

# Nå skjer det noe



DEBATT fre 07 okt 2016

## Ni räknar fel – döm inte ut snabbtågen

Trafikforskare: Nyttan av höghastighetsbanor kan vara dubbelt så stor som Trafikverket beräknat



DEBATT. Nyttan av höghastighetsbanor genom tidsvinster kan vara dubbelt så stor som Trafikverket beräknat och andelen resenärer som väljer de nya tågen i stället för bil och flyg underskattas.

Sverigeförhandlingen skulle behöva en "second opinion" av beräkningarna och många inom Trafikverket vill ha en alternativ kalkyl men beslutsfattare i Trafikverket har hittills avvisat tanken.

Höghastighetsbanor i Sverige innebär stora investeringskostnader som fortsatt granskas  
**I denna artikel tar vi upp nyttosidan, genom att påtala bristerna i Trafikverkets**

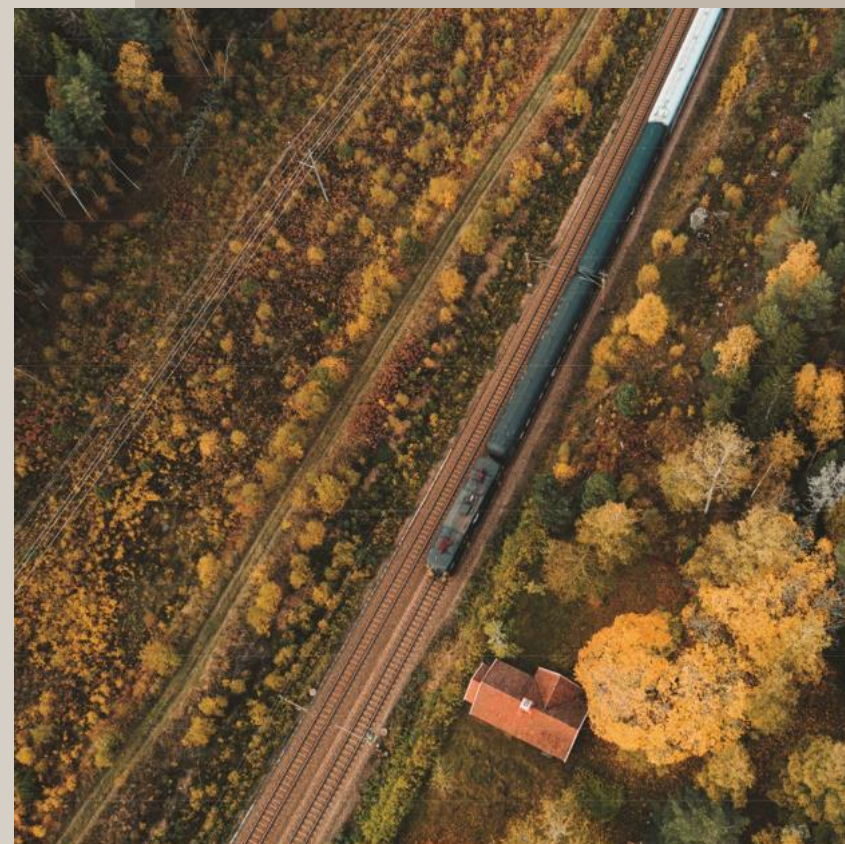


# Presentasjon Mulighetsstudie Oslo - Stockholm

9. desember 2022

Erik Unaas / Bente Bukholm

Indre Østfold regionråd



Mulighetsstudie

## Oslo-Stockholm



## *Norsk regjeringsoppdrag:*

*Utredningen skal resultere i en rapport som gir regjeringen et godt beslutningsgrunnlag for om det bør igangsettes en konseptvalgutredning for jernbanerelasjonen Oslo – Arvika - Stockholm.*

