



Jernbane-
direktoratet



TRAFIKVERKET

Mulighetsstudie Oslo–Gøteborg

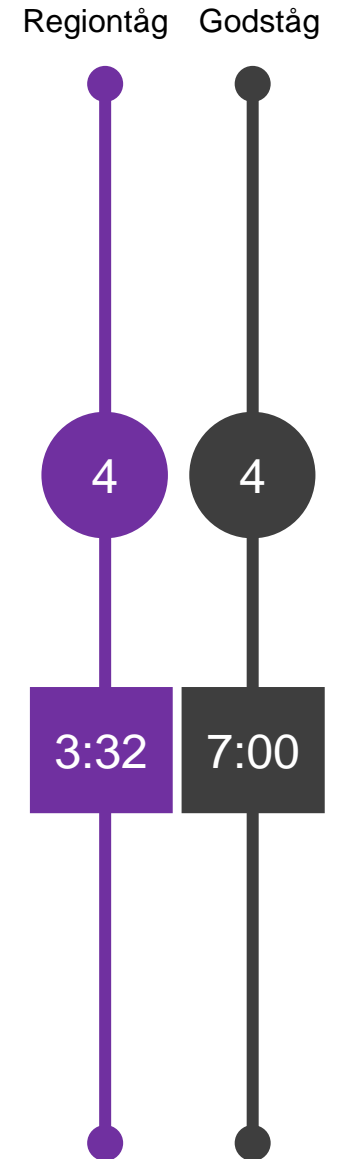
Bente Bukholm
Fredrik A. Wyller
6. mars 2024

Om prosjektet

- Trafikverket fikk sitt regjeringsoppdrag i juni 2022
- Jernbanedirektoratet fikk supplerende tildelingsbrev i oktober 2022
- Felles rapport som i hovedsak er utarbeidet av ansatte i Jernbanedirektoratet og Trafikverket
- Overlevert til respektive departementer 1. oktober 2023

Nuläge (2023)

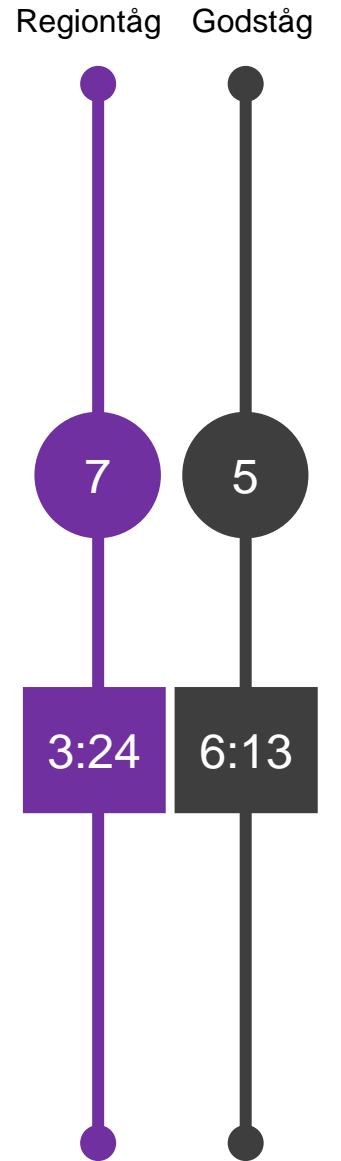
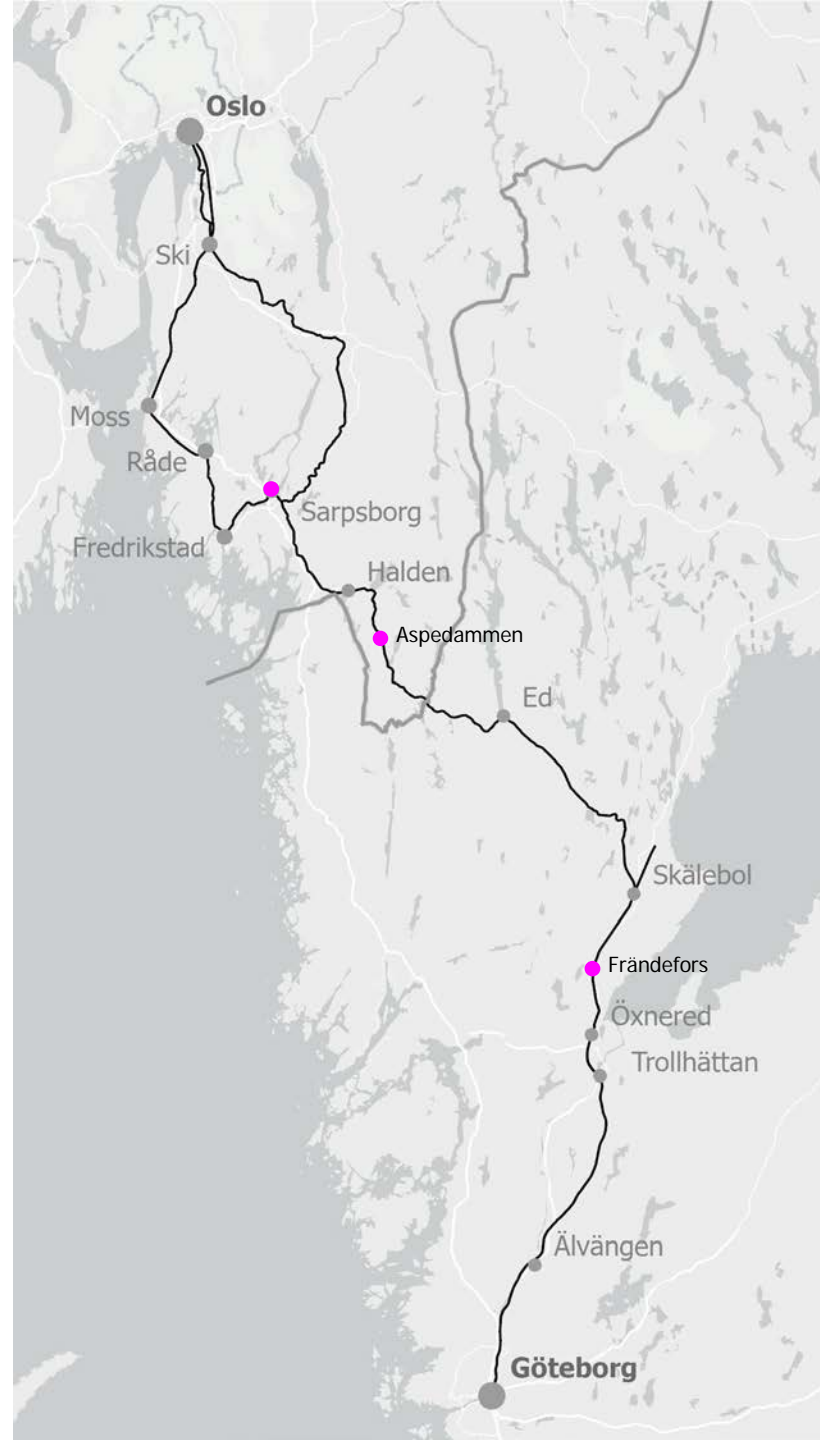
- Østfoldbanen Oslo – Kornsjö, Østre linje
Ski – Sarpsborg
 - Dubbelspår Oslo – Sandbukta (Moss)
 - Haug – Såstad (Råde)
- Follobanen Oslo – Ski, dubbelspår
- Norge/Vänerbanan Kornsjö – Skälebol-Göteborg
 - Dubbelspår Öxnered – Göteborg



