
39	111	22
Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret		
	-0,01	
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?
		-

Sentrale forutsetninger:

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

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

Prosjekt: E134 Dagslett-E18, Viken

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Dagens E134 mellom Dagslett og E18 tilfredsstillende ikke gjeldende krav til riksvei med dagens trafikkmengde. Hverken veibredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for dem som bor langs strekningen.

Tiltaksutløsende behov: Se over.

Om prosjektet: Det planlegges ny firefelts vei etter H3-standard, men med fartsgrense 90 km/t.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134dagslette18/>

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Lier og Asker
Fylker: Viken
Omfang: 6,7 km
Planstatus: Vedtatt kommunedelplan
Finansiering: 58% bompengandelen
NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål: Strekningen Dagslett – kryss E18 er en viktig del av en nasjonal veikorridor (hovedveiforbindelse mellom E6 i Akershus til Haugesund i Rogaland), samt en viktig regional vei for å kunne avlaste trafikksystemet i Oslo. Prosjektet skal binde sammen hovedveisystemet fra E134 Dagslett - kryss E18 på en god og fremtidsrettet måte med god trafikksikkerhet og kapasitet som ivaretar god trafikkavvikling og forutsigbar fremkommelighet på hovedveisystemet (den nasjonale veien).

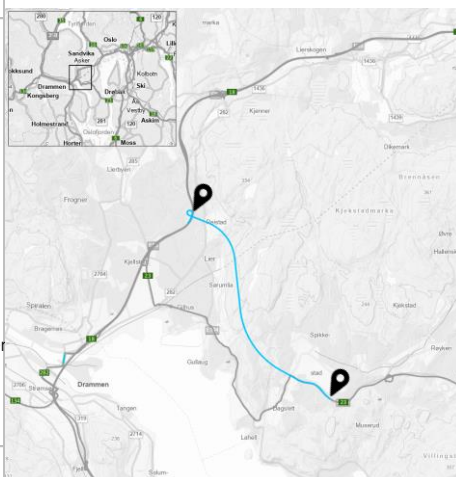
- Gi sammenhengende god standard på E134
- Bedret trafikksikkerhet på strekningen
- Gi forutsigbar fremkommelighet på E134

Effekt mål:

- Forutsigbar kjøretid og ingen forsinkelse på E134
- Reduserte transportkostnader
- Ingen møteulykker og ulykkesfrekvensen skal reduseres
- Skadeprosjekt skal reduseres

Reisetidsreduksjon:

4,2 min. for lette kjøretøyer
 4,4 min. for tunge kjøretøyer



Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

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 befv.vekst			
-897	-1 893	-1 070	-1 253	-0,3	-0,2	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	2 880	(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]
Operatørnytte	-62	P50 5 995
Det offentlige	-3 382	Forventningsverdi 6 067
Samfunnet for øvrig	-332	P85 7 148

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

Samlet vurdering	Største konflikter er beslag av dyrka mark og naturmangfold knyttet til kryssing av Daueruddalen.								
Landskapsbilde	Noe negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Positiv konsekvens	Naturmangfold	Middels negativ konsekvens	Kultur-arv	Noe negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte		Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp, transport drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]
Anleggsfasen	8	31			0,7
Arealbruksendringer	13	0			NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]
Drift og vedlikehold	0	19			
Endret trafikkomfang	56	312	Lavbane		-870
Totalt	77	363	Standard		-897
I det norske klimaregnskapet	77	78	Høybane		-1 074

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i		Dyrket mark
	All natur		
53	111	80	
Endring i antall drept og hardt skadet, åpningsåret			
	-0,29		
Regional fordeling: Prosjekt i distrikt Norge		Grupper som opplever vesentlig forverring?	
			-

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

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

Prosjekt: Rv. 22 Glommakryssing

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: XX.XX.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Store trafikale utfordringer med mye kø og forsinkelser i morgen- og ettermiddagsrush. Forsinker busstrafikken. Eksisterende bru har korrosjonsskader og betongskader som etterhvert vil kreve stort vedlikehold.