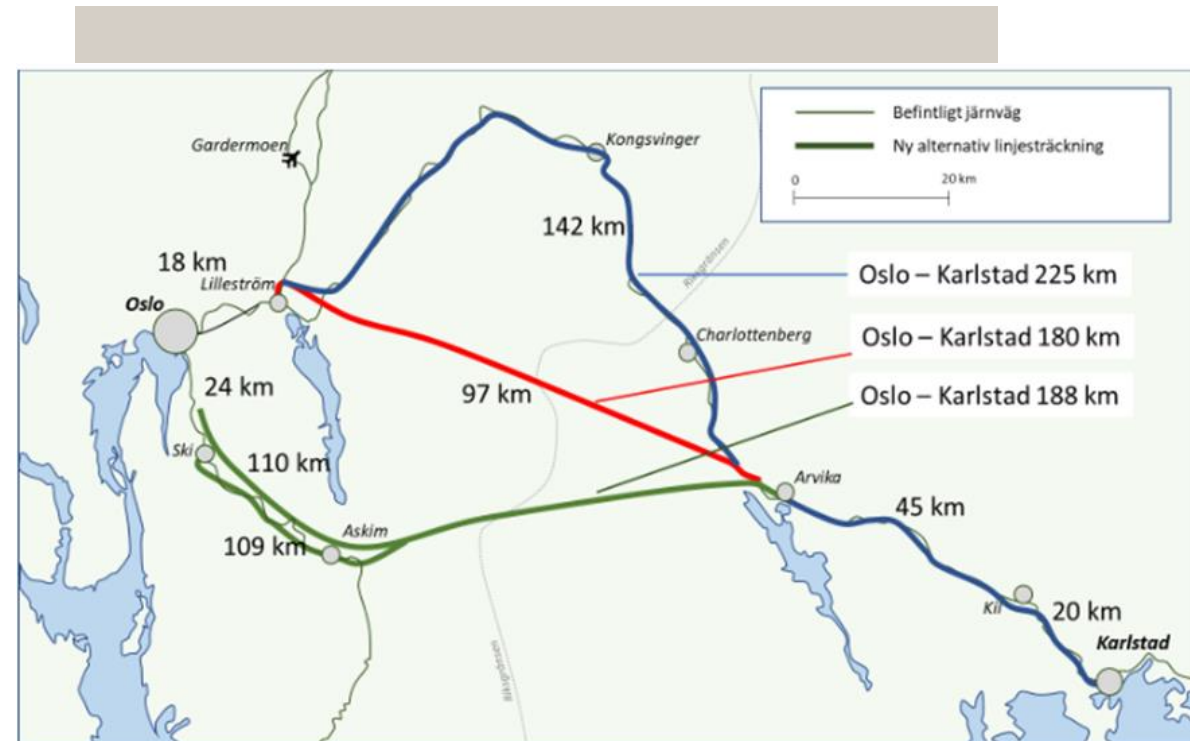
# Oppdrag fra Samferdselsdepartementet

Kapasitetsvurderinger av om en linje mot Arvika bør komme inn til Oslo fra Lillestrøm eller Ski

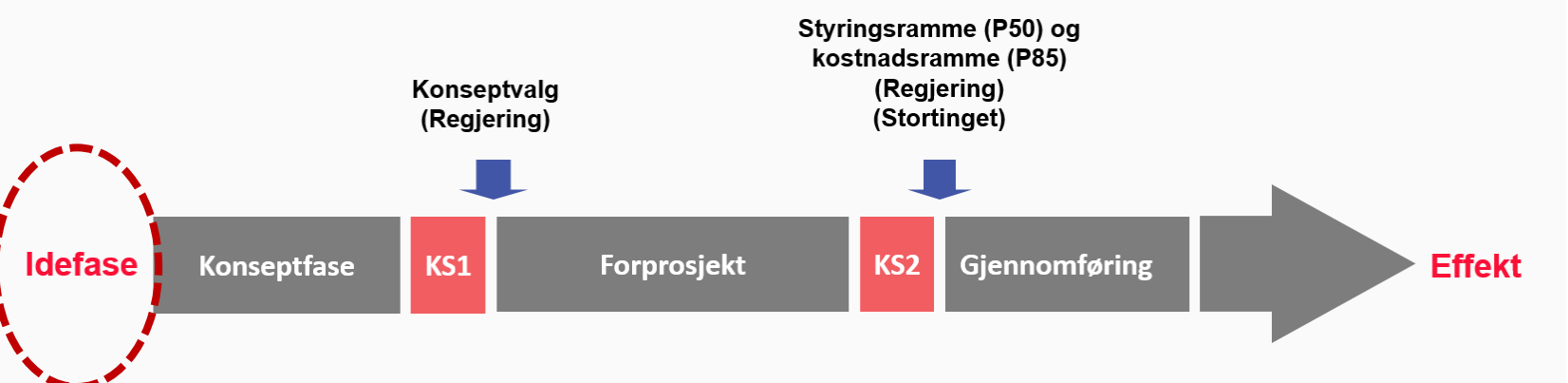
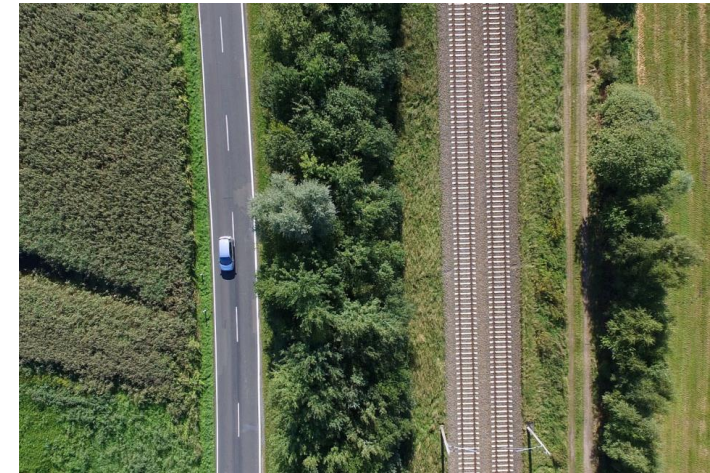
En overordnet vurdering av kostnadsestimatene som foreligger for begge traséene