Regiontågskoncept

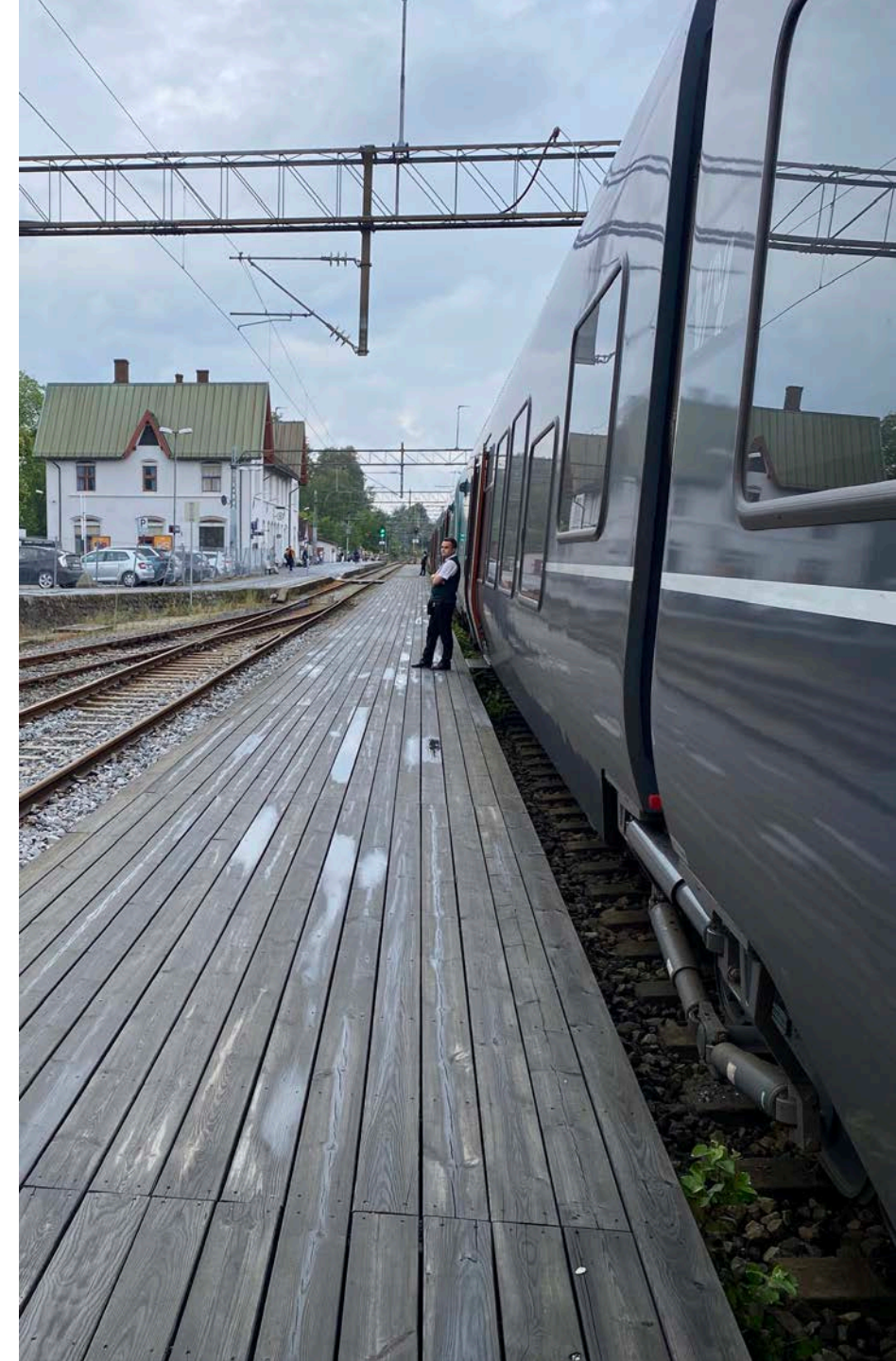
Ny infrastruktur:

1. Trimning och samtidig infart i Sarpsborg
2. Samtidig infart i Aspedammen
3. Samtidig infart i Frändefors



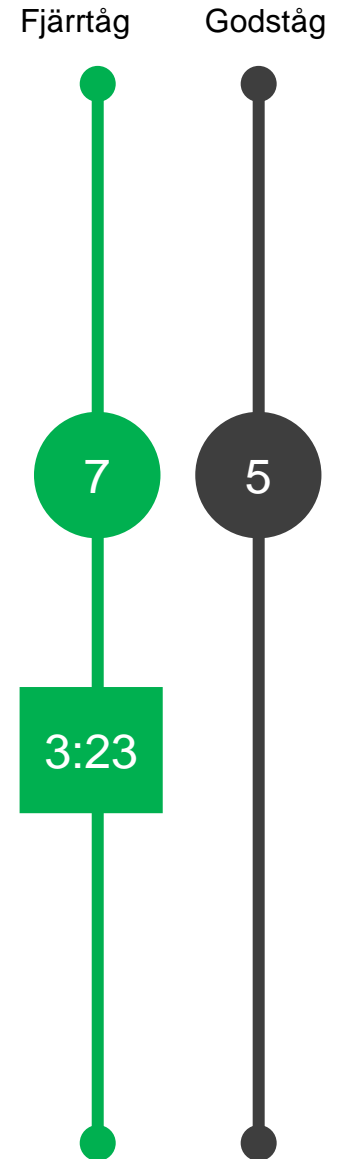
Hva er forskjellen på regiontogkonseptet og dagens tilbud (2024)?

- Vy kjører nå 7/8 turer mellom Oslo og Gøteborg
 - Gjennomføres uten de infrastrukturtiltakene som prosjektet foreslår - lengre reisetid og større fare for forsinkelser
- Største tiltak i regiontogskonseptet innebærer oppgradering av Sarpsborg stasjon



Fjärrtågskoncept

- Vi har undersökt möjligheten att ersätta de gränskryssande regiontågen med en ny fjärrtågslinje
- På norska sidan blir detta en tillkommande linje vilket ökar antalet tågmöten
- Restiden blir endast försumbart bättre än i regiontågskonceptet, trots färre stationsuppehåll
- Vi har valt att inte gå vidare med detta koncept



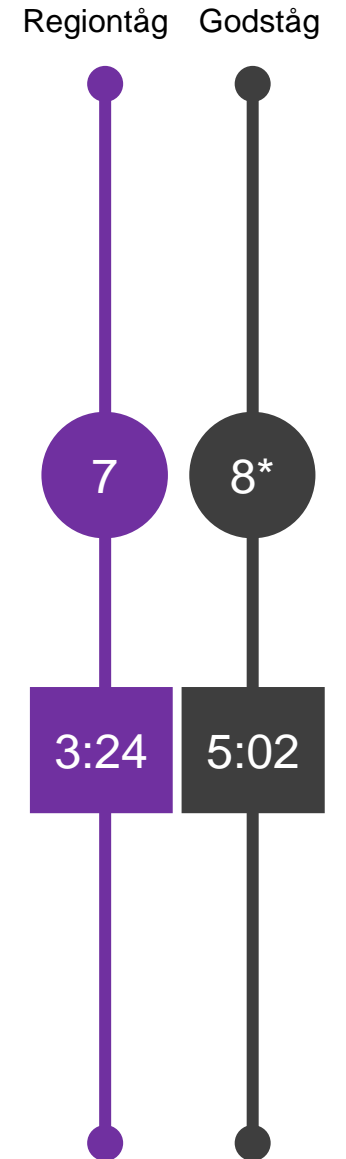
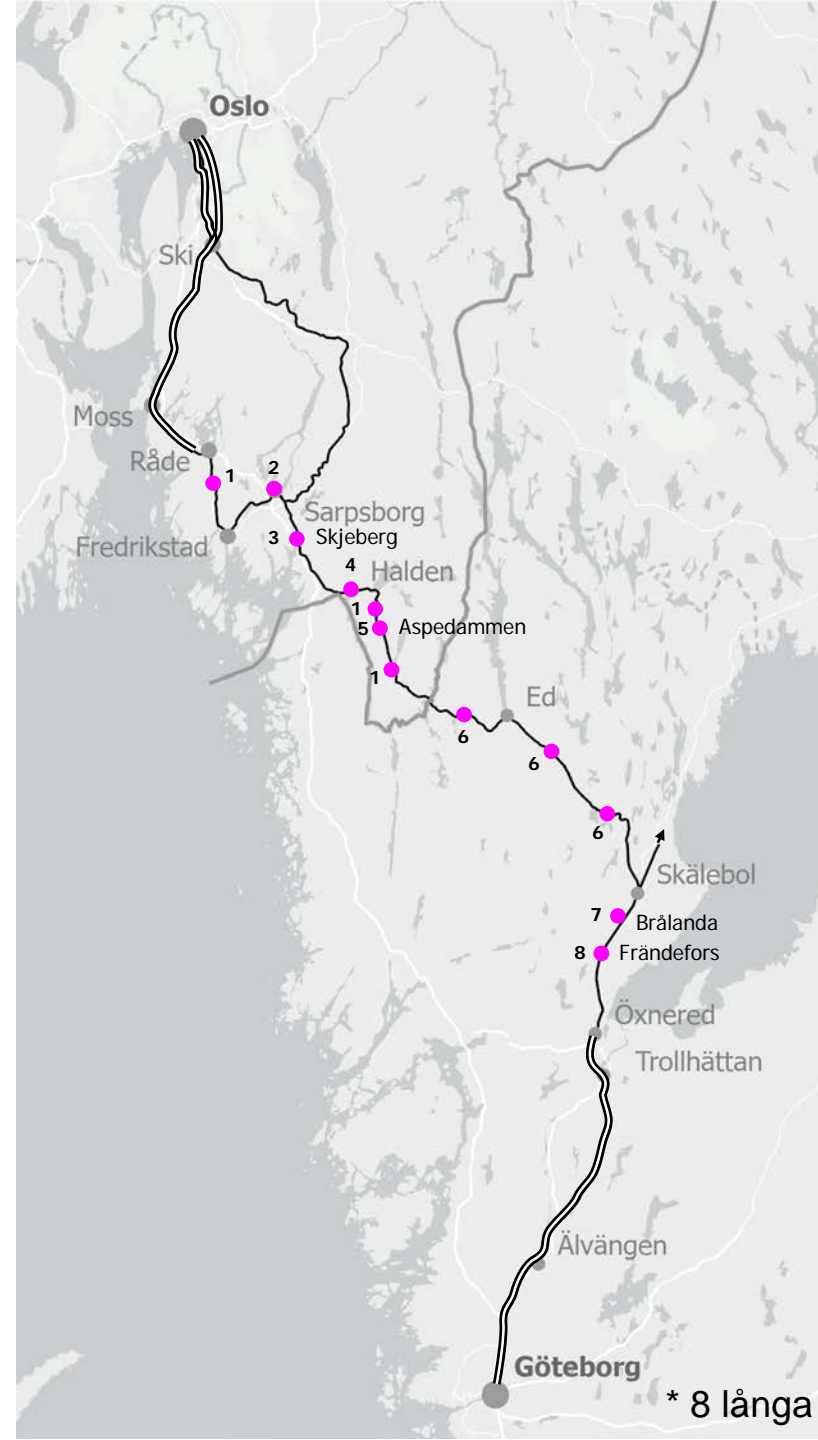
Godskoncept

Ny infrastruktur, utöver Bas

1. Tre nya mötesstationer Haug – Kornsjö
2. Trimning och samtidig infart i Sarpsborg
3. Förlängt mötesspår och samtidig infart i Skjeberg
4. Förlängt mötesspår och samtidig infart i Halden
5. Tredje mötesspår och samtidig infart i Aspedammen
6. Tre nya mötesstationer Kornsjö-Skälebol
7. Förlängt mötesspår i Brålanda
8. Samtidig infart i Frändefors

Övriga åtgärder:

- Hjälplok i Tistedalsbakken og Brynsbakken
- Godstogsmateriell for 120 km/tim
- Ny generation lok för tyngre tåg
- Bromstabeller för 120 km/tim
- Prioritering av godstågskanaler inkl kolonnkörning

