

Scandinavia's most profitable railway and climate efficient project

a unique opportunity to build
a sustainable and strong Nordic region



Oslo-Stockholm handlar om...

- att knyta samman Sverige och Norge som har en unik relation i kultur, handel och säkerhetspolitik
- att knyta samman två huvudstadsregioner som har extremt starka och viktiga affärskontakter.
- att kraftigt öka möjligheten att pendla i Mälardalen.
- att knyta Karlstad och Värmland till Mälardalen och möjliggöra pendling.
- att kraftigt öka kapaciteten och robusthet för gods på Värmlandsbanan och till Norge.

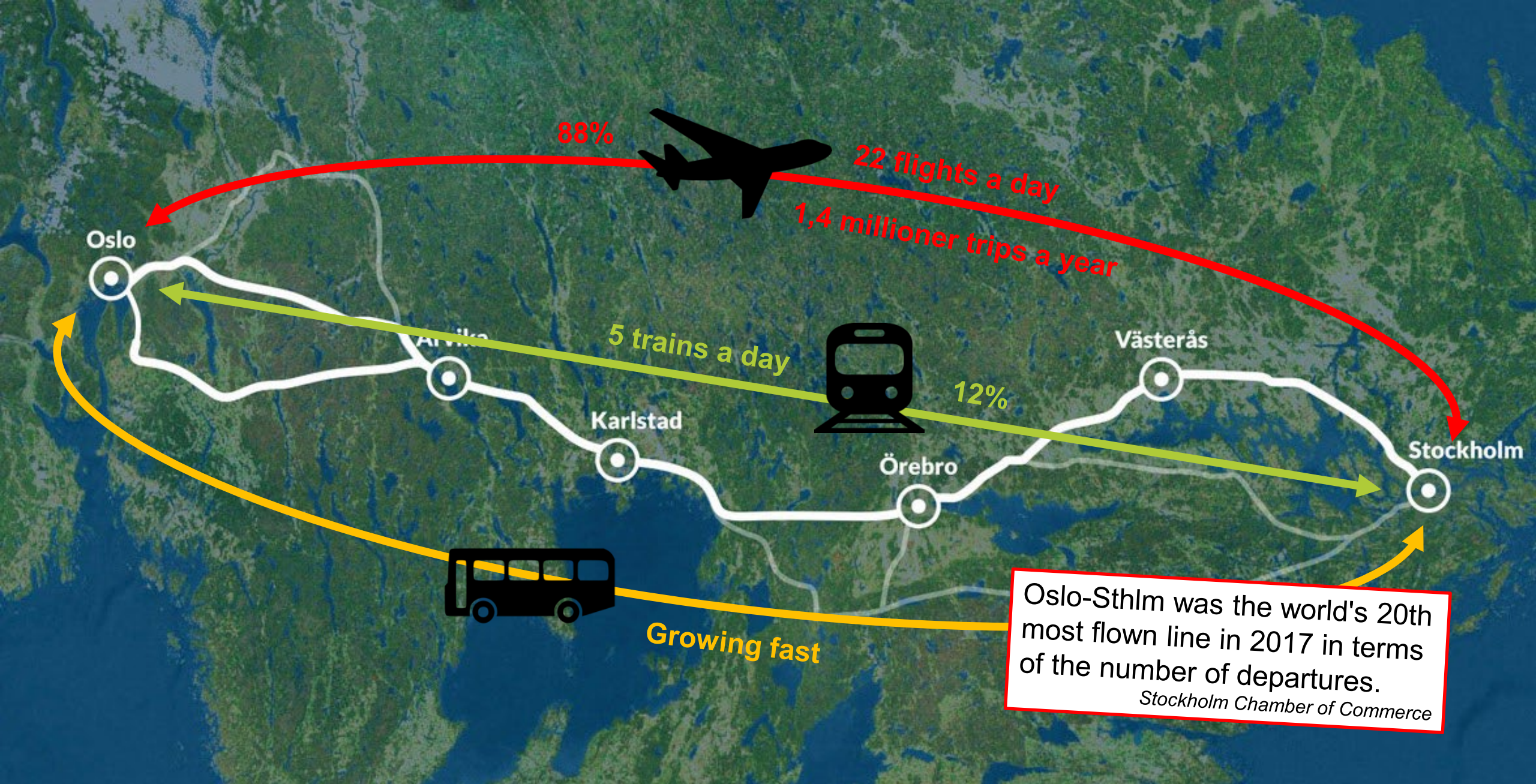
...och att minska CO₂-utsläppen med 100 000 ton/år



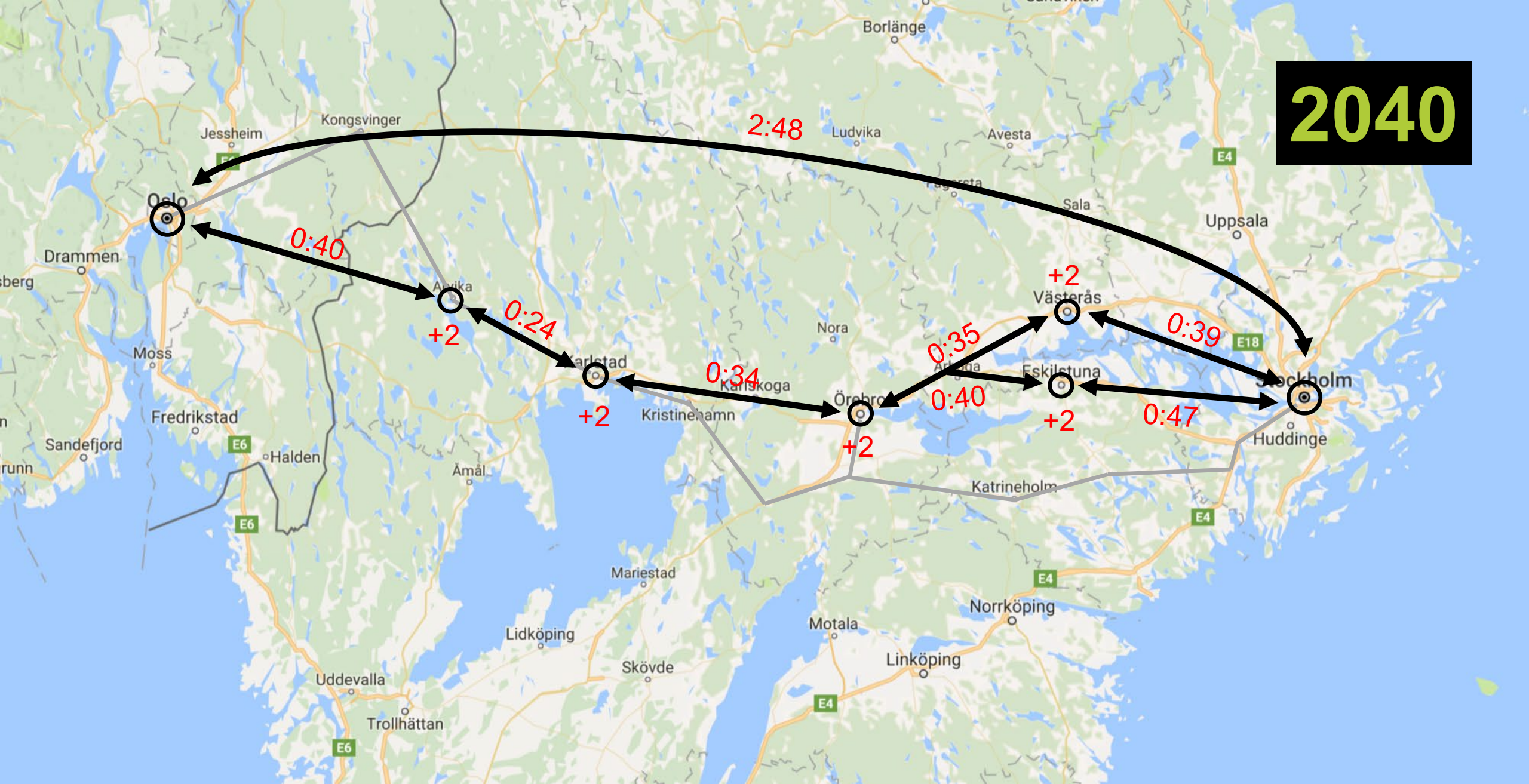
**VIKTIGA
NYTTOR**

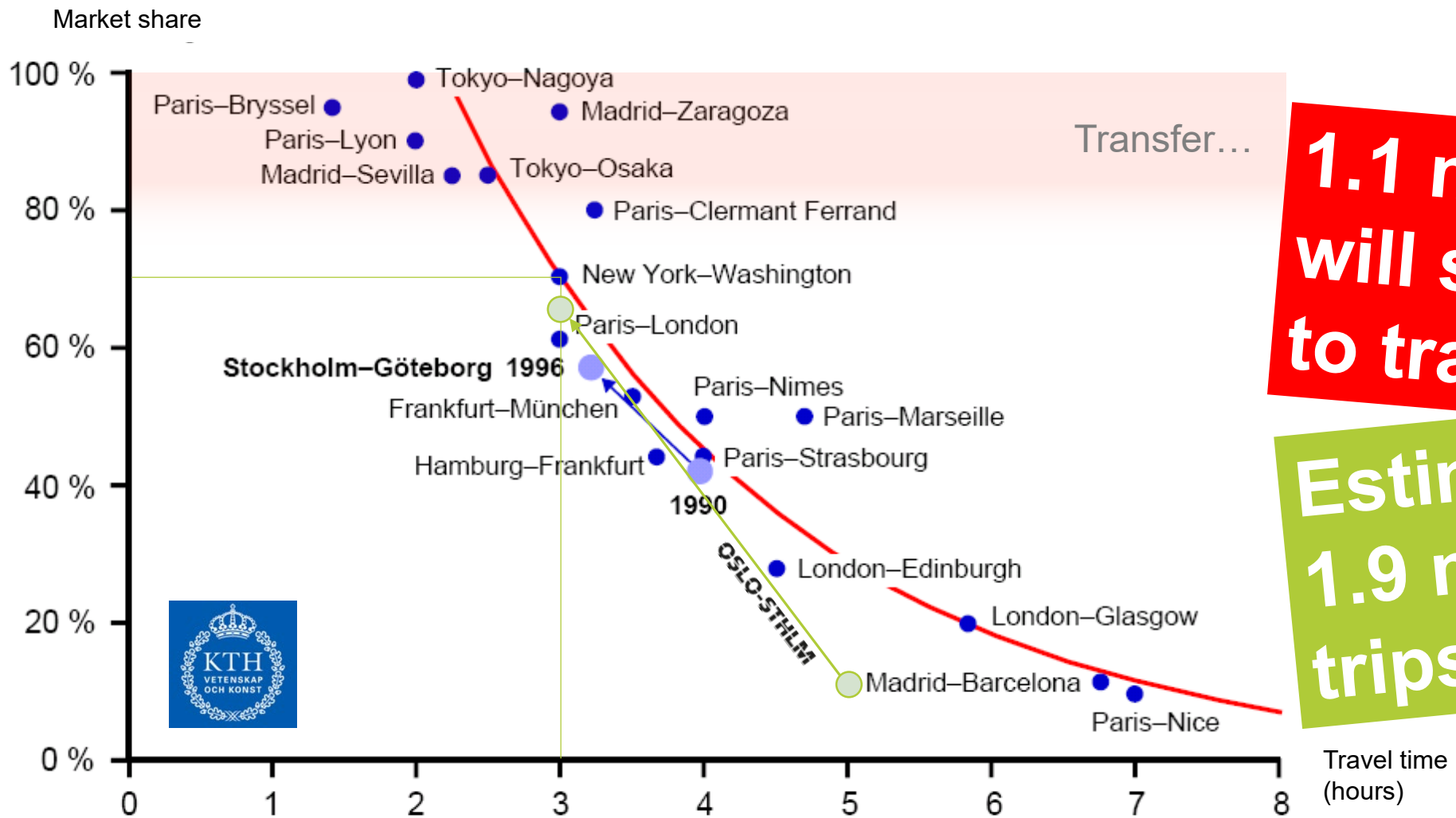
Today



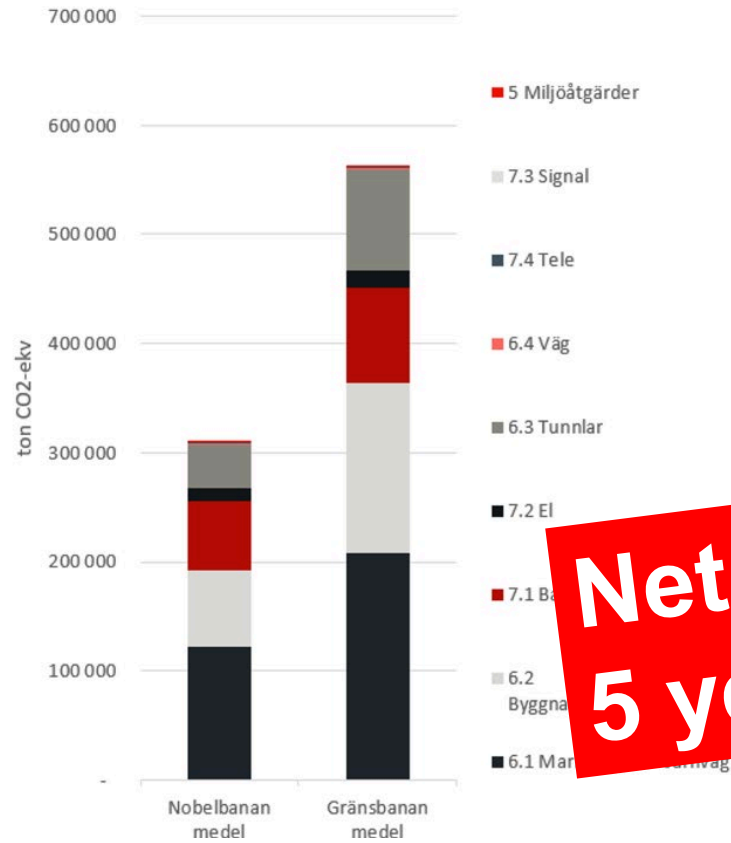


2040





Real climate effect



**Net climate benefit
5 years after start...**



Norge har alltid varit viktigt, men ännu mer nu.

- Norge är vår största exportmarknad.
- Tjänsteexporten från Sverige till Norge har mer än fördubblats de sista tio åren.
- Sverige investerar tre gånger så mycket i Norge som i Finland & Danmark tillsammans.
- Antalet anställda i norska företag i Stockholm har fördubblats på tio år.



- Utpekat strategiskt stråk av försvarsberedningen.
- Centrala försvarsfunktioner och stora delar av Sveriges försvarsindustri finns i stråket....

Norway



"Norwegian Parliament has requested that the government carry out a feasibility study to clarify the route and possible financing for the Oslo - Sthlm 2.55 project in Norway."
Stortinget, 2021-03-



Samferdselsdepartementet

Samarbeid med Sverige om utredning av jernbane Oslo - Stockholm

11.9.2021 11:20:20 CEST | [Samferdselsdepartementet](#)

Del

– Vi får stadig påminnelser om hvor viktig det er å ta klimavennlige valg. Stadig flere vil gjerne også reise miljøvennlig til utlandet. Det har lenge vært ønske om å få til en bedre togforbindelse mellom Oslo og Stockholm. Vi ber nå Jernbanedirektoratet gå sammen med det svenske Trafikverket for å lage et felles forslag til mandat for en utredning av jernbanestrekningen, sier Knut Arild Hareide.



Foto: SD



Regjeringa.no

Tema ▾ Dokument ▾ Aktuelt ▾ Departement ▾ Regjerin

Du er her: Forsida · Aktuelt ▾ · Pressemeldingar · Oppdrag til Jernbanedirektoratet om moglegheitsstudie av jernbanestrekninga Oslo-Stockholm

Oppdrag til Jernbanedirektoratet om moglegheitsstudie av jernbanestrekninga Oslo-Stockholm

Pressemelding | Dato: 24.02.2022
| Nr: 24/22

– Vi ønsker at fleire reisande skal velje grøn togtransport, ikkje berre i Noreg, men òg på tvers av landegrensene. Fram til koronapandemien råka oss, auka reisetala for togtilbodet Oslo-Stockholm. Dette viser at folk er interessert i å reise klimavenleg på utanlandsreiser. Jernbanedirektoratet skal sjå på moglegheiter for å gjere togtilbodet mellom dei to hovudstadane betre, seier samferdselsminister Jon-Ivar Nygård.

Samferdselsdepartementet har i dag gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre ein moglegheitsstudie av jernbanestrekninga Oslo-Stockholm.

Studien skal gi eit grunnlag for å kunne ta stilling til om – og i så fall korleis – ein kan arbeide vidare med å forbetre togtilbodet mellom Oslo og Stockholm.

