

Effektpakke: Ny rutemodell Østlandet (R2027)

Jernbane

Kort beskrivelse av prosjektet

Prosjektet: R2027 innebærer innføringen av en ny rutemodell på Østlandet, inklusiv nytt hovedgrep for togtrafikken i og gjennom Oslo, og videre tilbudsforbedringer til Østfoldbanen og Vestfoldbanen. Tilbudet forutsetter økning i transportkapasiteten i rush gjennom doble sett i to timers rush på hele Østlandet unntatt Gjøvikbanen, samt triple sett i rush på IC-togene på Østfoldbanen. Tiltakspakken vil **redusere reisekostnadselementer som ventetid, trengsel og forsinkelser**. Tiltakspakken forventes å øke antall togreiser med 3% sammenlignet med referansebanen.

Tiltaksløsende behov: N/A

Vil du vite mer? jernbanedirektoratet-og-bane-nor--prioriteringer-i-jernbanesektoren.pdf (regjeringen.no)

Samfunns mål: N/A

Effekt mål: Den gjennomsnittlige reisende på Østlandet vil oppleve en **økning på 1 avgang per time** fra togstasjoner vektet (vektet etter påstigende) som betyr redusert gjennomsnittlig ventetid og trengsel. Dette følger av 1) Fra 15 til 10-minuttersintervall for lokaltog Ski/Lillestrøm/Asker–Oslo S, 2) Ski blir en del av timinuttersystemet for regiontog, 3) Fra tre til fire tog i timen til Moss, 4) Flere rushtidsavganger til Moss, Halden, Tønsberg, Drammen, Eidsvoll og Jessheim, 5) Kortere framføringstid på Østfoldbanen

Avhengighet av andre tiltak: Forutsetter at tiltakene og forbedringer i den bundne pakken som gir ett tog i timen Oslo S–Gjøvik, samt pakkene for Raskere og flere tog på Østfoldbanen (dvs. Follobaneutbyggingen og dobbeltspor Sandbukta–Moss–Såstad) er gjennomført.

Fakta

Togstrekning: Alle på Østlandet
Kommuner: Påvirker det nasjonale togsystemet
Fylker: Påvirker det nasjonale togsystemet, men primært Oslo, Viken, Innlandet og Vestfold-Telemark
Omfang: ?
Fase: Varierer for deler av pakken, fra utredning til reguleringsplan
Finansiering: Stat og markedsinntekter
NTP: Omtalt i NTP 2022-33



* +opptjening nullvekstmål

Hovedresultater

Nettonåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjett-krone	Nettonytte per investerings-krone	Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
Lav*	Trafikkvekst: Basis	Høy*			
4 980	2 628	24 314	0,19	n.a.	Noe positiv konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringskostnader (udiskontert, uten mva.) [mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte	14 875	Basiskostnad n.a.
Operatøرنytte	0	P50 9 223
Det offentlige	-14 182	P85 n.a.
Samfunnet for øvrig	1 937	

Ikke-prissatte virkninger

Konsekvensvurdering av de tre mest utslagsgivende

Konsekvenser i avvikssituasjoner for trafikantene	++	Det er flere konsekvenser som følger av trengsel og fulle avganger enn ulempene for de som står trangt om bord, enn det som fanges opp av prissatte virkninger.
Sikkerhet for å kunne ta unna etterspørsel - nullvekstmålet	+	Om en lykkes med å innføre restriktive tiltak som gir nullvekst for personbiler, vil dette gi en overføring av trafikanter til kollektivtrafikken og konseptet øker kapasitet til å ta imot den økte etterspørselen.
Godskapasitet jernbane	+	Dette er målt som endring i antall godsrueteleier

Indikatorer for klima, natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ -utslipp, [1000 ton CO ₂ e] Anleggsfasen		Åpningsåret	Endring i antall drepte og hardt skadde i åpningsår		Regionale fordelingsvirkninger?
n.a.	-4,182		-0,4		To be defined
NNV følsomhet for karbonprisbane			Netto antall dekar inngrep i		Noen grupper som opplever vesentlig forverring?
Lav	[mill. NOK]	Høy	Verdifull naturområde	Dyrket mark	
n.a.		n.a.	0	0	n.a.

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2026	Levetid [år]	75	Bruker-finansiering	30%
Sammenligningsår	2022	Transportmodell - dato	Trenklin 3.1 og RTM23+		05-05-2020
Prisår	2019	Beregningsverktøy - dato	SAGA v.2.3		05-05-2020

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

Prosjekt: Brønnøyleia

Sjø

Kort beskrivelse av prosjektet

Prosjektet: Tiltakspakken Brønnøyleia omfatter 13 merketiltak som sammen vil etablere et seilingsled fra utaskjærs og inn til Brønnøysund. Området er kun delvis oppmerket i dag og ikke åpent for fartøy med losplikt, men brukes sporadisk av fartøy med god kjennskap til området. Bedre merking vil øke tilgjengeligheten for bruk av farvannet og skape en trygg innseiling med redusert seilingstid og -distanse sammenlignet med alternative ruter. Figuren viser området for tiltaket (skravert), samt trafikk i området i 2017 (oransje). Trafikken gjennom området var ca. 150 fartøy i 2017. Dette er hovedsakelig lastefartøy på 70-100 meter.