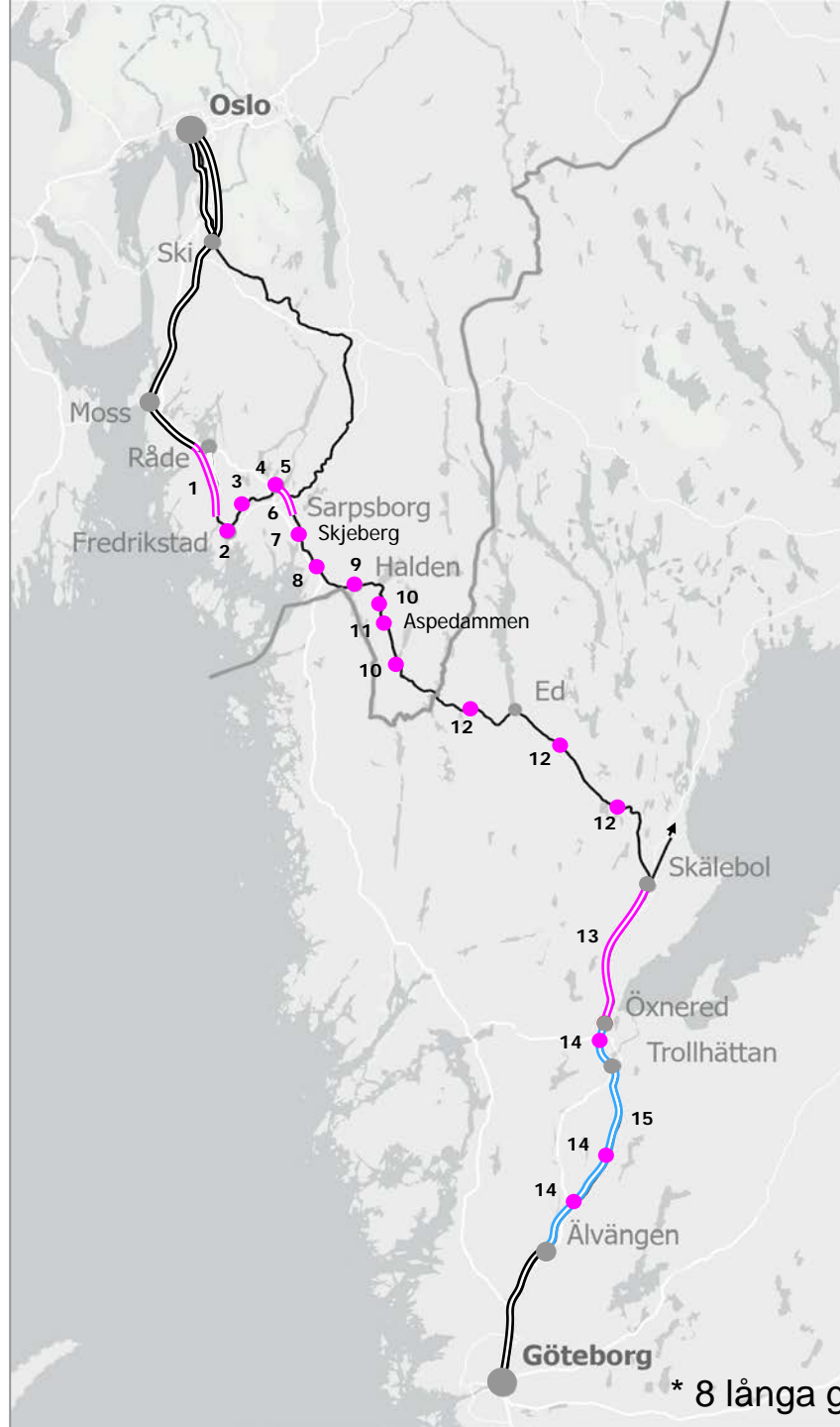


* 8 långa godståg = 12 "vanliga" godståg

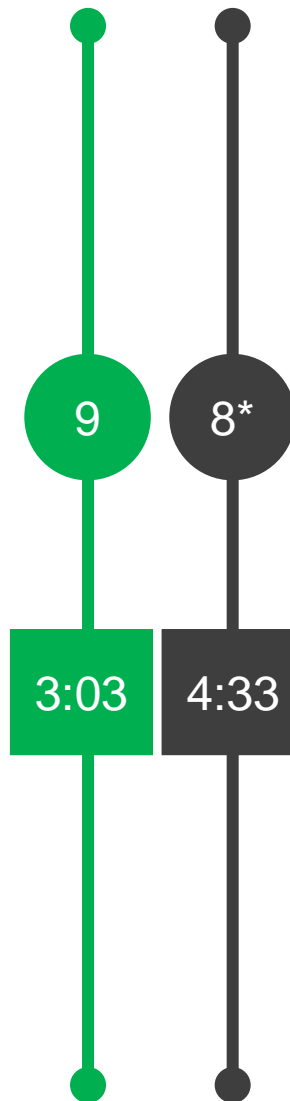
Koncept Medel

Ny infrastruktur, utöver Bas

1. Dubbelspår Haug – Seut (Fredrikstad)
 2. Samtidig infart i Fredrikstad
 3. Samtidig infart i Rolvsøy
 4. Samtidig infart i Sandesund
 5. Trimning och samtidig infart i Sarpsborg
 6. Dubbelspår Sarpsborg – Klavestad
 7. Förlängt mötesspår och samtidig infart i Skjeberg
 8. Samtidig infart i Berg
 9. Förlängt mötesspår och samtidig infart i Halden
 10. Två nya mötesstationer Halden – Kornsjö
 11. Tredje mötesspår och samtidig infart i Aspedammen
 12. Tre nya mötesstationer Kornsjö – Skälebol
 13. Dubbelspår Skälebol – Öxnered
 14. Förbigångsspår Öxnered – Göteborg, söder om Öxnered, Varpemossen och Lödöse
 15. Hastighetshöjning Öxnered – Älvängen till 250 km/tim
- + Godsåtgärder enligt gods-konceptet