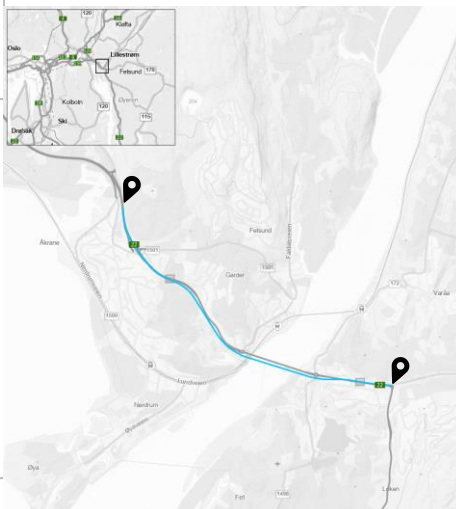
Tiltaksutløsende behov: Bedre kapasitet og ny bru over Glomma.

Prosjektet: Ny 4-feltsvei i eksisterende korridor mellom Garderveien i vest og Kringenkrysset i øst, med rundkjøringer som kryssløsninger i innkjøring til Fetsund sentrum på vestsiden av Glomma og Sundetkrysset på østsiden av Glomma. Gang- og sykkelvei på hele strekningen med eget fortau for gående på deler av strekningen. Ny skråstagbru på 600 meter over Glomma med to tårn. Støytiltak og busslommer. Stabiliseringstiltak der det er kvikkleire i grunnen.

Vil du vite mer: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/riksveg/rv22glommakryssing/>

Fakta

Strekning: Rv. 22
Kommuner: Lillestrøm
Fylker: Viken
Omfang: 3,1 km
Planstatus: Reguleringsplan under arbeid
Finansiering: 56% bompengandel
NTP: Omtalt i NTP 22-33



Samfunns mål:

- Prosjektet skal bidra til å bedre fremkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over Glomma og inn mot Lillestrøm
 - Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling i Fet og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes.

Effekt mål:

- Halvering av antall personskadeulykker fra 13 til 6 i en periode på 10 år etter ferdigbygget vei
 - 7 minutter kortere reisetid i rushtiden mellom kryss Garderveien og Kringenkrysset
 - Tilrettelegge med gode løsninger for gående og syklende med en ambisjon om at 80 % av brukerne er fornøyd med ny løsning

Reisetidsreduksjon:

5,1 min. for lette kjøretøyer
 5,1 min. for tunge

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Høy bef.vekst	Nullvekst			
-580	-1 365	-14	-284	-0,3	-0,2	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	1 871	(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]
Operatørnytte	0	P50 3 981
Det offentlige	-2 072	Forventningsverdi 4 019
Samfunnet for øvrig	-379	P85 4 643

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

Samlet vurdering De største konfliktene langs traseen er i forbindelse med områder som må stabiliseres på grunn av kvikkleire, og at Fetsund lenser er fredet samt at eksisterende bru skal rives. Det vil bli utført avbøtende tiltak som restaurering av stabiliseringsområder og ved Fetsund lenser som skal istandsettes når anlegget er ferdig.

Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Middels negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kultur-arv	Stor negativ konsekvens	Naturressurser	Middels negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte Indirekte		Endring CO ₂ e-utslipp, Transport drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]
Anleggsfasen	3	42	-0,6
Arealbruksendringer	6	0	NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]
Drift og vedlikehold	0	6	
Endret trafikkomfang	-37	58	Lav bane -586
Totalt	-28	106	Standard -580
I det norske klimaregnskapet	-28	43	Høy bane -491

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i		Dyrket mark
	All natur		
87	170	21	
Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret			
-0,02			
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?	
-			

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

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

Prosjekt: E134 Saggrenda-Elgsjø

Vei

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfylt: 03.10.2023

Kort beskrivelse av prosjektet og mål

Dagens situasjon: Tofeltsvei med stigninger på over 8 %, kombinert med veldig skarpe kurver og få forbikjøringsmuligheter. Strekkningen over Meheia er en flaskehals, særlig for tungtransport vinterstid. Dagens vei er ulykkesbelastet (30 personskadeulykker med 3 drepte og 8 hardt skadde i perioden 2012-2021). Årsdøgntrafikken (ÅDT) på dagens vei er 5 300 med 14 % andel tunge kjøretøyer.