Menon Economics og DNV GL utarbeidet en samfunnsøkonomisk analyse av prosjektet, som en del av kunnskapsgrunnlaget for utarbeidelse av tiltaksporteføljen til NTP 2022-33. Brønnøyleia var opprinnelig prioritert i ramme A, men fikk status som uprioritert etter at oppdateringer av beregningsverktøyet førte til lavere prissatte nyttevirkinger.

Tiltaksutløsende behov: Det er kun to innseilingsmuligheter fra indre til ytre led på strekningen. Utaskjærs er svært værutsatt med betydelig lenger distanse, mens indre hovedledd har mye holmer og skjær og kryssende trafikk. Dette gjør farleden krevende å navigere i.

Vil du vite mer? Se Menon-publikasjon 33/2019. [ikke tilgjengelig på nett]

Samfunns mål: Kortere reisetid, sjøsikkerhet, robusthet og redundans.

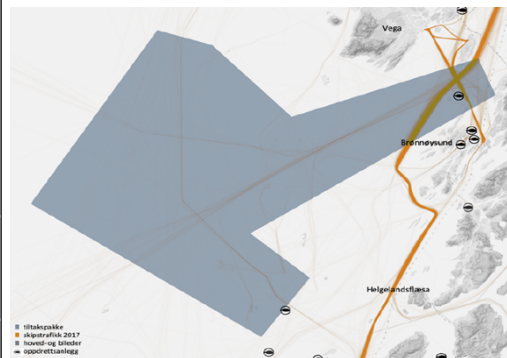
Effekt mål: Reduksjon i reisetid (avhengig av værforhold):

Til/fra Mo i Rana: **0-12 timer**. Til/fra Mosjøen: **0-7 timer**. Til/fra Sandnessjøen: **1-11 timer**.

Avhengighet av andre tiltak: Ingen

Fakta

Rute: Seilingsled inn til Brønnøysund
Kommuner: Brønnøy, Vega, Sømna
Fylker: Nordland
Omfang: 13 merketiltak
Fase: Utredning
Finansiering: Statlig
NTP: Ikke prioritert i NTP 2022-2033



Hovedresultater

Nettonåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjett-krone	Netto nytte per investeringskrone	Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
-20%	Trafikkvekst: Basis	+20%			
-20	-35	-55	-0,59	n.a.	Noe negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
			(udiskontert uten mva.)	[mill. NOK]
Trafikant- og transportbrukernytte		+60	Basiskostnad	n.a.
Operatørnytte		Ikke beregnet	P50	57
Det offentlige	-59		P85	n.a.
Samfunnet for øvrig	-35			

Ikke-prissatte virkninger

Konsekvensvurdering av de tre mest utslagsgivende

Rekreasjon	÷÷÷÷	Permanent trafikkøkning vil gi «stor negativ» påvirkning. Viktigheten til rekreasjon vurderes til «stor», på bakgrunn av at trafikken vil gå gjennom viktige friluftsområder med få tilsvarende alternativer.
Kulturarv og stedlig identitet	÷	Fyrene på Bremstein og Kverstein er vurdert som kulturminner med «stor viktighet», men tiltaket er vurdert til å ha «liten negativ» effekt som vil begrense seg til anleggsfasen.
Analysen har ikke funnet andre ikke-prissatte virkninger av tiltaket.		

Indikatorer for klima, natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ -utslipp, [1000 ton CO ₂ e]		Endring i antall drepte og hardt skadde		Regionale fordelingsvirkninger?
Anleggsfasen	Åpningsåret	i åpningsår		
n.a.	-0,2	+0,0057		To be defined
NNV følsomhet for karbonprisbane		Netto antall dekar inngrep i		Noen grupper som opplever vesentlig forverring?
<u>Lav</u>	[mill. NOK] Høy	Verdifull naturområde	Dyrket mark	
n.a.	n.a.	ca. 0	ca. 0	n.a.

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2026	Levetid [år]	75	Brukerfinansiering	0%
Sammenligningsår	2022	Transportmodell - dato		FRAM 3.3	27-09-2020
Prisår	2020	Beregningsverktøy - dato		FRAM 3.3	27-09-2020

Grønne tall = Positivt; Røde tall = negativt for samfunnet. Ikke-fete tall = lav/høy rundt sentralverdi. *Kursiverte tal = tidspunkter.*

Prosjekt: E134 Saggrenda–Elgsjø

Vei

Kort beskrivelse av prosjektet

Dagens situasjon: Parsellen er en naturlig videreføring av byggeprosjektet E134 Damåsen–Saggrenda som åpnet sommeren 2020. Veien har ikke-tilfredsstillende standard. Det er en tofeltsvei med stigninger på over 8% kombinert med veldig skarpe kurver og manglende forbikjøringsmuligheter. Strekningen over Meheia er en flaskehals, særlig for tungtransporten vinterstid.

Dagens vei er ulykkesbelastet | perioden 2009-2018 er det registrert 28 personskadeulykker med 2 drepte, 6 alvorlig skadde.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) på dagens veg er 5300 med 14 % andel tunge kjøretøy.

Prosjektet: Det er utarbeidet forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning for ny smal 4-felts motorveg på strekningen. Data er for Alternativ: 3 Daglinje med smal 4-feltsvei.

Tiltaksutløsende behov: n.a.

Vil du vite mer? <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134meheia/reguleringsplan/>

Samfunns mål:

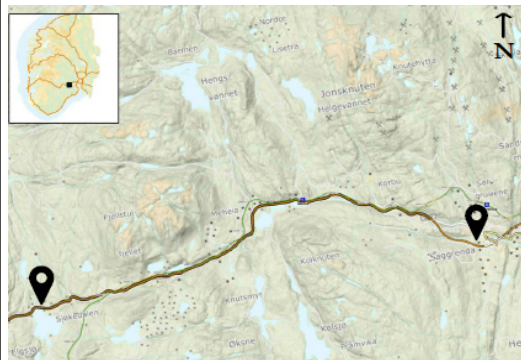
- Effektiv og trafikk sikker vei mellom Saggrenda og Elgsjø som del av nasjonal hovedveg øst-vest fra E6/E18 ved Vinterbro (sør for Oslo) til Haugesund.
- Utvikle Kongsberg–Notodden-området som tettere bo- og arbeidsmarked.
- Et prosjekt med positiv netto nytte.

Effekt mål: Reduksjon i reisetid for hele strekningen: **4 min. 36 sek.** for lette kjøretøy og **3 min. 36 sek.** for tunge kjøretøy.

Avhengighet av andre tiltak: Ingen

Fakta

Veg: E134
Kommuner: Kongsberg, Notodden
Fylker: Viken, Vestfold og Telemark
Omfang: 14,6 km
Fase: Reguleringsplan
Finansiering: Staten med bompeng
NTP: Omtalt i NTP 2022-33



Hovedresultater

Nettonåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjett-krone	Nettonytte per investerings-krone	Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
Null	Trafikkvekst: Basis	Dobbel			
n.a.	255	n.a.	1,47	0,11	Stor negativ konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]	Investeringstkostnader
Trafikant- og transportbruker nytte	-285	(udiskontert, inkl. mva.) [mill. NOK]
Operatør nytte	0	Basiskostnad n.a.
Det offentlige	-173	P50 2 288
Samfunnet for øvrig	714	P85 n.a.
Ikke-prissatte virkninger	Konsekvensvurdering av de tre mest utslagsgivende	
Naturmangfold	÷ ÷	Svært stor negativ konsekvens. Prosjektet medfører inngrep i et nasjonalt kjernemråde for gammel furuskog med internasjonale verdier, som anses som vært alvorlig.
Landskapsbilde	÷	Middels negativ konsekvens. De største verdiene for landskapsbilde er knyttet til vassdragene med vann og tjern, som er vurdert å ha stor verdi. De mest alvorlige konfliktene er inngrepene ved våtmarksområder.
Kulturarv	÷	Middels negativ konsekvens. De største konfliktene er langs traseens østre del., hvor det vil skje synlige inngrep og arealbeslag nær kulturminner fra tidligere tids gruvedrift.

Indikatorer for klima, ulykker, natur og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ -utslipp, [1000 ton CO ₂ e]	Endring i antall drepte og hardt skadde	Regionale fordelingsvirkninger?
Anleggsfasen	Åpningsåret	
+ 166	- 1,1	To be defined
NNV følsomhet for karbonprisbane	Netto antall dekar inngrep i	Noen grupper som opplever
Lav [mill. NOK]	Verdifulle naturområde	Dyrket mark
n.a.	ca. 27	n.a.
Høy	ca. 0	

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2026	Levetid [år]	40	Brukerfinansiering	45%
Sammenligningsår	2022	Transportmodell - dato		RTM4 v.4.1.2(?)	n.a.
Prisår	2022	Beregningsverktøy - dato		EFFEKT v.6.82	28-03-2022

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