Fjärrtåg Godståg

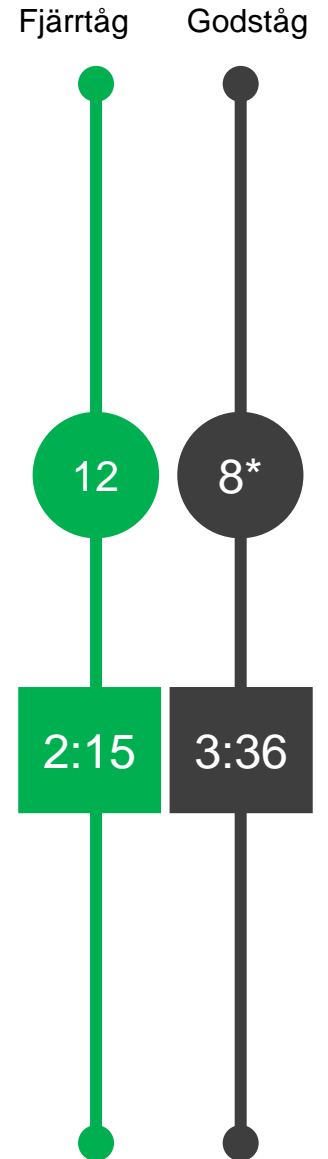


* 8 långa godståg = 12 "vanliga" godståg

Koncept Hög

Ny infrastruktur, utöver Bas

1. Dubbelspår Haug – Öxnered
2. Förbigångsspår Öxnered-Göteborg
– Söder om Öxnered, Varpemossen och Lödöse
3. Hastighetshöjning Öxnered – Älvängen
till 250 km/tim



* 8 långa godståg = 12 "vanliga" godståg

Kostnadsestimat

- Mogenhetsgraden varierar för de åtgärder som ingår i koncepten
- Osäkerheten är generellt sett mycket stor i dessa tidiga skeden
- Estimaten bygger på sammanställning av tidigare underlag samt vissa nya siffror, i synnerhet för dubbelspår Skälebol – Kornsjö
- Indexering till prisnivå 2021

Kostnadsestimat

	Investeringar i Norge	Investeringar i Sverige	Totalt
Alternativ	(Millioner norske kroner) Prisnivå: feb 2021	(Millioner svenska kronor) Prisnivå: feb 2021	(Millioner norske kroner) Prisnivå: feb 2021
Regiontogskonsept	500 – 900	15 – 30	550 – 950
Godskonsept	1 500 – 2 600	600 – 1 100	2 100 – 3 700
Konsept Middels	15 000 – 26 000	4 500 – 7 800	20 000 – 34 000
Konsept Høy	43 000 – 75 000	16 000 – 29 000	59 000 – 104 000

