



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President

Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/9-

9. januar 2026

Svar på spørsmål nr 991 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Helge André Njåstad til samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Spørsmål

På hvor mange jernbaneprosjekter foreligger det ikke samfunnsøkonomisk nytte/NNB/NNK, kan det bes om fullstendig liste, og hva er samfunnsøkonomisk nytte/NNB/NNK på alle jernbaneprosjekter som fortsatt planlegges eller er satt i gang?

Svar

Å få til en tilbudsforbedring på jernbane, krever investeringer i mange små og store tiltak. Ofte må vi bygge mer kapasitet i sporet, flere parkeringsplasser for tog, verkstedplasser, flere tog og kjøp av persontogtjenester fra togoperatørene. For å få et mest mulig korrekt bilde av kostnadene knyttet til å bedre togtilbudet, setter man sammen hele pakken av tiltak som skal til for å realisere den ønskede nytteeffekten (effektpakke) og bruker dette som grunnlaget for den samfunnsøkonomiske analysen (SØA) av forbedringen i togtilbudet.

Dette innebærer at det gjøres SØA av effektpakken, ikke av enkelttiltakene innenfor effektpakken ettersom nytten først kan tas ut når alle tiltakene er gjennomført og det gir derfor ikke mening å gjøre SØA av tiltakene isolert.

Følgende liste er Jernbanedirektoratets oversikt over prosjekter og effektpakker som det er brukt midler på fra og med 2021.

Prosjekt/effektpakke	NNB	Fylke(r)	Status
----------------------	-----	----------	--------

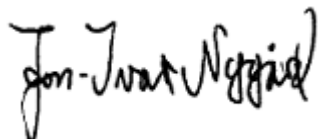
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Ski, Follobanen)	-0,46 (SØA fra utredning i 2009, til Jernbaneverket utbygging. Utført av DNV)	Oslo, Østfold	Ferdigstilt
Flere tog på Vossebanen (Arna–Bergen)	Analyse av Fløen–Bergen foreligger ikke. Det var besluttet og dermed referanse da dobbeltspor Arna–Fløen vurdert i KVV og KS1. Kun NNV er oppgitt i KS1-rapporten: -1000 (SØA fra KS1 Arna–Bergen i 2008. Utført av Dovre/TØI)	Vestland	Ferdigstilt
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Moss)	Analyse av denne effektpakken isolert mangler. Valg av løsning ble gjort på tidlig 90-tall.	Østfold	Bygging pågår
Flere og raskere tog på Dovrebanen: To ekspresstog i timen Oslo-Hamar (Omfatter blant annet dobbeltspor mellom Sørli og Åkersvika og tiltak i sporarrangementet på Stange stasjon)	-0,5 (SØA fra NTP 2022-2033)	Innlandet	Bygging pågår
Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo-Tønsberg) (Omfatter blant annet dobbeltspor fra Nykirke til Barkåker, fra Drammen til Kobbervikdalen, oppgradering av Tønsberg og Drammen stasjon, samt togparkering)	0,2 (SØA fra NTP 2018-2029)	Vestfold	Bygging pågår
Nullutslipp i byområdet på innføring av nye kjøretøy på Trønder- og Meråkerbanen	-0,94 (SØA fra NTP 2018-2029)	Trøndelag	Bygging pågår
Flere tog på Trønderbanen (Omfatter en rekke kapasitetsøkende tiltak i sporet og på flere stasjoner)	-0,86 (SØA fra NTP 2025-2036, oppdaterte prioriteringer okt. 23)	Trøndelag	Bygging pågår
Økt kapasitet for kombigods Oslo–Narvik	0,47	Oslo, Akershus,	Bygging pågår

(Omfatter en rekke kapasitetsøkende tiltak på Kongsvingerbanen og Narvik stasjon og terminal)	(SØA fra NTP 2025-2036, oppdaterte prioriteringer okt. 23)	Innlandet, Nordland	
Fellesprosjektet Arna-Stanghelle (veg og bane)	-1,0 (SØA fra prosjektet, 2025)	Vestland	Bygging pågår
Elektrifisering Stjørdal-Steinkjer	0,48 (SØA fra NTP 2025-2036, oppdaterte prioriteringer okt. 23)		Under planlegging
Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet (Omfatter en rekke tiltak, blant annet retningsdrift i Brynsbakken, ny avgrening ved Ski og vendespor på Asker)	-0,59 (SØA fra porteføljeprioritering, høst 2025)	Oslo, Akershus	Under planlegging
Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim (Omfatter en rekke kapasitetsøkende tiltak på Hovedbanen og Dovrebanen, samt tiltak på Hamar stasjon)	-0,77 (SØA fra porteføljeprioritering, høst 2025)	Oslo, Akershus, Innlandet, Trøndelag	Under planlegging
Flere tog på Østfoldbanen (Oslo-Fredrikstad) (Omfatter blant annet et nytt kryssingsspor og tiltak på Fredrikstad stasjon)	-0,89 (SØA fra porteføljeprioritering, høst 2024)	Østfold	Under planlegging
Flere tog på Jærbanen: Timinuttersintervall Skeiane–Stavanger (Omfatter en rekke kapasitetsøkende tiltak i sporet, samt nytt sporarrangement på Stavanger stasjon)	-1,00 (SØA fra porteføljeprioritering, høst 2025)	Rogaland	Arealavklaring pga. forpliktelser i byvekstavtale
Flere tog på Vestfoldbanen. To regiontog i timen Oslo-Skien (Omfatter blant annet dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord, samt øvrige kapasitetsøkende tiltak sør for Sandefjord)	-0,95 (SØA fra porteføljeprioritering, høst 2024)	Vestfold	Ikke igangsatt
Økt kapasitet for kombigods Oslo–Bergen og Flere tog på Vossebanen (samlet analyse) (Omfatter en rekke kapasitetsøkende tiltak blant annet på Bergensbanen)	0,41 (SØA fra porteføljeprioritering, høst 2025)	Oslo, Akershus, Buskerud, Vestland	Ikke igangsatt
Utvikling Hovedbanen Nord	-0,93 (SØA fra porteføljeprioritering, høst 2024)	Akershus	Utredningsnivå

Utvikling Kongsvingerbanen	-0,55 (SØA fra porteføljeprioritering, høst 2025)	Akershus, Innlandet	Utredningsnivå
----------------------------	--	------------------------	----------------

Som jeg har nevnt innledningsvis, er det hensiktsmessig å analysere flere type tiltak og ressursbruk i sammenheng for å kunne framstille effektene som dette til sammen vil kunne gi. I tillegg til disse tallfestede kostnads- og nytteelementene, er det flere andre forhold og hensyn som ligger til grunn for prioriteringene i sektoren. Dette kan eksempelvis være avhengigheter til andre prosjekter, tiltakets modenhet, krav i lov/regelverk og avtaler med andre myndigheter, samt hensyn til ikke prissatte virkninger (som naturressurser, kulturarv, by- og bygdsliv og friluftsliv) og fordelingsvirkninger.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård