



---

## Referat fra Seminar 1. oktober 2018 i Oslo om «Nordiske høyhastighetsbaner, regional vekst og urban utvikling av små og mellomstore byer i Värmland og Østfold»

---

### 1. Bakgrunn

#### Seminaret arrangeres i samarbeid med Nordregio og EU prosjektet TENTacle.

Seminaret skulle belyse handlingsrommet, mulighetene og konsekvensene ved etableringen av moderne jernbaner med høy hastighet mellom Oslo - Stockholm - København. Visjonen er at toget skal overta majoriteten av de rundt 8 millioner flyreiser som i dag finner sted innenfor det nordiske hovedstads triangelet, og etterhvert også mellom hovedstedene og de andre store byene i Norden. Samtidig skal den nye generasjon jernbaner tilføre titalls millioner av bilreiser til toget og forberede mulighetene for mer godstransport med jernbane.

I følge beregninger vil etableringen av moderne jernbaner mellom de 3 hovedsteder innebære en reduksjon på rundt 1,5-2,0 millioner tonn CO<sub>2</sub>. Dette er et helt nødvendig tiltak for å nå de globale klimamålene, samtidig som det gir grunnlag for økonomisk vekst, region-utvikling, økt "grønn" mobilitet og reduserte transportkostnader for næringslivet. Slike nye baner vil ikke fortrenge de eksisterende langsomme jernbanestrukturer, men gjøre hele banenettet mer robust og konkurransedyktig mot veitrafikk og flytrafikk.

Seminaret var delt i 2 deler, hvorav **Del 1** tok for seg: **Nordiske utviklings perspektiver med høyhastighets jernbaner (10.00-12.30)**. Flere nordiske eksperter innen jernbaner, politikk, finans og regional utvikling invitert for å gi presentere sine bidrag. Et sentralt tema var å drøfte mulighetene for å få utbygget neste generasjons jernbaner utenfor statsbudsjettets rammer, eller i kombinasjon med bruk av offentlige og private finansieringskilder. Alle innlederne fikk anledning på 15 minutter å presentere sine synspunkter i en Power-Point presentasjon som kan sees på Grensekomiteen for Värmland og Østfolds hjemmeside: [www.varmost.net](http://www.varmost.net)

**Del 2** var lagt opp som et workshop seminar under ledelse av Nordregio som skulle drøfte i grupper spørsmål knyttet til: **Effekter av snabbhastighets tåg for den urbane utviklingen av små og mellomstore byer (13.30-16.00)** Nordregio har fått i oppdrag av Nordisk Ministerråds arbeidsgruppe for bærekraftige byer og regioner å analysere regionale virkninger, i denne fasen for grenseregionene Østfold og Värmland. Derfor ønskes det deltakelse fra de berørte kommuner og regioner, og andre aktører for å komme med innspill til dette forskningsarbeidet.

Deltagerne i Del 2 ble under ledelse av Nordregio inndelt i arbeidsgrupper for å drøfte konsekvensene dersom en ny og moderne jernbaneforbindelse ble anlagt igjennom «deres» kommune. Hver arbeidsgruppe skulle svare og drøfte følgende problemstilling:

**”Hva kan bli effektene av at en snabbhastighets jernbane etableres mellom Oslo og Stockholm, med fokus på urban utvikling av små og mellomstore steder i Värmland og Østfold?”**



Workshopen ble inndelt i 4 deler:

1. Introduksjon ved Nordregio
2. Presentasjon av erfaringer fra andre steder ved Nordregio
3. Diskusjon i smågrupper med fokus på Värmland og Østfold (Oslo-Stockholm)
4. Oppsummering i plenum

## **2. Seminarets Del 1: «Nordiske utviklings perspektiver med høyhastighets jernbaner»**

Innledningsvis ønsket Alf S. Johansen, Koordinator TENTacle, Grensekomiteen Värmland-Østfold seminar deltagerne velkomne. Deretter ga Eva Næss Karlsen, Spesialrådgiver Osloregionen, deltakerne en velkomsthilsen til Oslo.

Det første innlegget fra Morten Stordalen, første nestleder i Transport og Kommunikasjons komiteen på Stortinget om «**Handlingsrom for etablering av høyhastighets jernbaner i regi av private og andre ikke-statlige aktører**», måtte dessverre utgå på grunn av sykdoms forfall.