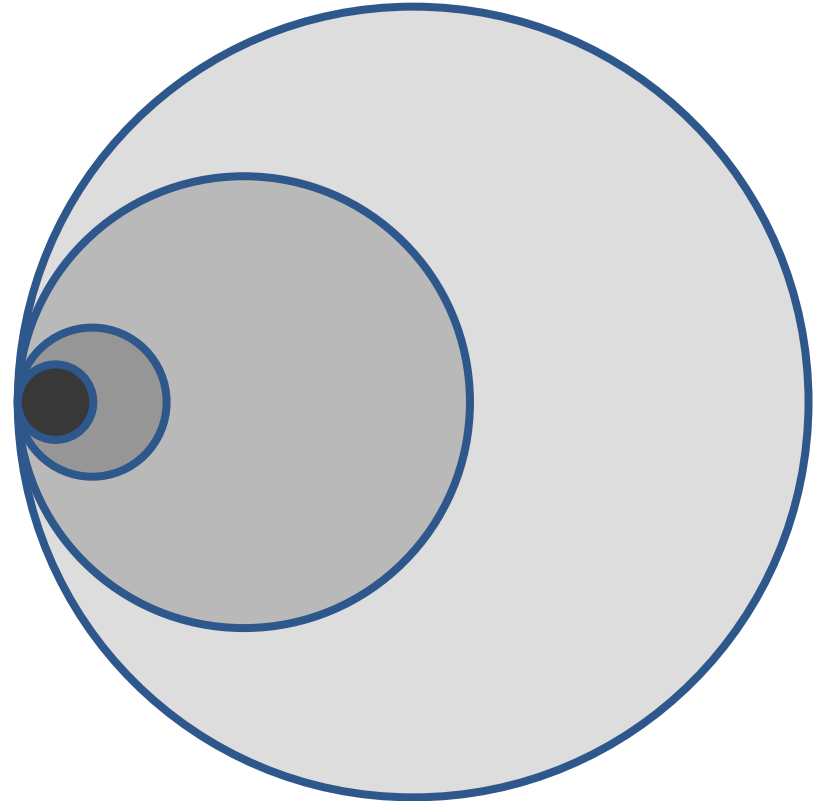
Samfunnsøkonomi

Tall i mill	Regiontog	Gods	Medel	Høg
Netto nåverdi (Norge)	138	1 440	- 18 135	- 79 841
NNB (Norge)	0,1	0,3	- 0,59	- 0,83
Netto Nåverdi (Sverige)	- 329	5 055	- 29 893	- 104 110
NNB (Sverige)	-0,3	1,13	- 0,7	- 0,7

Konklusjon

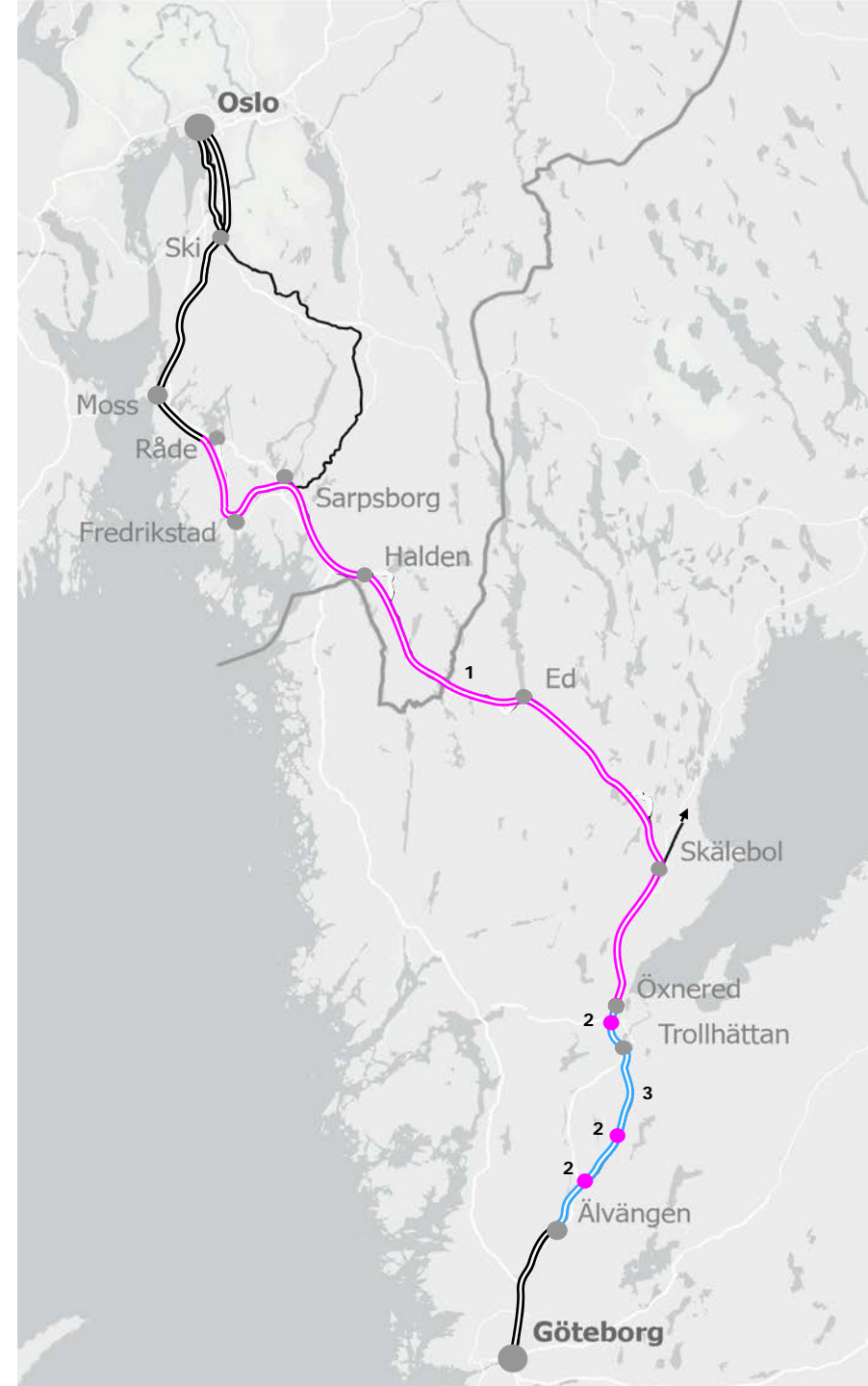
Ambitionsnivåer

- Utredningen visar på **möjligheterna** för att utveckla banan med olika ambitionsnivåer
- På varje ambitionsnivå skapas nya möjligheter att utveckla trafiken
- Högre ambitionsnivå ger större nytta men till högre kostnader



