



*Mulighetsstudie*

# Oslo–Göteborg



Jernbane-  
direktoratet



TRAFIKVERKET

# Sammanfattning

Denna rapport är resultatet av ett gemensamt/felles arbete mellan Trafikverket och Jernbanedirektoratet. Rapportens huvudsyfte/hovedformål är att svara på de regeringsuppdrag som den svenska och den norska regeringen gett myndigheterna. Uppdragen handlar om att beskriva vilka möjligheter och förutsättningar som finns för att utveckla det befintliga järnvägsstråket/den existerande jernbanekorridoren mellan Oslo och Göteborg, för att uppnå ökad kapacitet, förbättrad tillgänglighet och reducerade restider.

Järnvägen mellan Oslo och Göteborg har begränsad kapacitet, i synnerhet/særlig på de delar som är enkelspåriga. Samtidigt är efterfrågan på långväga tågtrafik inte så hög på grund av att res- och transporttider är långa jämfört med på väg. Anledningen är att järnvägen har en mindre rak dragning än motorvägen och att tågens möjliga hastighet bitvis är låg. Utredningen har därför tittat på vilka möjliga trafikeringskoncept som kan öka tågtrafikens attraktivitet, i kombination med kapacitets-höjande åtgärder/tiltak i infrastrukturen.

## **Regiontågskonceptet – trimning och ökad frekvens**

Det första studerade konceptet benämns «regiontågskonceptet» och innebär en vidareutveckling av den trafikstruktur som råder idag (2023). Denna struktur innebär att ändpunktsresandet mellan Göteborg och Oslo betjänas av norska regiontåg som annars skulle ha vänt i norska Halden. Konceptet innebär en ökad turtäthet från dagens fyra dubbelturer till sju. Genom trimningsåtgärder/forbedringstiltak i infrastrukturen kan robustheten upprätthållas och restiden Oslo–Göteborg kan förkortas, trots att annan tågtrafik förväntas öka på banan.

## **Godskonceptet – längre och snabbare godståg samt nya och förlängda mötesspår**

«Regiontågskonceptet» kan vidareutvecklas för att också skapa betydande förbättringar för godstrafiken. Utredningen pekar på att ett sådant «godskoncept» kan skapas via sänkta transportkostnader, bland annat genom längre och snabbare godståg. Konceptet förutsätter också att det ska vara möjligt att köra godståg med så korta transporttider som möjligt vid de tidpunkter på dygnet som marknaden efterfrågar. Trafikstrukturen i godskonceptet skapar ett behov av ett antal nya mötesmöjligheter för långa godståg, vilket kan skapas genom nya och förlängda mötesstationer.

## **Koncept medel – delvis utbyggnad av dubbelspår**

En fortsatt utveckling av banan med en högre ambitionsnivå än i «godskonceptet» beskrivs i koncept «medel». Detta koncept innebär en utbyggnad till dubbelspår på de mest utnyttjade enkelspårsträckorna. Eftersom stor kapacitet tillförs blir det då möjligt att betjäna ändpunktsresandet med en fjärrtågslinje i stället för med dagens förlängda norska regiontåg. Stora nyttor skapas också för godstransporter, och för övriga tåglinjer (inom länderna) som trafikerar de tänkta dubbelspårsträckorna.

## **Koncept hög – komplett utbyggnad av dubbelspår**

För att visa på vad som kan uppnås med ännu större åtgärder/tiltak har också koncept «hög» analyserats. I detta koncept studeras förutsättningar för och effekter av en utbyggnad till dubbelspår på hela sträckan. Resultaten för konceptet «hög» har större osäkerhet jämfört med övriga koncept, bland annat på grund av att de fysiska förutsättningarna för flera av delsträckorna är betydligt mindre väl utredda.

### Koncepten innebär en utveckling av turtäthet, res- och transporttider

Koncepten sammanfattas i följande tabell, där referensalternativet beskriver en framtida situation där nu pågående utbyggnader har slutförts:

Koncept	Antal persontåg Gbg–Oslo (dubbelturer)	Restid persontåg Gbg–Oslo	Antal godståg Gbg–Oslo (dubbelturer)	Transporttid godståg Gbg–Oslo
Nuläge	4	3:32	4	Cirka 7:00
Referensalternativ	4	3:34	5	6:04
Regiontågskoncept – <i>trimning</i>	7	3:24	5	6:13
Godskoncept – <i>nya och längre mötesspår</i>	7	3:24	8*	5:02
Koncept medel – <i>delvis nytt dubbelspår</i>	9	3:03	8*	4:33
Koncept hög – <i>komplett dubbelspår</i>	12	2:15	8*	3:36

\* Baserat på längre och tyngre tåg (motsvarar cirka 12 dubbelturer med längder och vikter enligt övriga koncept)

### Förkortade restider och transporttider ger fler resenärer och mer gods på järnväg

De resulterande res- och transporttiderna förväntas ge effekter på resenärs- och godsmarknaden, enligt följande:

Koncept	Marknadsandel för persontåg Göteborg–Oslo	Gränskryssande godsvolym på järnväg (miljoner ton per år)
Referensalternativ	11%	Cirka 1,0
Regiontågskoncept	14%	Cirka 1,0
Godskoncept	14%	Cirka 2,5
Koncept medel	18%	> 2,5
Koncept hög	40%	> 2,5

### Kostnadsestimaten visar på stora skillnader mellan koncepten

Kostnadsestimat har tagits fram för de åtgärder/åtgärder som ingår i koncepten. Estimatet baseras främst på underlag från tidigare utredningar kompletterat med vissa nya resultat.