Sweden



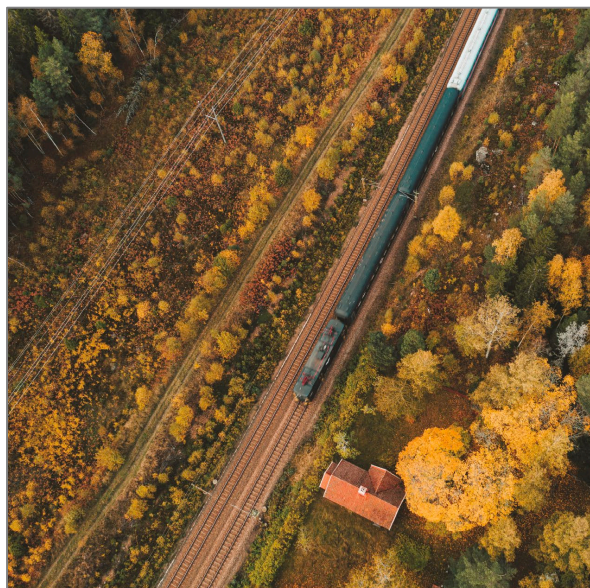
"A dialogue between the Norwegian Railway Directorate and the Swedish Transport Administration has been initiated and the authorities would be valuable in a joint investigation of other things, especially the possibilities of developing a route in stages and exploring alternative ways to finance proposed measures."
Proposal for NTP, 2022

Feasibility study in National plan adopted June -22

Stock-
... Kristdemokraterna och Vänsterpartiet har idag lagt fram ett utskottsinitiativ för att påskynda arbetet med att förbättra tågförbindelsen mellan Oslo och Stockholm. Förslaget stöttades bland annat av Socialdemokraterna vilket innebär att det nu finns en bred majoritet för frågan i riksdagen. Nu kommer riksdagen med stor sannolikhet besluta att ge regeringen i uppdrag att i sin tur ge Trafikverket ett formellt uppdrag att börja utreda en bättre järnvägsförbindelse mellan huvudstäderna tillsammans med Norge.



Mulighetsstudien presenterad



Mulighetsstudie

Oslo-Stockholm



1. Bekräftar de utredningar vi presenterat tidigare.

- Kostnaden jämförbar (dubbelspår/gods)
- Resandeprognos jämförbar
- Driftsekonomi visar på lönsamhet
- Klimat- och resenärsnyttan är stor

Feasibility study
Norwegian Railway
Directorate and
Swedish Transport
Administration

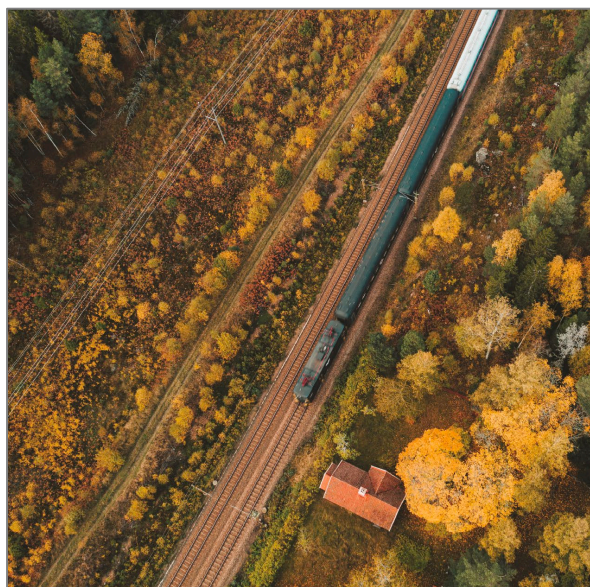
2022-10-01

**Lilleström
to Arvika**
2.8 billion €
(-30% / +60%)

**Ski to
Arvika**
3.5 billion €
(-30% / +60%)



Mulighetsstudien presenterad



Mulighetsstudie

Oslo-Stockholm



1. Bekräftat *"Hovedfunnene i disse vurderingene er at det er høy trafikantnytte, men at tiltaket ikke blir samfunnsøkonomisk lønnsom på grunn av de høye investeringskostnadene."* som vi presenterat tidligere.

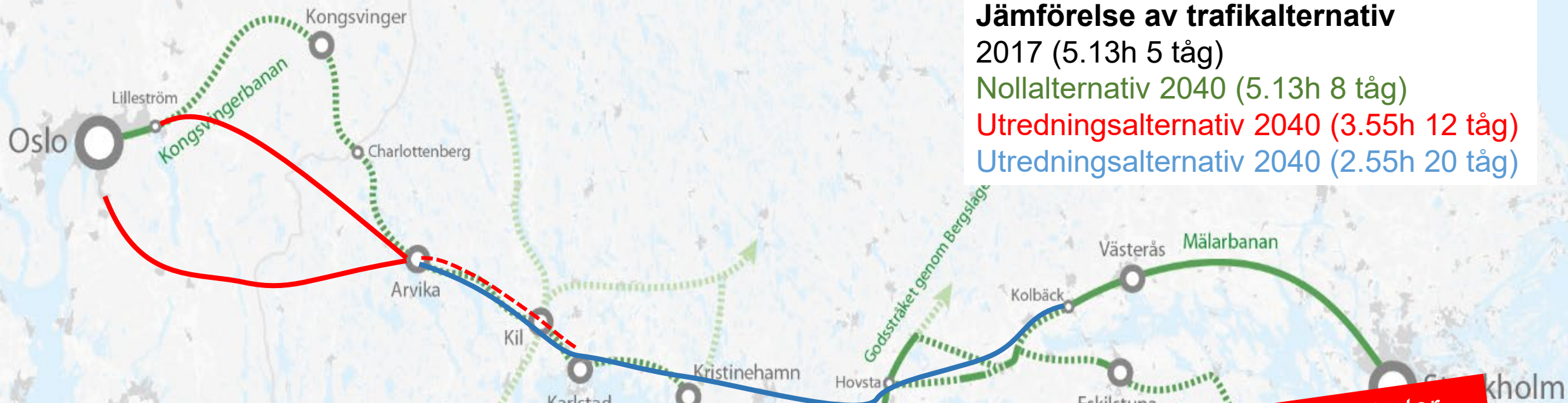
- Kostnader
- Resand
- Driftsekonomi viser p
- Klimat- og resenårsnyttan är stor

2. **Det regionala perspektivet tappas bort.**

Beror på avgränsningen - inte tittat öster om Arvika/Karlstad

3. **Avgränsningen förstör den samhällsekonomiska kalkylen**

Resandet mångdubblas med åtgärderna öster om Arvika



Jämförelse av trafikalternativ
 2017 (5.13h 5 tåg)
 Nollalternativ 2040 (5.13h 8 tåg)
 Utredningsalternativ 2040 (3.55h 12 tåg)
 Utredningsalternativ 2040 (2.55h 20 tåg)

Teckenförklaring

- Järnväg - Dubbelspår
- ⋯ Järnväg - Enkelspår

Ljulfärgade sträckor illustrerar viktiga kopplingar till järnvägar utanför utredningsområdet

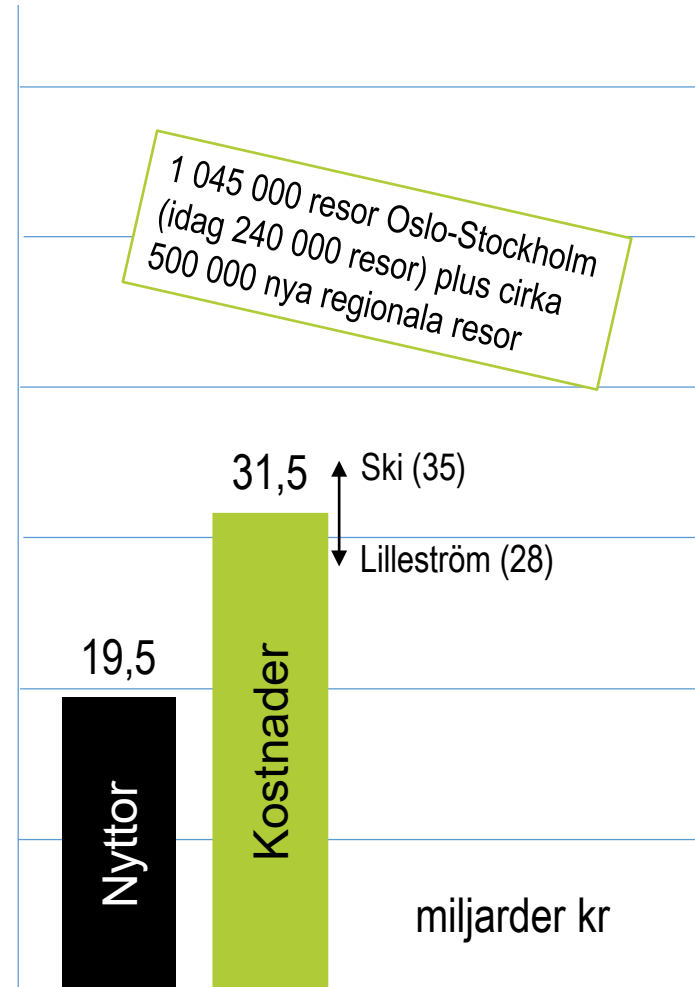
”På svensk side er det flere utbyggingsmuligheter øst for Arvika som reduserer reisetiden ytterligere... Dette vil gi enda høyere samlet samfunnsnytte.”

”I liten grad er gjort analyser av mellommarkedene, altså reisene som ikke skjer mellom endepunktene Oslo og Stockholm. Her forventes det å være store nyttegevinster.”