Markedsgrunnlag – inkludert elastisitetsanalyse av hva reisetiden har å si for antall passasjerer

Samfunnsøkonomiske vurderinger

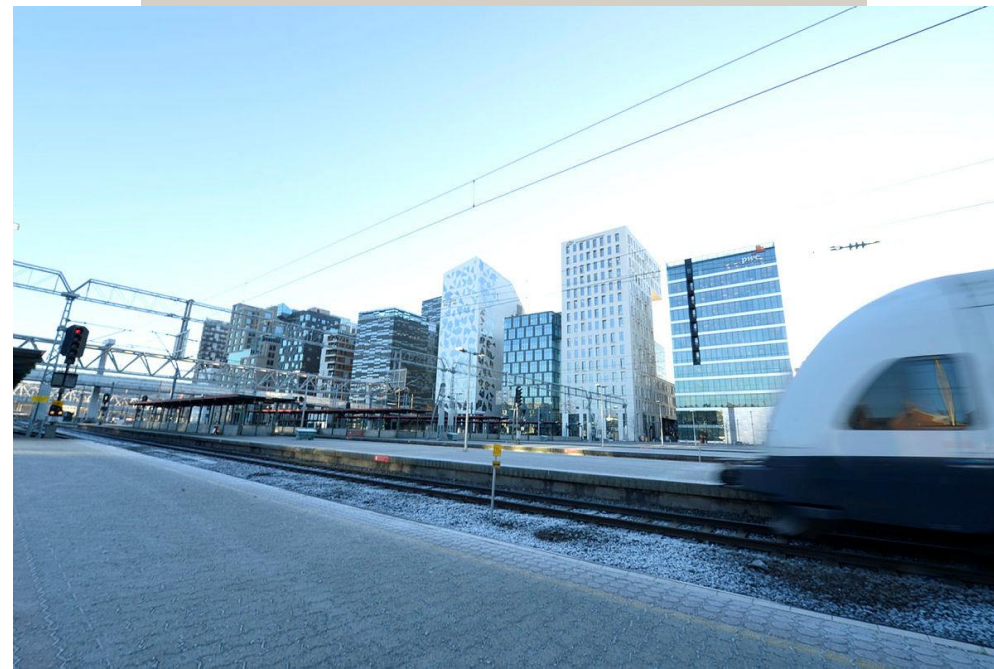


# Mulighetsstudiers plassering i Statens prosjektmodell



# Hva er ikke med i denne utredningen

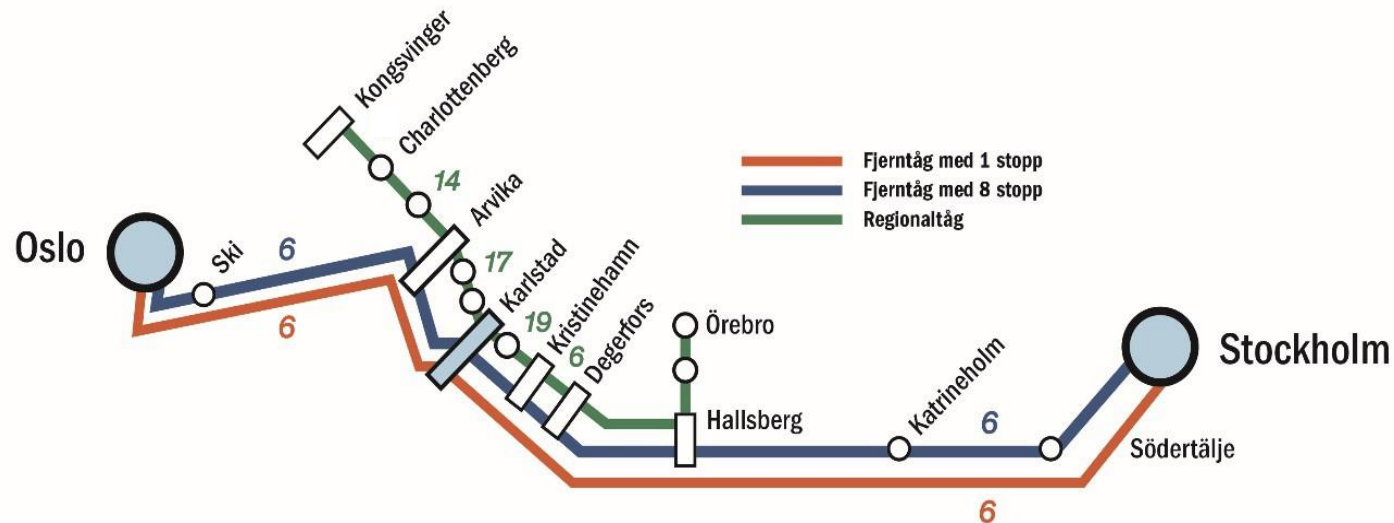
- Vurderinger av finansiering



# *Funn og konklusjoner*

# Markedutvikling

Gitt en gjennom-  
snittlig reisetid på  
under 4 timer og  
12 togpar i døgnet  
Antall togreisende  
estimeres til over  
1 million



	Restid tåg	Antal turer	Försena de tåg	Resande med tåg	Resande flyg	Resande bil/buss	Summa
Efter utbyggnad 2040	05:13	5	26 %	362	1 838	1 079	3 278
Efter utbyggnad 2040	03:55	12	24 %	1 045	1 360	976	3 381
Skillnad	23 %	140 %	10 %	Från flyg	Från bil	Nya	
				70 %	15 %	15 %	



# Kapasitetsspørsmålet

- Beskrevet null-alternativet *Kapasiteten er allerede sprengt...*
- Kartlagt godstrafikk i korridoren *... blant annet fordi godstrafikken på Kongsvingerbanen går godt og er i vekst*
- Gjennomført kjøretidsberegninger for en mulig ny bane *Mulig å spare 77 minutter mellom Oslo og Arvika*
- Laget tilbudskonsept for et tiltaksalternativ *F1 og FE1 med seks avganger på hver*
- Identifisert mulige ruteopplegg og tilhørende infrastrukturkonsepter *Funker med hovedsakelig enkeltspor!*
- Identifisert nødvendige tiltak på Värmlandsbanan/Gränsbanan *Trenger dobbeltspor Kil-Karlstad og tre nye x-spor*
- Vurdert kapasitet på eksisterende infrastruktur i Norge
  - På Gardermobanen + Lillestrøm *Problematisk! Både Lillestrøm stasjon og Romeriksporten*
  - På Follobanen + Ski *OK!*
  - På Oslo S *Utfordringer på Oslo S uten ny Rikstunnel*

# Kostnadsestimering

## Viktige og premissgivende forutsetninger

- Hovedsakelig enkeltspor
- Dimensjonerende hastighet 250 km/t
- **Mulighet for å kjøre godstog** - når det er ledig kapasitet
- Innkjøring til Lillestrøm må skje fra nord
  - Svært kostnadsdrivende på grunn av grunnforhold
  - Eventuell utbygging av Lillestrøm stasjon
- **Ingen stasjoner mellom Arvika og Lillestrøm/Ski er utredet i denne runden**