Möjligheter för en stegvis utveckling

- Koncepten kan bygga vidare på varandra i en logisk ordningsföljd:
 1. Regiontågskonceptet (trimning)
 2. Godskonceptet (nya och förlängda mötesstationer mm)
 3. Medel (dubbelspår på delar av sträckan)
 4. Hög (dubbelspår på hela sträckan)
- Godskonceptet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt

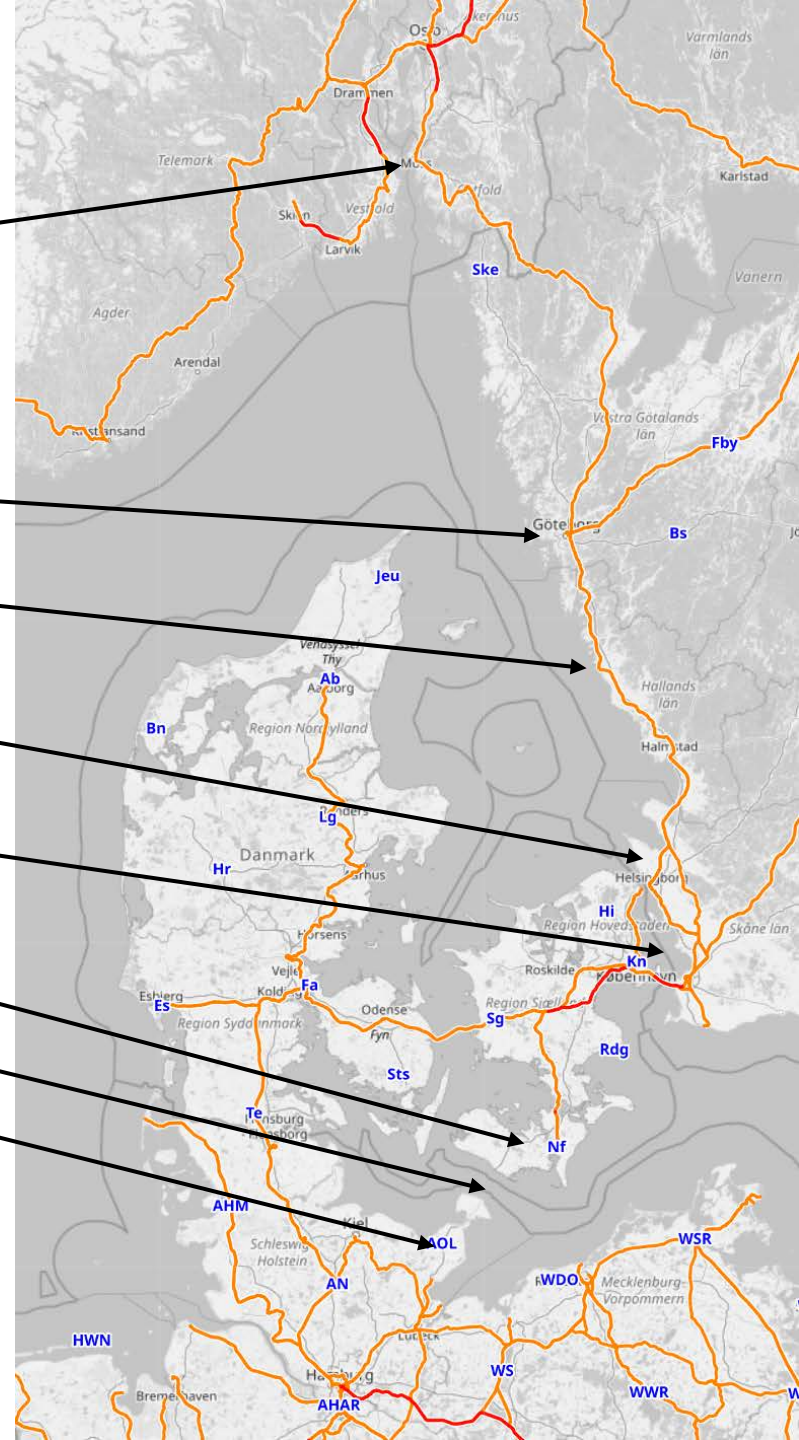


Videre arbeid og oppfølging

Forum for grensekryssende jernbane

- För att få full effekt av utredda åtgärder behövs ett fortsatt gemensamt arbete mellan länderna.
- En fortsatt utveckling kräver en fortsatt gemensam planering av ordningsföljden för åtgärder i takt med trafikens utveckling.
- För att förverkliga godskonceptet behövs det en samordning över landsgränsen för att säkerställa att det blir möjligt att köra längre och snabbare godståg hela sträckan.

- Sandbukta – Moss – Såstad
- Västlänken
- Dobbeltspor gjennom Varberg
- Dobbeltspor nord for Helsingborg
- Fire spor Lund – Malmö
- Ny bane på Falster og Lolland
- Fehmarn fixed link
- Ny bane og elektrifisering nord for Lübeck



Veien videre mot Europa

- Hva mer skjer i korridoren Oslo – Kontinentet?
- Om Jernbanedirektoratets analyse av nattog Oslo – København
- Nye billetteringsløsninger