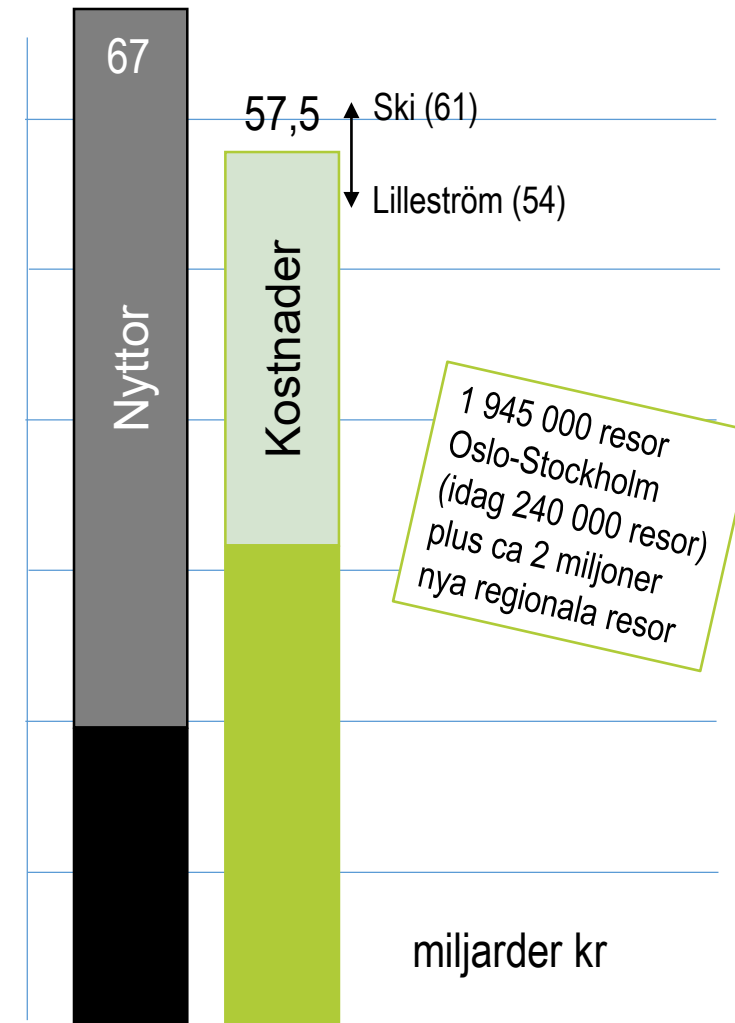


Jämförd nytta

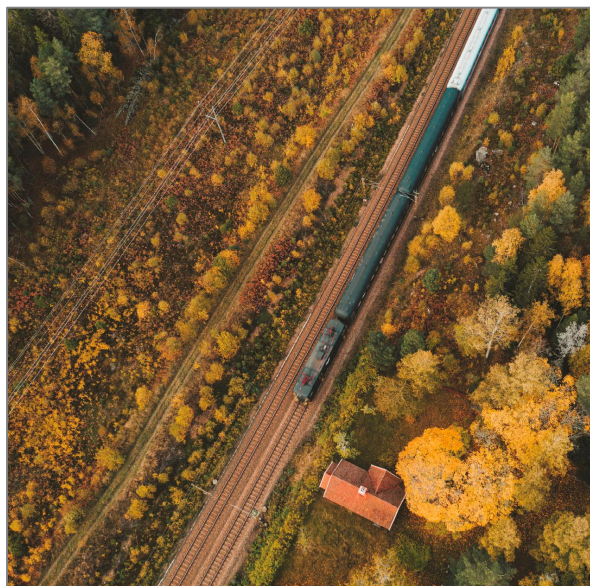
Nyttor och kostnader för "bara" Gränsbanan – restid 3.55



Nyttor och kostnader när övriga delar av stråket adderats – restid 2.55



Mulighetsstudien konklusjon



Mulighetsstudie

Oslo-Stockholm



”Prosjektets faglige anbefaling er at det gjøres en videre utredning av strekningen Oslo–Stockholm ... Fra norsk side bør denne ha format som en KVVU ... Det kan vurderes om det er behov for å gjøre tilleggsutredninger knyttet til eksempelvis tekniske løsninger eller kostnader”

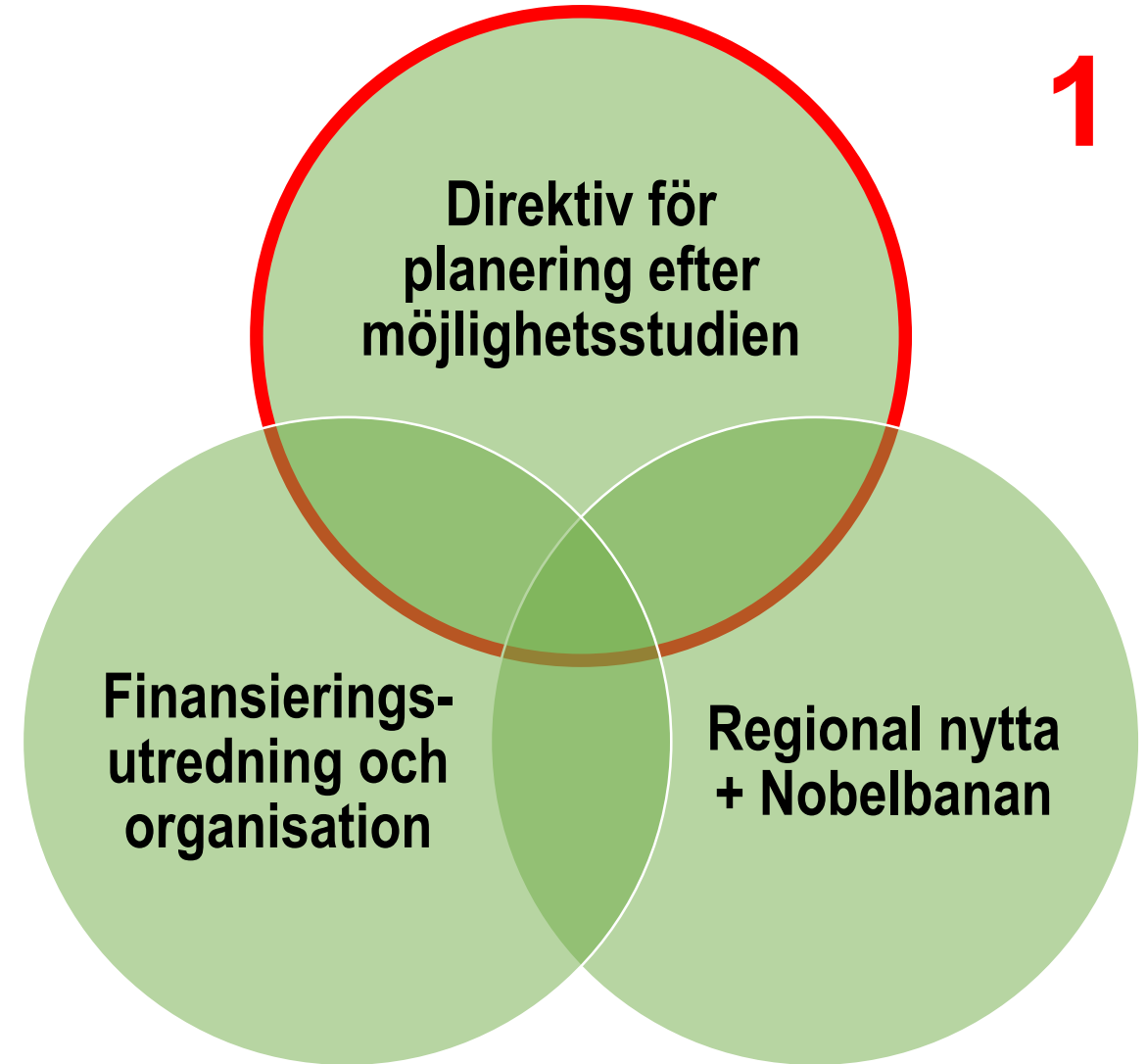
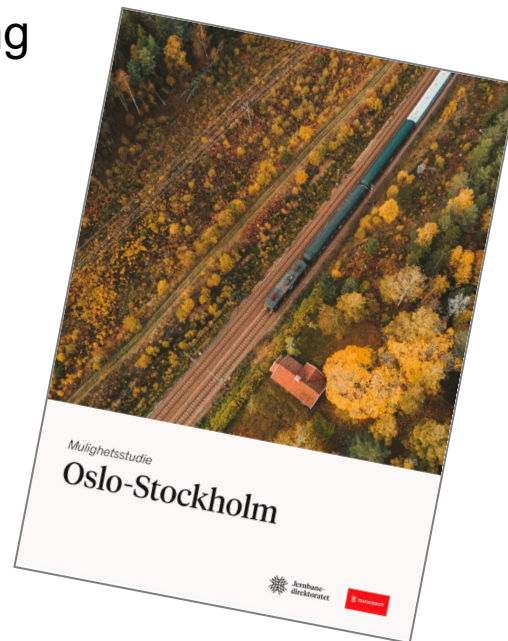
”I Sverige rekommenderas ett uppdrag som sker gemensamt och synkroniserat med ett norskt utredningsuppdrag. Den vidare utredningen bör gjøres i samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og Trafikverket.”