# Evaluering og resultater – Kostnader

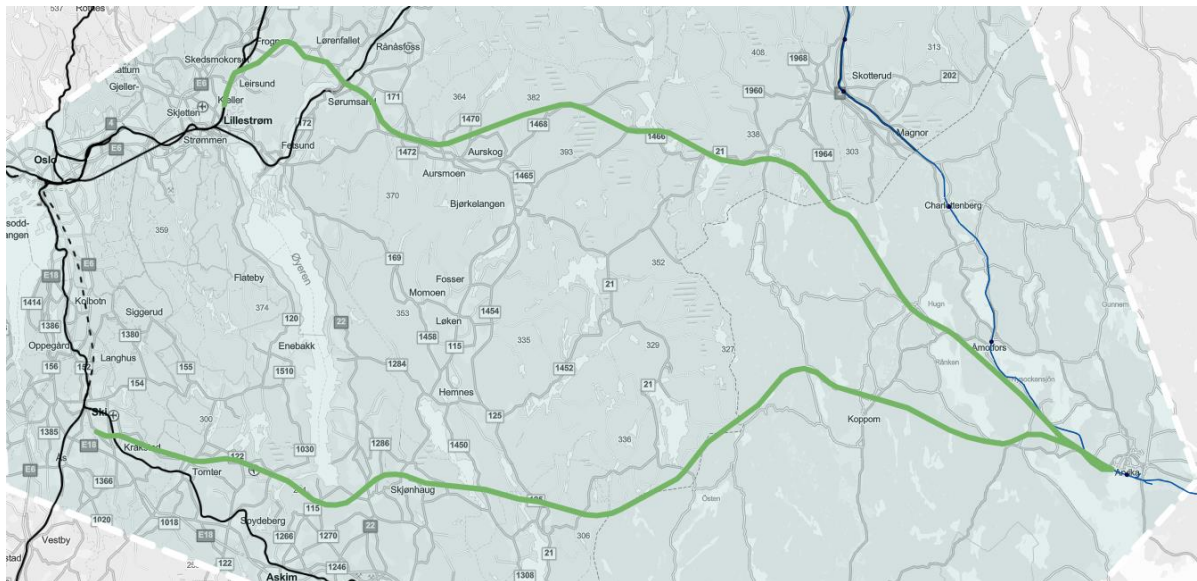


Strekning	Kostnadsspenn (-30 % / + 60 % av basiskostnad):
Lillestrøm – Arvika	20 - 45 mrd
Ski – Arvika	25 - 60 mrd



Strekning	Kostnadsspenn (-30 % / + 60 % av basiskostnad):
Lillestrøm – Arvika	20 - 45 mrd
Ski – Arvika	25 - 60 mrd

Kronekurs  
100 SEK = 97,8 NOK  
(pr 16. juni 2022)



Kostnadsreduksjon ved å ikke tilrettelegge for gods er estimert til å være 5 - 10 %