### **2.1 Innlegg om « Overordnet visjon for moderne jernbaner i Norden og det sentrale Skandinavia».**

Det første innlegget på seminaret ble presentert av **Alf S. Johansen** som påpekte innledningsvis at det var viktig at Norden måtte delta i utviklingen av globale transportkorridorer. Det ble i denne sammenheng spesielt vist til den pågående utviklingen/etableringen av jernbaneruter/tilbud fra Kina til Europa/Norden for godstrafikken. Dette er i stor kontrast til dagens mangelfulle grensekryssende jernbaneforbindelsene mellom Norge og Sverige. Det kan her eksempelvis vises til grensekryssende jernbanen mellom Halden og Trollhättan som siden år 1896 har hatt 135 km med enkeltspor. Dette gjør at jernbanen i dag er lite konkurransekraftig i forhold til vegtransport.

Nye moderne jernbaner vil bidra til «nye tider» og vil ikke minst være svært positivt for den regionale utviklingen. **Alf S. Johansen** påpekte deretter at det vil være formålstjenlig å inndele og foreta en mer systematisk analyse av jernbanesystemet ut i fra bla:

- Ulønnsomme baner kan kun bygges av STATEN
- Lønnsomme baner kan bygges av STATEN eller PRIVATE
- Lovverket skiller ikke mellom offentlig og privat
- Banker og fond vil kunne finansiere lønnsomme prosjekter

Alf Johansen viste til flere relevante utredninger som har blitt utført i den senere tid i regionalt/nasjonalt og i nordisk sammenheng, og som også ville bli presentert i senere i seminaret. Samtlige utredninger og analyser viser at utbyggingen av et moderne og effektivt jernbanesystem i Norden innebærer :

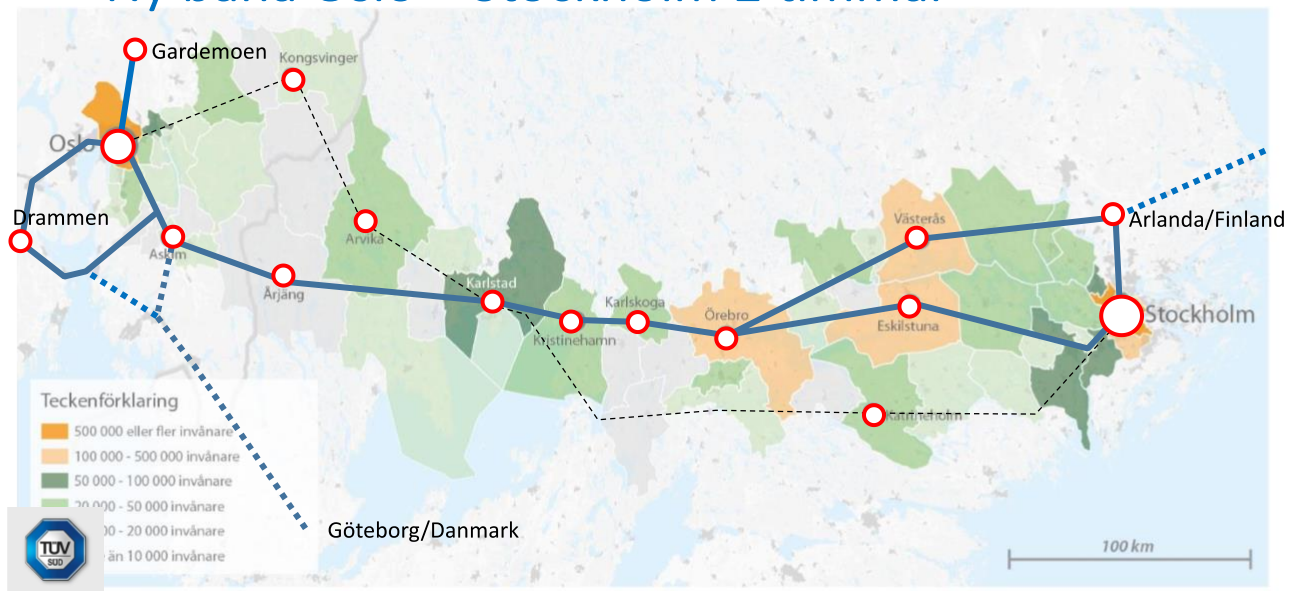
- Sparte klimautslipp per reise, målt mot bil og fly*
- Mer gods på jernbane blir en realitet, ved stor kapasitetsøkning av jernbanenettet*
- Reduserte infrastrukturkostnader (investeringer og vedlikehold i veier, flyplasser)*
- Andre miljøgevinster (ulykker, påkjørsler, kork og kaos)*
- Næringslivet sparer tid og penger*
- Arbeidsmarkedet utvides og reisetidene kortes drastisk ned*

## 2.2 Innlegg om «Hvordan etablere konkurransedyktige høyhastighetsbaner i Skandinavia og skape en mer integrert og sterkere Oslofjordregion?».