”Jernbanedirektoratet og Trafikverket foreslår at respektive departement koordinerer oppdragsbrev slik at oppdragene til de to etatene er mest mulig likelydende.”

Vad önskar vi?

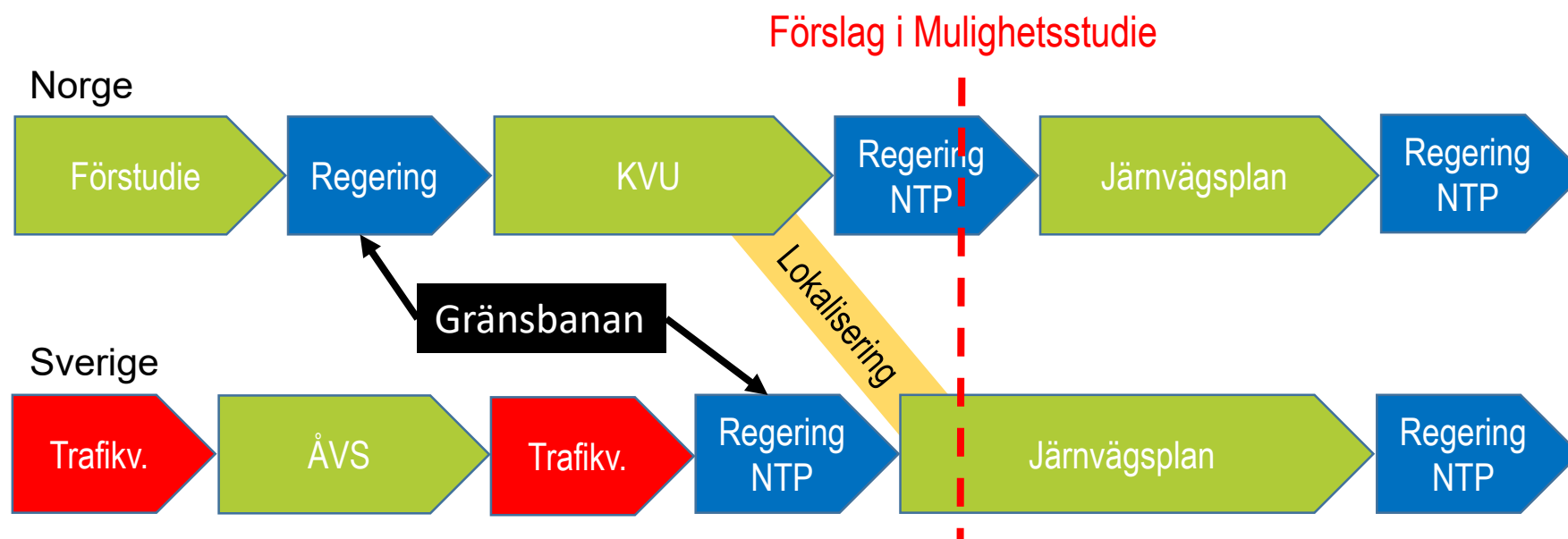
Att regeringarna i Sverige och Norge ger myndigheterna det uppdrag de föreslagit i **Möjlighetsstudien Oslo-Sthlm.**

Om vi sätter igång nu går det att ha ett underlag för att ta ställning till nästa NTP.