# Samfunnsøkonomi

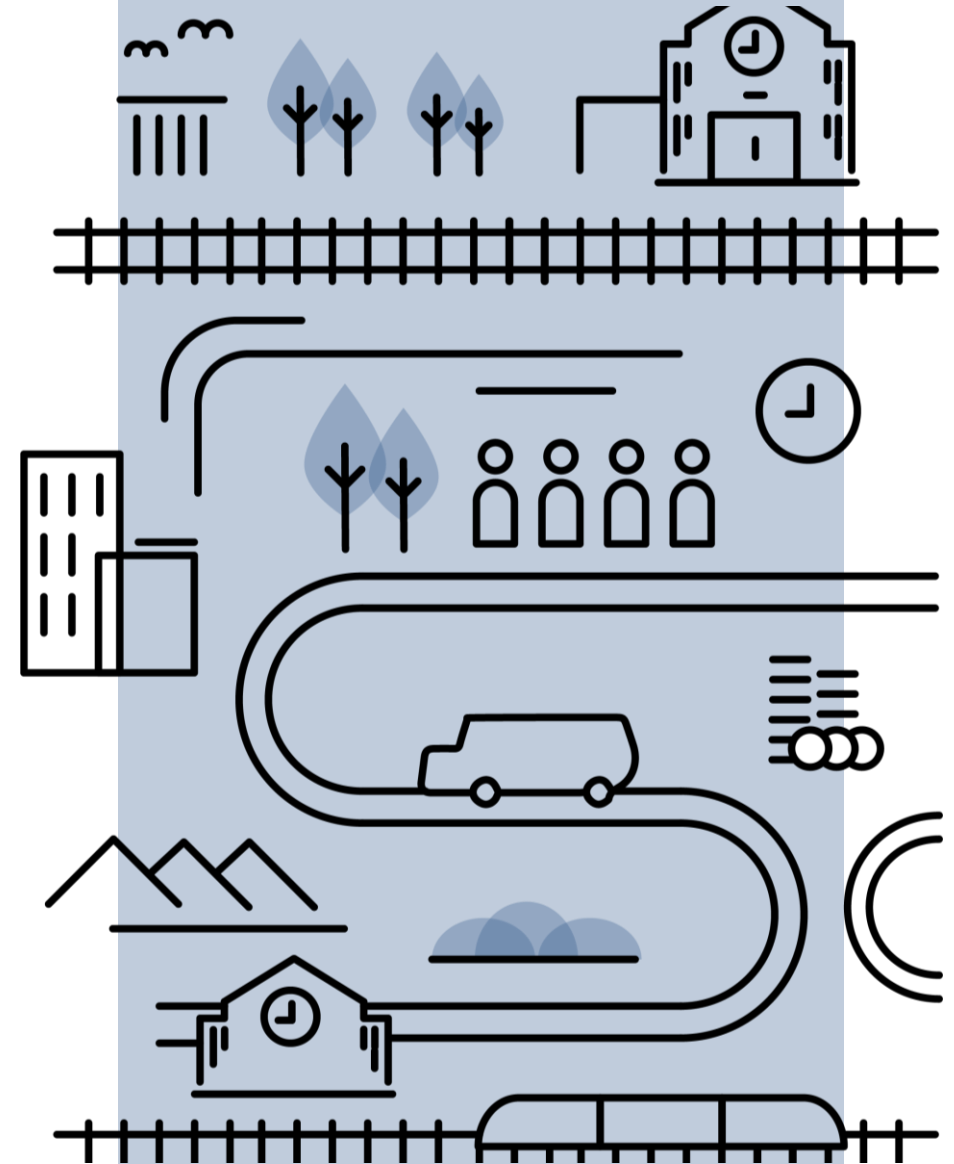
## Hovedresultater

### Svak lønnsomhet:

Strekning	Netto nåverdi	Netto nåverdi pr budsjettkrone
Lillestrøm – Arvika	-9,5 mrd	-0,57
Ski – Arvika	-16 mrd	-0,72

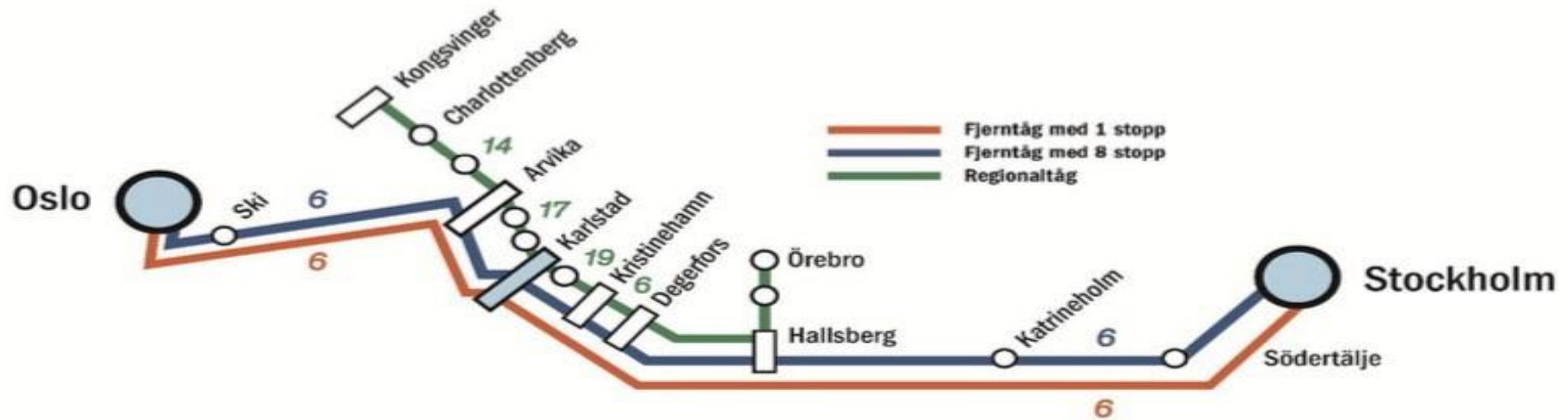
**Bedriftsøkonomisk lønnsomt:** Billettinntektene overstiger driftskostnadene

**Beregnet ved bruk av svenske og norske verktøy:**  
Konklusjonen er lik



# Andre funn

- Høy trafikanntnytte
- Basert på våre forutsetninger, vil tilbudet generere 3,2 mrd. (nåverdi) i operatørnytte
- Tiltaket reduserer mye CO<sub>2</sub>-utslipp (ca. 600 millioner i nåverdi)
- Negative ikke-prissatte virkninger
- Kostnadsestimatet er relativt høyt sammenlignet med nytteeffektene



- *rapport, på 48 sider, med flere tydelige anbefalinger. Blant annet på trasevalg på norsk side utfra kapasitetsmessige årsaker:*
- «Dersom det skal bygges en ny jernbanetrasé mellom Oslo-området og Karlstad, bør denne kobles på eksisterende jernbanenett sør for Ski, sammen med Østfoldbanens østre linje. Det vil være nok kapasitet på Follobanen til å fremføre et antall ekstra fjerntog via denne banestrekningen», slår dokumentet fast.