Koncept	I Norge (miljoner NOK), prisnivå feb. 2021	I Sverige (miljoner SEK), prisnivå feb. 2021	Totalt (miljoner NOK), prisnivå feb. 2021
Regiontågskoncept	500 – 900	15 – 30	500 – 900
Godskoncept	1 500 – 2 600	600 – 1 100	2 100 – 3 700
Koncept medel	15 000 – 26 000	4 500 – 7 800	19 000 – 34 000
Koncept høy	43 000 – 75 000	16 000 – 29 000	59 000 – 103 000

### Analyserna visar att godskonceptet har högst lönsamhet

Baserat på kostnadsestimaten, de beräknade restiderna, transporttiderna och en marknadsanalys, har översiktliga samhällsekonomiska analyser genomförts, med norska respektive svenska kalkylvärden/beregningsverdier:

Koncept	Netto nåverdi, norsk kalkyl (miljoner NOK)	NNK, norsk kalkyl	Nettonuvärde, svensk kalkyl (miljoner SEK)	NNK, svensk kalkyl
Regionstågskoncept	+140	+0,2	-300	-0,3
Godskoncept	+1 400	+0,5	+5 000	+1,1
Koncept medel	-18 000	-0,6	-30 000	-0,7
Koncept høy	-80 000	-0,8	-100 000	-0,7

Dessa resultat innebär att godstågskonceptet kan bedömas som lönsamt. Regionstågskonceptet är mer osäkert och koncept medel och koncept hög bedöms som samhällsekonomiskt olönsamma. Det ska dock betonas att det finns både positiva och negativa effekter som inte ingår i dessa kalkyler.

### Konklusioner – en stegvis utveckling är möjlig

Samtliga koncept bidrar till transportpolitisk måluppfyllelse (svenska mål) och till att avhjälpa tidigare identifierade kvarstående brister (identifierade i Utpekad bristanalys Göteborg–Oslo, Trafikverket 2021).

Följande slutsatser kan dras från utredningsarbetet:

- En stegvis utveckling är möjlig, som gynnar/forbedrer situasjonen for godstransporter, regionalt resande och långväga resande.
- Utifrån investeringarnas storlek och förväntad trafikutveckling är en logisk ordningsföljd/rekkefølge i en stegvis utveckling: 1. regionstågskonceptet, 2. godskonceptet, 3. koncept medel, 4. koncept hög.
- Eftersom koncepten bygger på varandra handlar det viktigaste vägvalet om ambitionsnivå.
- En ambitionsnivå som är synkroniserad mellan de två länderna samt en gemensam/felles planering av både åtgärder/tiltak och framtida trafik, ger bäst förutsättningar för att få ut maximal nytta av järnvägssatsningar i stråket/korridoren.
- Att införa en fjärrstågslinje med högre standard och färre stopp kan förbättra både restid och komfort, men detta kräver att flera delsträckor byggs ut till dubbelspår enligt koncept medel.
- Godskonceptet har potential att ge en väsentlig överflyttning av transporter från väg till järnväg, trots att konceptet inte innehåller ytterligare dubbelspår. Konceptet kan byggas ut steg för steg och bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Alla koncept kräver finansiering via de nationella planerna för att kunna genomföras. Dessutom kan det krävas fördjupade utredningar, i synnerhet/særlig för koncept hög, före ett eventuellt beslut om genomförande. I det svenska uppdraget har det också ingått att närmare studera förutsättningarna för medfinansiering. Eftersom motsvarande uppdrag inte har getts till Jernbanedirektoratet beskrivs detta i en bilaga/vedlegg till utredningen.

### Ett fortsatt samarbete i planeringen föreslås

Trafikverkets och Jernbanedirektoratets gemensamma/felles arbete med utredningen har visat på att det finns stora nyttor med en gränskryssande koordinering av planer för både trafik och infrastruktur. Därför ser vi ett behov av ett fortsatt samarbete kring Göteborg–Oslo samt för övriga järnvägar som korsar den norsk-svenska gränsen. Det är viktigt både att de politiska uppdragsgivarna uttrycker en gemensam/felles ambitionsnivå för satsningar, såväl som att myndigheterna (inklusive Bane NOR) samverkar kring frågor såsom i vilken ordningsföljd/rekkefølge som åtgärder/tiltak genomförs.