Per Corshammar, senior rådgiver Tüv-Süd, påpekte innledningsvis at det i dag er et betydelig marked for flyreiser i Norden som et moderne og effektivt jernbanesystem kunne ta store markedsandeler fra. Det er dessverre i dag betydelige kapasitetsproblemer for raske jernbanereiser mellom hovedstadsområdene Oslo, Stockholm, og København. Dette er svært bekymringsfullt med den forventede befolkningsveksten som vil finne sted i Norden de neste 20 årene.

Per Corshammer viste til resultatene fra en nylig utført studie hvor utbyggingen av et moderne og effektivt jernbanesystem for høy hastighet ville bedre trafikksituasjonen betydelig både i Oslofjordregionen og i Stockholmsregionen.

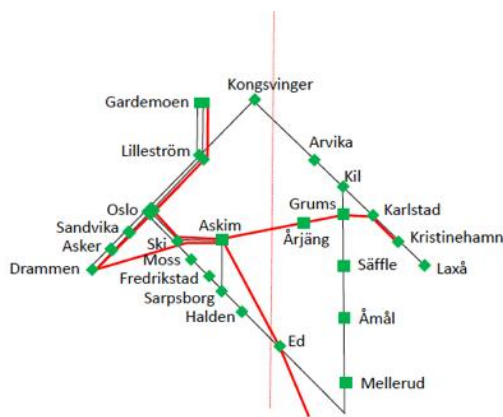
### Ny bana Oslo – Stockholm 2 timmar



Per Corshammer redegjorde deretter for hvordan nye byggemetoder kunne effektivisere og redusere byggekostnadene. Ved å benytte denne kunnskapen kunne man eksempelvis bygge ut et nytt jernbanesystem i Osloregionen og hvor en «Höghastighetsbanan på 192,km vil gi med 75,miljoner resor runt, Oslofjorden ock med följande fördelar :

- Minskade,luftföroreningar,värderade,till,5,mdr/år
- Ökad,trafiksäkerhet,och,minskade,olyckor,på,väg,1,9,mdr/år
- Bekvämare,liv,med,store,restidsbesparingar,20,7,mdr/år
- Fördubblat,tågresande,i,Norge
- 35%,av,Norges,befolkning,bor,runt,Oslofjorden
- og at Investeringen återbetald på mindre än 10år!»

Figuren nedenfor er utarbeidet av Tüv-Süd og viser sammenhengen mellom ulike banesystemer og en ny Oslofjordforbindelse.



### 2.3 Innlegg om «Hvorfor trenger Skandinavia høyhastighets jernbaner?»

Her kom det 3 innlegg.

I det første innlegget redegjorde **Pär Helgesson, Head of Corporate PMO at SJ AB** for hvordan SJ vurderte mulighetene for høyhastighetsbaner i Norden. Han viste til at den senere tids reduksjoner i reisetiden fra 6 timer til 4,5 timer mellom Stockholm og Oslo hadde medført en betydelig økning i antall reisende. Han påpekte at befolknings tettheten i Stockholmsregionen, Västra Götaland, Skåne og i Oslofjordregionen er sammenlignbare med andre regioner i Europa. I disse regioner er det i dag etablert et høyhastighets tilbud med stor suksess. Det vil i årene fremover i Norden dessuten skje en betydelig befolkningsvekst som igjen vil understøtte markedsgrunnlaget for utbyggingen av høyhastighetsbaner med høy frekvens og konkurransedyktige priser.

**Pär Helgesson** opplyste at kortere reisetider med tog med 250-320 km/time vil overta mellom 60 - 80 % av markedet for flyreiser mellom Oslo-Stockholm-København/Malmø. I tillegg kommer økt trafikk ved overføring av et stort antall bilister som også vil reise med tog på grunn av en betydelig reduksjonen i reisetiden for mellomliggende regionale reisemål. Dette vil skape en sterkere felles sammenknyttet arbeidsmarked i Norden på 10 millioner mennesker som vil få en svært god tilgjengelighet med 2-3 timers reisetid og som igjen vil ha gode forbindelse med det europeiske høyhastighetsnettet.

**Stefan Gustavsson, Näringspolitisk sjef, Västsvenska Handelskammaren** påpekte at et mer moderne og effektivt jernbanesystem vil avhjelpe det stadig økende behovet for tilgang til kvalifisert arbeidskraft i Vest Sverige. Kortere reisetid vil bidra til å utvide det regionale og nordiske arbeidsmarkedet betydelig. Et jernbanesystem med hastigheter på 250-320 km/time vil,

eksempelvis i transportkorridoren Oslo-Gøteborg-København med 8 millioner innbyggere, være en viktig motor for en god regional økonomisk og bærekraftig utvikling. Dette vil igjen bidra til å gi en betydelig konkurransekraft for næringslivet i denne regionen som også har god tilgang til Nordens største havn i Gøteborg. En tilsvarende positiv utvikling vil også utvilsomt finne sted i transportkorridoren Oslo- Stockholm ved etablering av en høyhastighets forbindelse som har i dag daglig over 33 flyavganger og hvor det på årsbasis er over 1,3 millioner flyreisende.

**Thor W. Bjørlo, koordinator av Lyntogforum, Norsk Bane AS** fortalte innledningsvis at Lyntogforum var etablert i Møre og Romsdal, Hordaland, Rogaland og Telemark. Organisasjonen har i lengre tid utført omfattende utredningsarbeid og har dokumentert behovet for etableringen av et høyhastighetsnett i Norge og i Norden som vil bidra til en gunstig bærekraftig/miljøgunstig regional utvikling både for befolkningen og næringslivet i distriktene og i landet forøvrig.

**Thor W. Bjørlo** påpekte at det ved behandlingen av Nasjonal Transport Plan 2018-2029 ble vedtatt at «*alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett.*» Et moderne høyhastighets nett med varierende stoppmønster vil ta betydelige markedsandeler ikke bare fra dagens og fremtidige flytrafikk, men også fra regionale bilreiser som utgjør en betydelig og stadig økende trafikkmengde. Et dobbeltsporet effektivt og pålitelig jernbanesystem med høy frekvens for både passasjer og godstrafikken vil dessuten gi en betydelig avlastning av eksisterende jernbanesystem. Dette gir således muligheter for en effektiv og pålitelig godstransport ikke minst for næringslivet på Vestlandet og Nord Norge mv. Lyntog i et flerbrukskonsept gir dermed betydelige fordeler både for befolkningen og næringslivet i Norge og Norden i tillegg til klimatiske fordeler og mange samfunns gunstige effekter.

## 2.4 Innlegg om Potensielt transportvolum basert på høyhastighets jernbaner mellom de 3 skandinaviske hovedstedene Oslo-Stockholm-København

**Professor Emeritus Bo-Lennart Nelldal, KTH** viste innledningsvis til den svake trafikkutviklingen som har funnet sted for grensekryssende jernbane reisende mellom Oslo-Stockholm og mellom Oslo og Gøteborg. Dette skyldes i hovedsak en svært mangelfull grensekryssende infrastruktur med lange strekninger med kun enkeltsporet jernbane. Nelldal mente det derfor var interessant å stille spørsmålet om når det var aktuelt med høyhastighetsbaner i Skandinavia og påpekte at det er spesielt 3 situasjoner hvor det er særlig relevant dvs:

- *Når det finns en stor ändpunktsmarknad med flygkonkurrens*
- *Stora marknader mellan större städer längs banan som kan bidra till regionförstoring*
- *En omfattande godstrafik så att det finns behov av att separera person- och godstrafik*

Nelldal viste at det særlig var i transportkorridorene mellom hovedstedene Oslo-Stockholm-København (Nordisk Triangel) at det var relevant og mest påkrevet å etablere et moderne jernbanenett med hastigheter mellom 250-320 km/time. Med en reisetid på under 3 timer med tog mellom hovedstedene vil toget kunne ta betydelige markedsandeler fra flytrafikken i dag og i fremtiden. Det ble dessuten påpekt at godstrafikken også vil få betydelige bedre vilkår ved at mange av dagens overbelastede togstrekninger vil få økt kapasitet og dermed bedre driftsbetingelser. Nelldal skisserte deretter hvordan høyhastighets nett 250-300 km/time kunne samspille/samordnes med et konvensjonelt intercity system med hastighet 200 -250 km/time. Dette er vist nedenfor:



Nelldal viste videre til at det nå var viktig å få igangsatt et konkret og forpliktende arbeid for å få etablert en ny og forbedret grensekryssende jernforbindelse mellom Oslo og Stockholm og Oslo og



Gøteborg. Han påpekte videre behovet for å få utviklet mer pålitelige prognosemodeller for grensekryssende passasjer og godstrafikk som er viktig for å utvikle en strategisk plan for jernbanetrafikken i hele Norden.