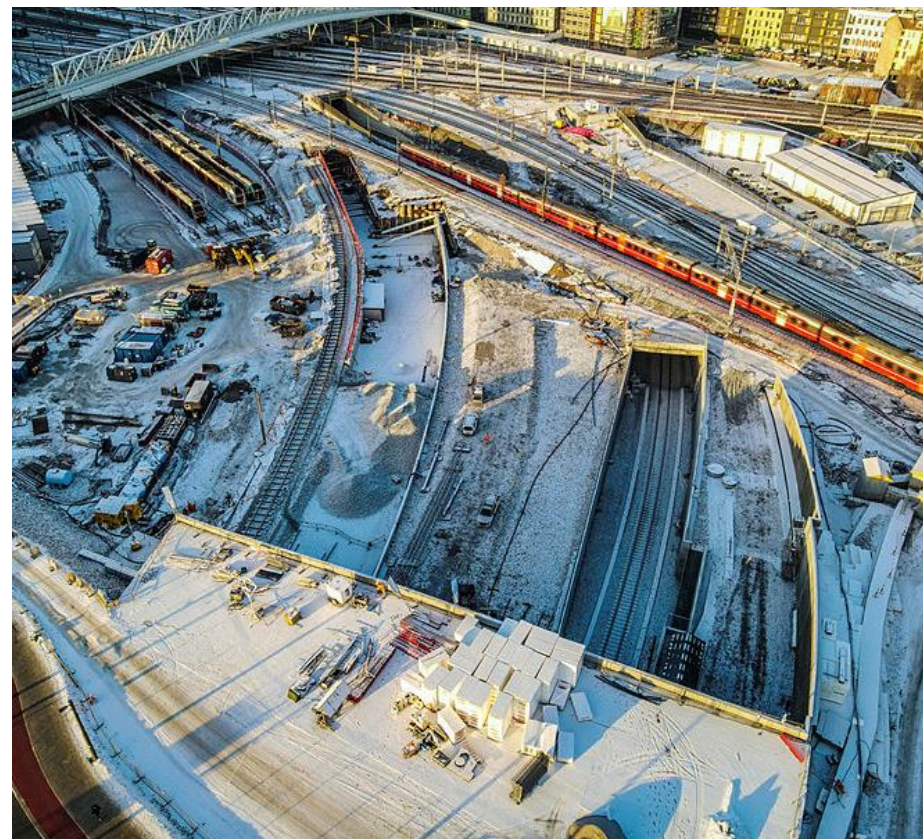
# Konklusjon

- Prosjektet anbefaler videre utredning
- Den videre utredningen bør gjøres i samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og Trafikverket. Jernbanedirektoratet og Trafikverket foreslår at respektive departement koordinerer oppdragsbrev slik at oppdragene til de to etatene er mest mulig likelydende.
- Rapport levert Samferdselsdepartementet og Infrastrukturdepartementet den 30. sept.



# Argumenter for videre utredning

- Ytterligere muligheter for reisetidsreduksjon – enda flere reisende
- Regionale reiser som gir ytterligere nytte
- Nå de transportpolitiske målene med mer klimavennlige reiser og bedre fremkommelighet
  - Klimanøytralt allerede etter få år
- Undersøke muligheter for å finne kostnadsreduserende tiltak





# Nå också utredning av nye konsepter Göteborg - Oslo

- **Den svenska regeringen** gav den 7 juni 2022 i uppdrag åt Trafikverket att tillsammans med Jernbanedirektoratet genomföra en utredning för ökad kapacitet och tillgänglighet på järnvägen på stråket Göteborg–Oslo. Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket samråda med berörda regioner och kommuner samt med andra berörda aktörer.
- **Den norska regeringen** har 31 oktober 2022 gett Jernbanedirektoratet ett uppdrag att genomföra en Mulighetsstudie av förbättring av togtilbudet på jernbaneförbindelsen Oslo – Gøteborg. Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om å samarbeide med Trafikverket i utredningen og koordinere fremdriften i oppdragene.
- Bägge uppdragen ska slutrapporteras 1 oktober 2023.

