



Jernbane-  
direktoratet



TRAFIKVERKET

# Presentasjon Mulighetsstudie Oslo - Stockholm

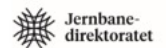
13. oktober 2022

Bente Bukholm



Mulighetsstudie

## Oslo-Stockholm



Jernbane-  
direktoratet



TRAFIKVERKET

# Agenda

- Hva var oppdraget
- Hvilke funn har prosjektet gjort
- Konklusjon

Etter presentasjonen:

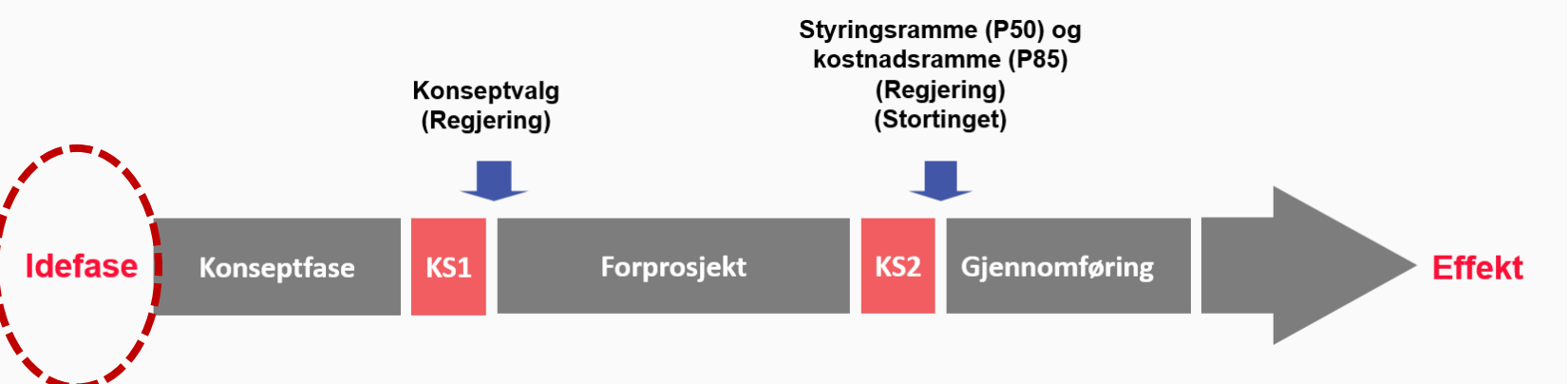
Spørsmål og tilbakemeldinger



## *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.*

# Mulighetsstudiers plassering i Statens prosjektmodell



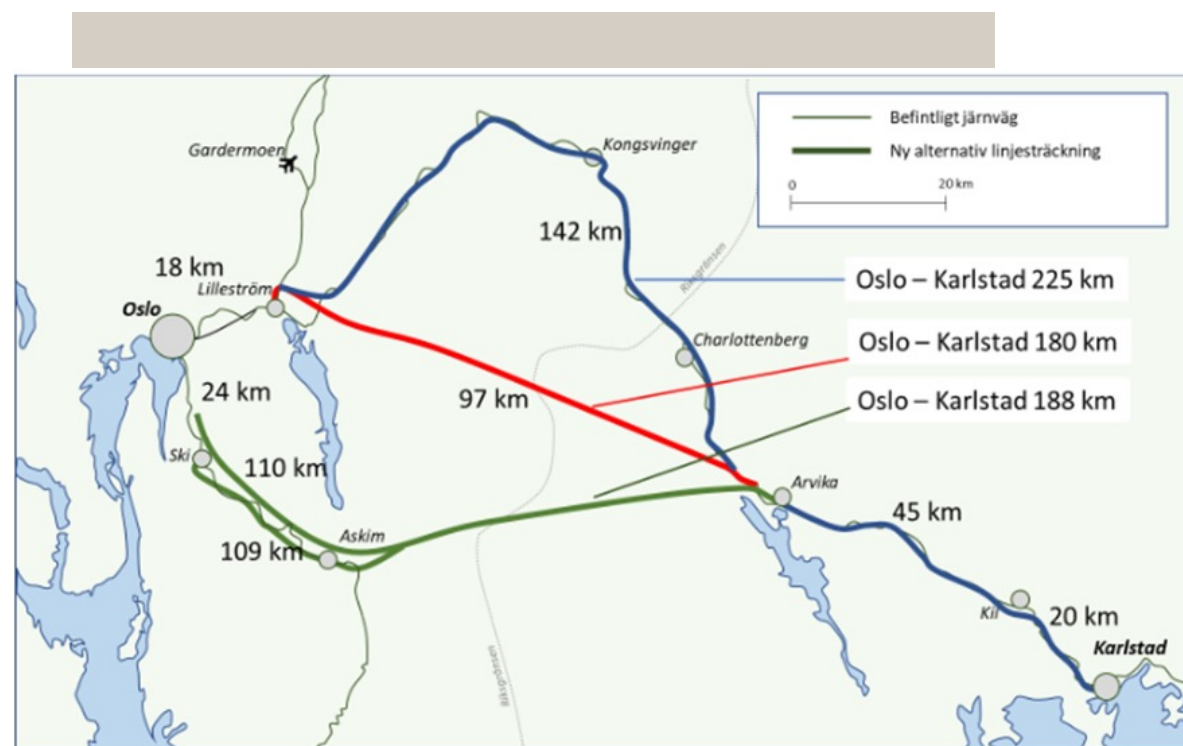
# Oppdrag fra Samferdselsdepartementet

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

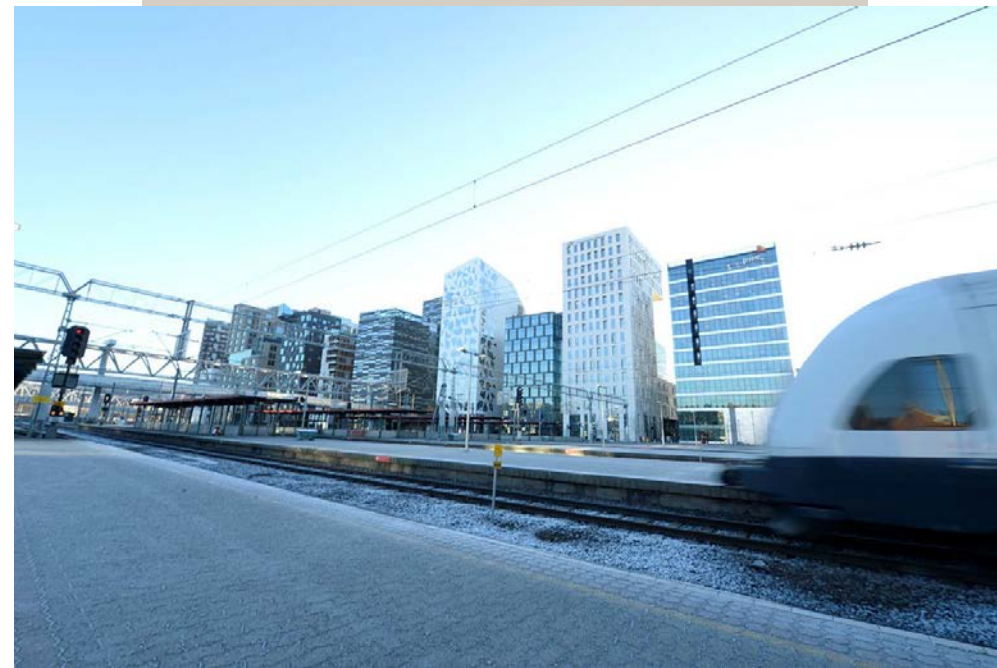
Markedsgrunnlag – inkludert elastisitetsanalyse av hva reisetiden har å si for antall passasjerer

Samfunnsøkonomiske vurderinger



# Hva er ikke med i denne utredningen

- Vurderinger av finansiering



# Det svenska regeringsuppdraget

Regeringen uppdrar åt Trafikverket att tillsammans med norska Jernbanedirektoratet utreda förutsättningarna för att etappvis utveckla järnvägen på stråket Stockholm-Oslo samt lämna förslag på hur åtgärderna kan finansieras.

Utgångspunkten är att Trafikverkets åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen finansieras inom den ekonomiska ramen som beslutas av riksdagen efter regeringens förslag i en infrastrukturproposition.

Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket samråda med berörda regioner och kommuner samt andra berörda aktörer.

Valet av åtgärder ska ta sin utgångspunkt i de rekommendationer som Trafikverket redovisat i rapporten Utpekad bristanalys: Stockholm-riksgränsen-Oslo, kapacitetsproblem och långa restider (publ. 2021:093).

//

Trafikverket ska redovisa bedömningar av vilka åtgärder som ger bäst måluppfyllelse för de transportpolitiska målen och vilka som är de mest angelägna, förutsättningarna för genomförande av dem, behov av fortsatt utredning samt konsekvenser.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 1 oktober 2022.

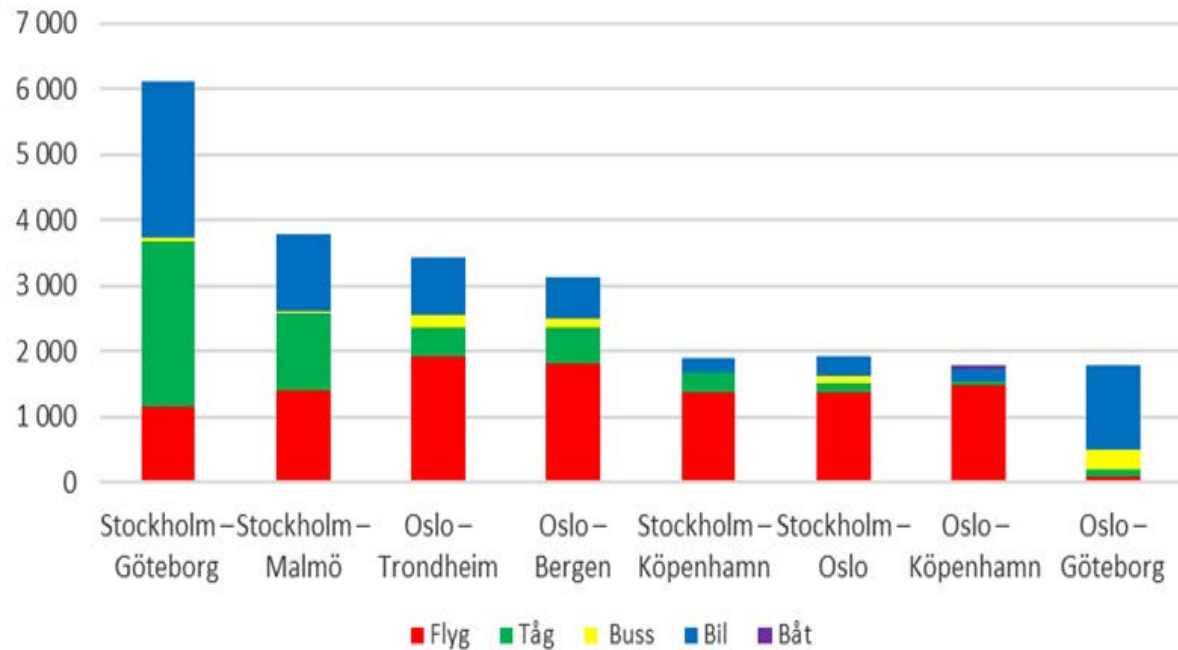
# *Funn og konklusjoner*



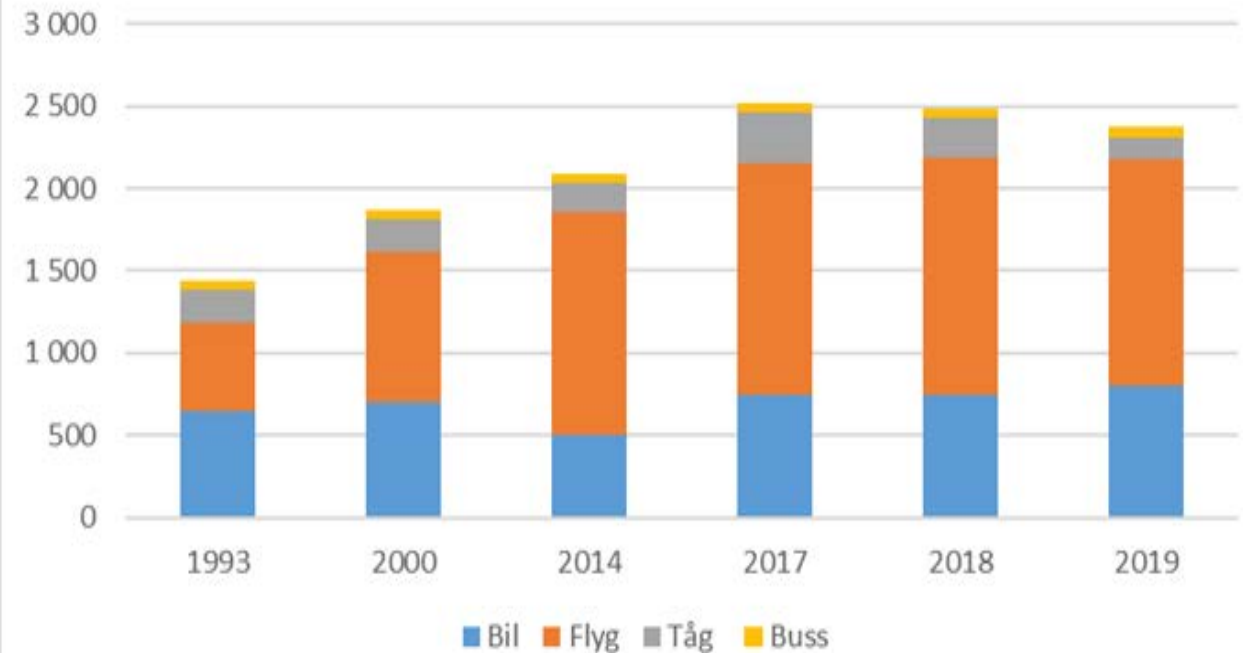
# Markedsvurderinger

## Togreisende i dagens situasjon

Resande i 1000-tal/år

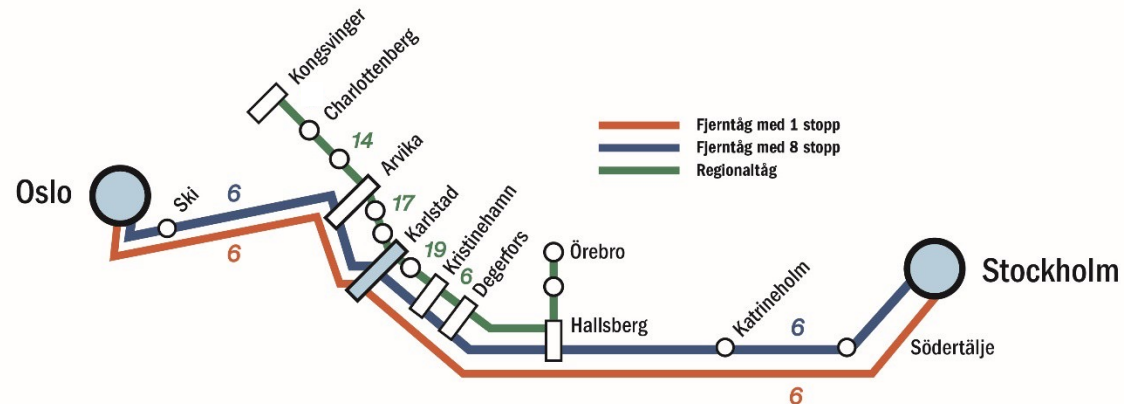


Stockholm-Oslo, tusentals resande per år



# Markedsutvikling

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



	Restid tåg	Antal turer	Förse- nde tåg	Resande med tåg	Resande flyg	Resende 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

## Proessen knyttet til trasévalg

- Initiell versjon – basert på «tekniske forutsetninger og byggbarhet» med relativt få inputparametre
- Detaljert versjon – øker motstanden mot «uønsket» arealbruk (som myr eller dyrket mark)
- Kostnadsestimat – basert på optimal trasé med enhetspriser – basisestimat
- Forventet kostnad – usikkerhet og korreksjonsfaktorer



# 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

# Evaluering og resultater – Kostnader

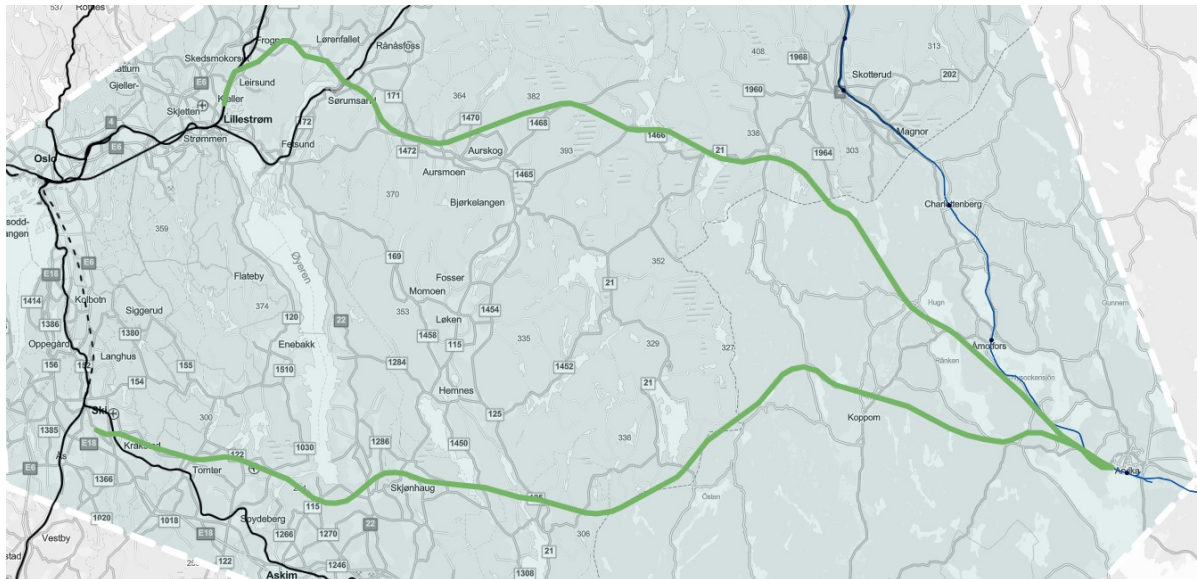


Strekning	Kostnadsspenn (-30 % / + 60 % av basiskostnad):
Lillestrøm – Arvika	20 - 45 mrd
Ski – Arvika	25 - 60 mrd



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

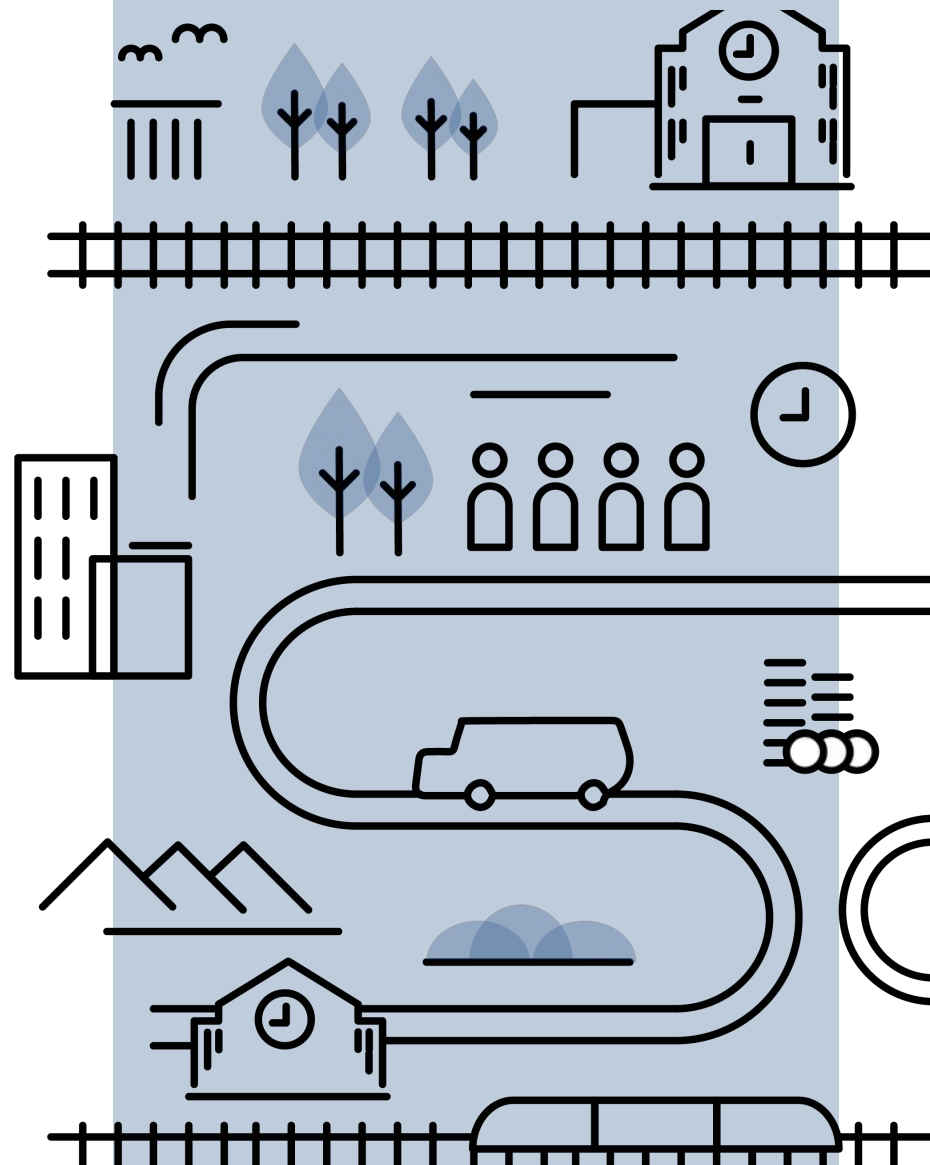
## Hovedresultater

### 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

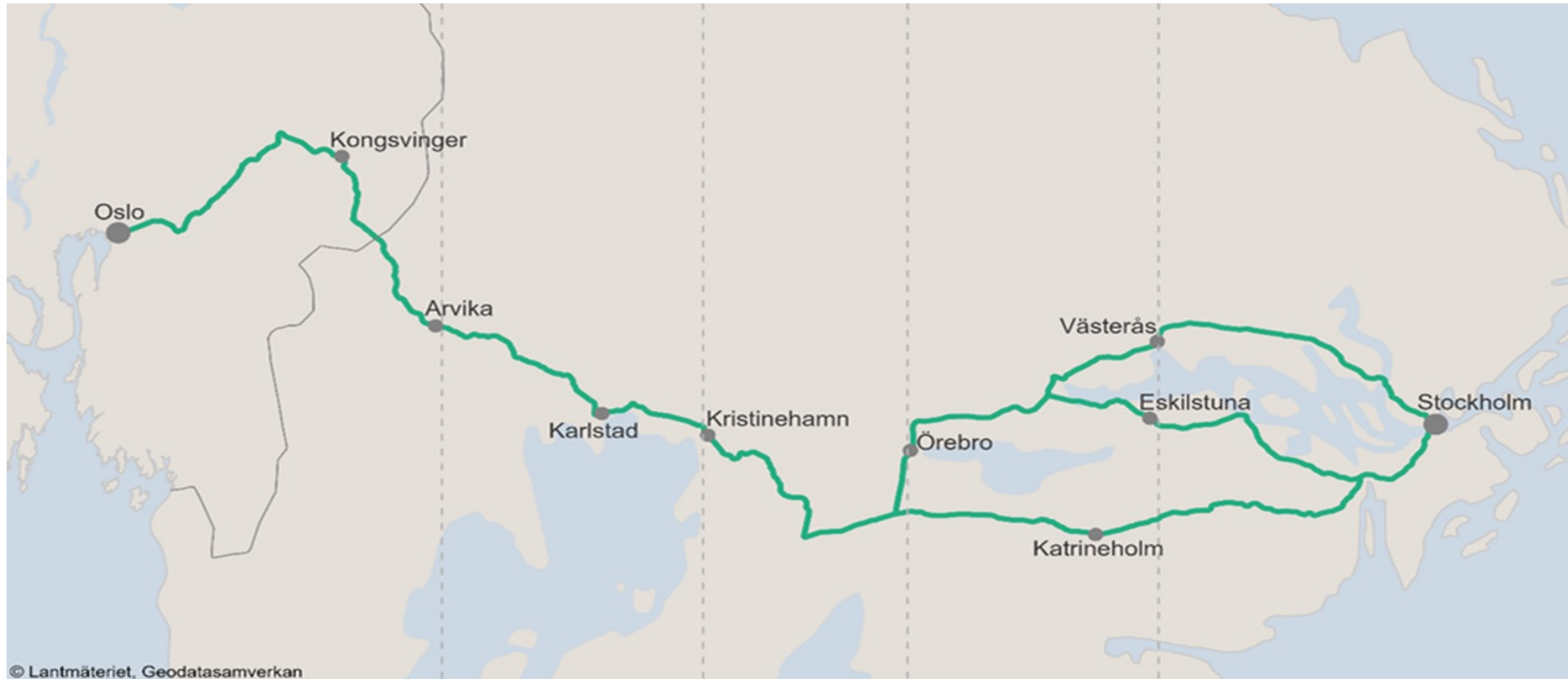


# Andre funn

- 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



# Deletapperna Stockholm-Oslo (järnväg)



# 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