Tiltaksutløsende behov: Se beskrivelsen av dagens situasjon

Prosjektet: Parsellen er en naturlig videreføring av E134 Damåsen–Saggrenda som åpnet sommeren 2020. Ny to-/trefeltsvei og fartsgrense 90 km/t (gjeldende reguleringsplan gir mulighet for smal firefelts vei med fartsgrense 110 km/t). Ingen tunneler, men to litt større bruer. Går parallelt med dagens E134, men på motsatt side av vassdraget.

Vil du vite mer:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134meheia/reguleringsplan/>

Samfunns mål:

- Effektiv og trafikkikker vei som del av nasjonal hovedveg øst–vest
- Utvikle Kongsberg–Notodden-området som tettere bo- og arbeidsmarked. Et prosjekt med positiv netto nytte

Effekt mål:

- Unngå stengt vei pga. ikke planlagte hendelser
- 5,5 minutter kortere reisetid på strekkningen
- Redusert sannsynlighet for møteulykker og alvorlige utforkjøringsulykker
- Reduserte bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet

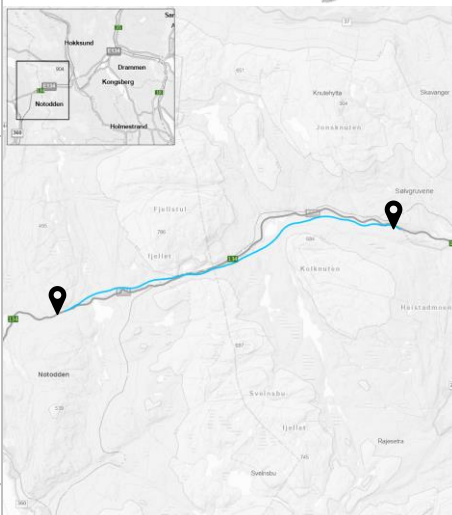
Reisetidsreduksjon:

- 3,8 min. for lette kjøretøyer
- 3,4 min. for tunge kjøretøyer

Fakta

Strekning: E134
Kommuner: Kongsberg, Notodder
Fylker: Viken, Vestfold og Telemark
Omfang: 15 km ny vei
Planstatus: Reguleringsplan
Finansiering: 38% bompengandelen

NTP: Omtalt i NTP 22-33



Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

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 bef. vekst			
-445	-806	-526	-445	-0,4	-0,2	Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	687		(udiskontert, inkl. mva) [mill. NOK]	
Operatørnytte	0		P50	2 928
Det offentlige	-1 095		Forventningsverdi	2 963
Samfunnet for øvrig	-38		P85	3 430

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

Samlet vurdering	De største konfliktene gjelder naturmangfold, spesielt som følge av nærføring til Kjerkebergåsen naturreservat og inngrep i gammel furuskog ved Elgsjø. Det framgår krav til avbøtende tiltak i reguleringsbestemmelsene, blant annet at det skal utarbeides en plan for sikring av arealer med denne skogtypen før anleggsarbeidet kan starte i det aktuelle området.								
Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Friluftliv/by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Naturmangfold	Stor negativ konsekvens	Kultur-arv	Middels negativ konsekvens	Naturressurser	Noe negativ konsekvens
[Virkning 6]		[Virkning 7]		[Virkning 8]		[Virkning 9]		[Virkning 10]	

Klimavirkninger

Endring CO ₂ e-utslipp, hele analyseperioden [1000 tonn CO ₂ e]	Direkte		Indirekte	Endring CO ₂ e-utslipp, Transport, drift- og vedl. [1000 tonn CO ₂ e direkteutslipp, åpningsåret]
Anleggsfasen	28	46		-0,5
Arealbruksendringer	70	0		NNV følsomhet for karbonpris [mill. NOK]
Drift og vedlikehold	0	13		
Endret trafikkomfang	-23	29		Lav bane -407
Totalt	76	88		Standard -445
I det norske klimaregnskapet	76	41		Høy bane -457

Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i		Dyrket mark
	All natur		
219	880	0	
Endring i antall drepte og hardt skadde, åpningsåret			
	-0,28		
Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?	
-			

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

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