### EKONOMI

## Långsamma tågförbindelser skapar frustration längs svensknorska gränsen

PUBLICERAD 2022-11-27

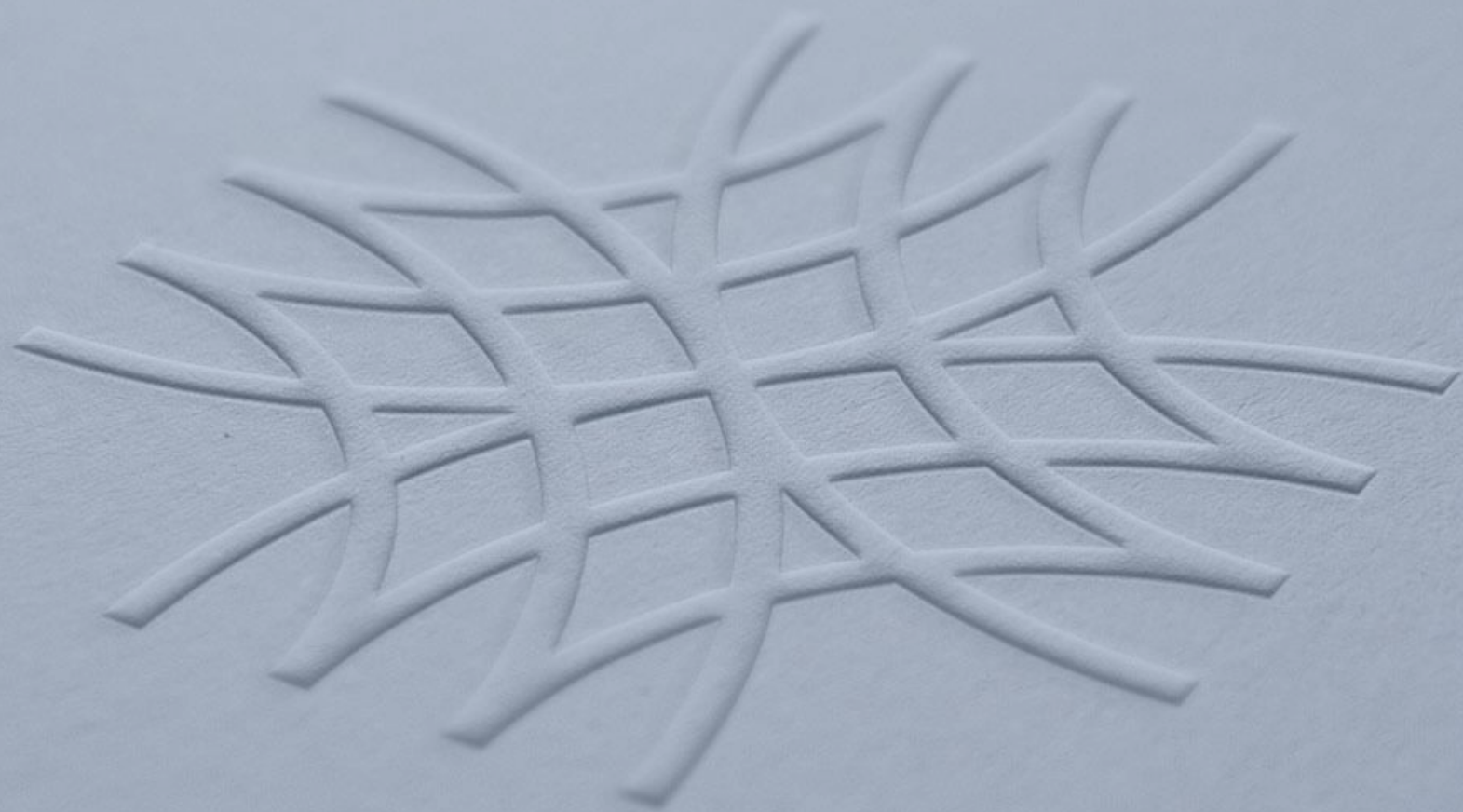


Kitterødbekken rinner ut i Enningdalsälven – i bildens övre högra del – som rinner ut i sjön Bullaren. Här går riksgränsen Sverige-Norge. Foto: Lars Näslund

**I GRÄNSLAND. Järnvägar från 1800-talet och utredningar som tar tid. Nu växer frustrationen bland svenskar och norrmän på vardera sida gränsen.**

**För att få till snabbare tågförbindelser länderna emellan lyfts nu bland annat Sveriges Natoansökan fram som ett nytt argument.**





# Østfold (og Viken) nærmere Europa