## **2.5 Innlegg om «Hvordan finansiere høyhastighetsbaner i Norden?».**

**Börje Lundvall, Chief project analyst, Nordic Investment Bank** fortalte innledningsvis om hensikten og arbeidsoppgavene med «Den Nordiske investeringsbanken (NIB)». Banken utgjør i dag de Nordiske og Baltiske lands internasjonale finansierings institusjon. NIB skal bidra til å finansiere prosjekt som forbedrer produktiviteten og miljøet i de Nordiske og Baltiske land. En videre integrasjon av medlemslandene er også en viktig målsetting. Banken tilbyr lån og garantier på markedsmessige vilkår til private og offentlige kunder/prosjekter. NIBs obligasjoner har idag høyest mulig kredittverdighet. For et prosjekt vurderer NIB nytte og kostnadseffekten samt risiko tilknyttet prosjektet. Ulike aspekter om markedet og fremtidige inntekter er svært sentralt i prosjektvurderingen.

Lundvall redegjorde deretter for og NIBs rolle i 2 europeiske jernbaneprosjekter Dette gjaldt organiseringen og finansieringen av jernbanestrekningen Tours-Bordeaux til EUR/7.8bn og til refinansieringen av Tours&Bordeaux,på EUR,2.1bn.

Når det gjelder spørsmålet om hvordan høyhastighetsbaner i Norden skal finansieres påpekte Lundvall viktigheten av å avklare og være klar over følgende aspekter:

- *Visa vem som ska betala*
- *Vettig riskallokering och risk mitigering*
- *Privat & publik finansiering i samverkan*
- *Gott om kapital där ute*
  - *Norden attraktivt för investerare*
- *Ingen magi – just a time-shift of money!*
- *Bygg snabbt – har stor betydelse ekonomiskt*

## **2.5 Innlegg om Hvordan skape regionale gevinster fra investeringer i høyhastighets jernbaner mellom de største nordiske byene?**

**Leif Lendrup, prosjektkoordinator TENTacle, Transnorden Sweden** foretok innledningsvis en sammenligning av befolknings og næringsutviklingen i blant annet Växjö, Umeå og Karlstad. Han kunne konstatere at Karlstad och Värmland har hatt en «sämre konkurrenskraft än östra och sydvästra Sverige». Det samme gjaldt en sammenligning med «befolkningsutveckling og regional økonomi for Värmland i forhold til Kronoberg og Västerbotten».

Lendrup mente at etableringen av et høyhastighetskonsept mellom Stockholm og Oslo, som er en av de mest raskt voksende regioner i Europa, ville skape et attraktivt arbeidsmarked for hele transportkorridoren mellom de 2 hovedstedene. Dette har man erfart i tilknytning til utbyggingen av jernbanesystemet for tog med muligheter høyhastighet i Frankrike (TGV), og det man forventer ved utbyggingen av Fehmarn Belt som en ny moderne togforbindelse mellom Tyskland og Danmark. Med andre ord, de berørte regionene blir svært attraktive og har erfaringsmessig fått en god økonomisk vekst når et godt nasjonalt og internasjonalt togtilbud av høy kvalitet blir utbygd. For å bidra til en slik positiv utviklingen kreves det imidlertid et kontinuerlig politisk regional engasjement sammen med næringslivet mv. Dette er nødvendig for å skape vekst og nye framtidige bærekraftige arbeidsplasser for hele den berørte regionen.



Lendrup mente følgende krav burde stilles for en mer framtidsrettet og positiv utvikling i Värmland:

1. *Karlstad och Värmland ska tillhöra den europeiska och globala järnvägsteknologin*
2. *Förbättra konkurrenskraften mot städerna längs Ostlänken och andra regioner*
3. *Dagpendla mellan Karlstad och Örebro på högst 45 min från dörr till dörr*
4. *Resa mellan Karlstad och Oslo på 90 –120 min från dörr till dörr*
5. *Bekväma arbetsresor, dagpendling några dagar per månad, bekväma nöjesresor Oslo central –Stockholm central på 120 min non stop*
6. *Stadsplaneringen och resecentrum får inte bli ett hinder*
7. *Effekter av virtuella möten, arbeta hemma och självkörande bilar*

**Mer informasjon fra møtet: [www.varmost.net](http://www.varmost.net)**

9/10 2018

Tom Granquist