Planprocess

Med respekt för processen – driva på processen

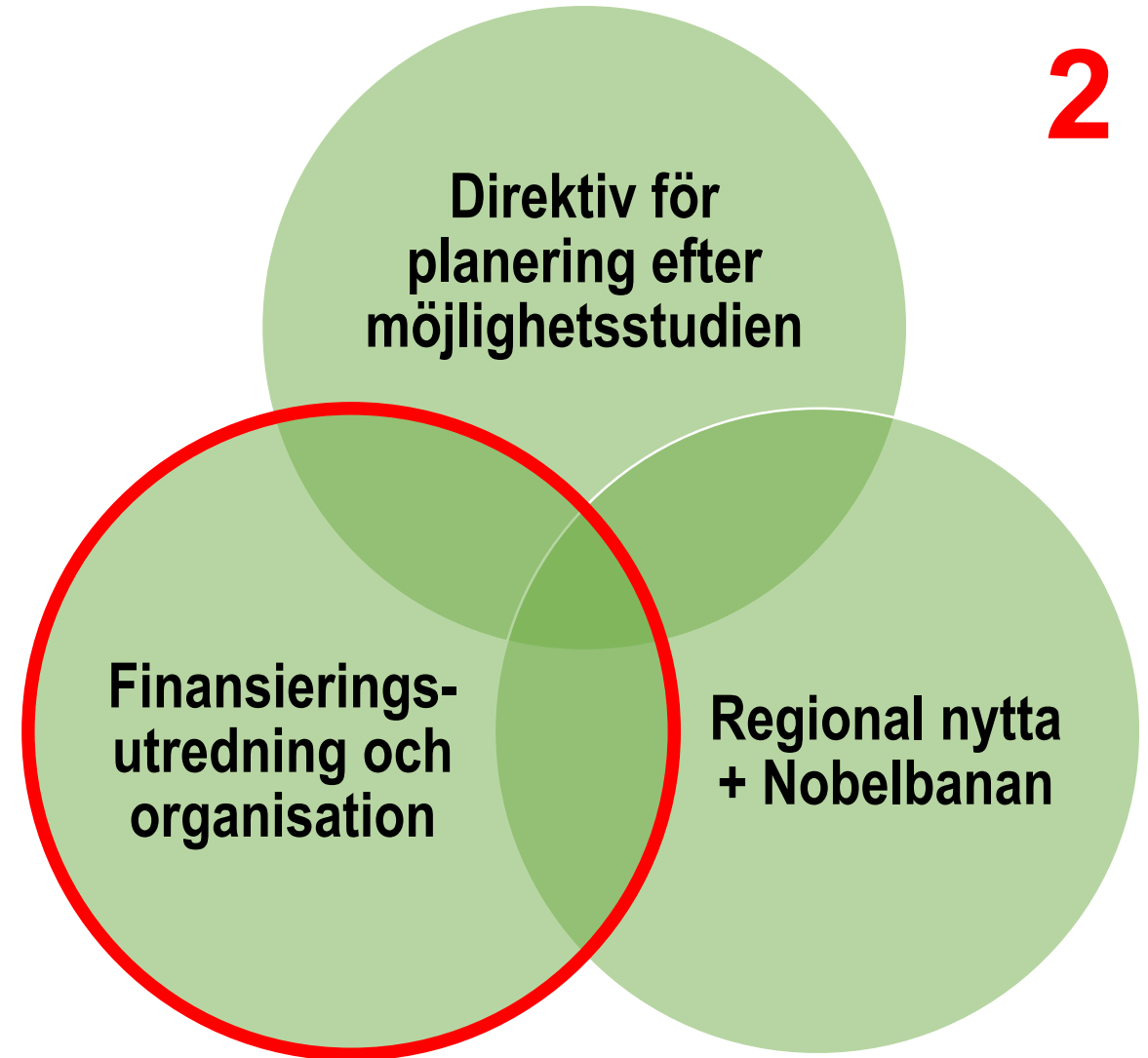


Vad önskar vi?

Trafikverket bekräftar möjligheten till annan finansiering i möjlighetsstudien!

- Det finns **INTÄKTER** som kan bekosta en ny Gränsbana (och Nobelbana?).
- Öresundsbron är en självklar lösning.
- Vi har kontakt med flera aktörer som vill investera i en ny bana om föredrar det.
- Förutsättningarna till annan finansiering blir nu ännu bättre om Oslo-Stockholm blir CEF-korridor.

Låt Trafikverket eller departement utreda finansiering och lämplig organisation.



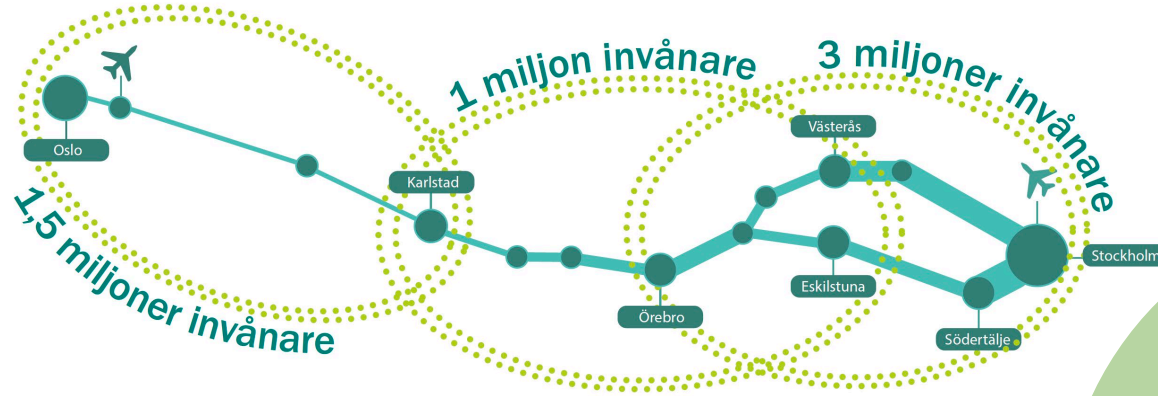
Cost of travel today

Direct flights	SAS 15 direct flights a day	Norwegian 7 direct flights a day	SJ 4 trains a day
Tomorrow (OS255)	SEK 850 to 2 927 average 1 830	SEK 619 to 969 average 788	SEK 385 to 855 average 737
Next week (KTH)	SEK 960 to 3 249 average 1 543	SEK 398 to 919 average 498	SEK 207 to 721 average 463
Average	SEK 1 690	SEK 643	SEK 600
Arlanda express	SEK 280 (Bus SEK 99)	SEK 280 (Bus SEK 99)	-
Flytoget	SEK 190 (NOK 180)	SEK 190 (NOK 180)	-
Total	SEK 2 209	SEK 1 079	SEK 600
Ticket revenues...	1,267 million SEK	225 million SEK	180 million SEK



Öresund-bridge model?
repayment, 34 years

Vad önskar vi?



Den regionala nyttan är minst lika viktig!

- Mälardalen och Värmlandsbanan är viktiga redan nu – **starta en funktionsutredning.**
- Nobelbanan som är enda outredda delen och nyckeln till att skapa regionala nyttor. **Vi behöver en lokaliseringstudie nu.**

Direktiv för planering efter möjlighetsstudien

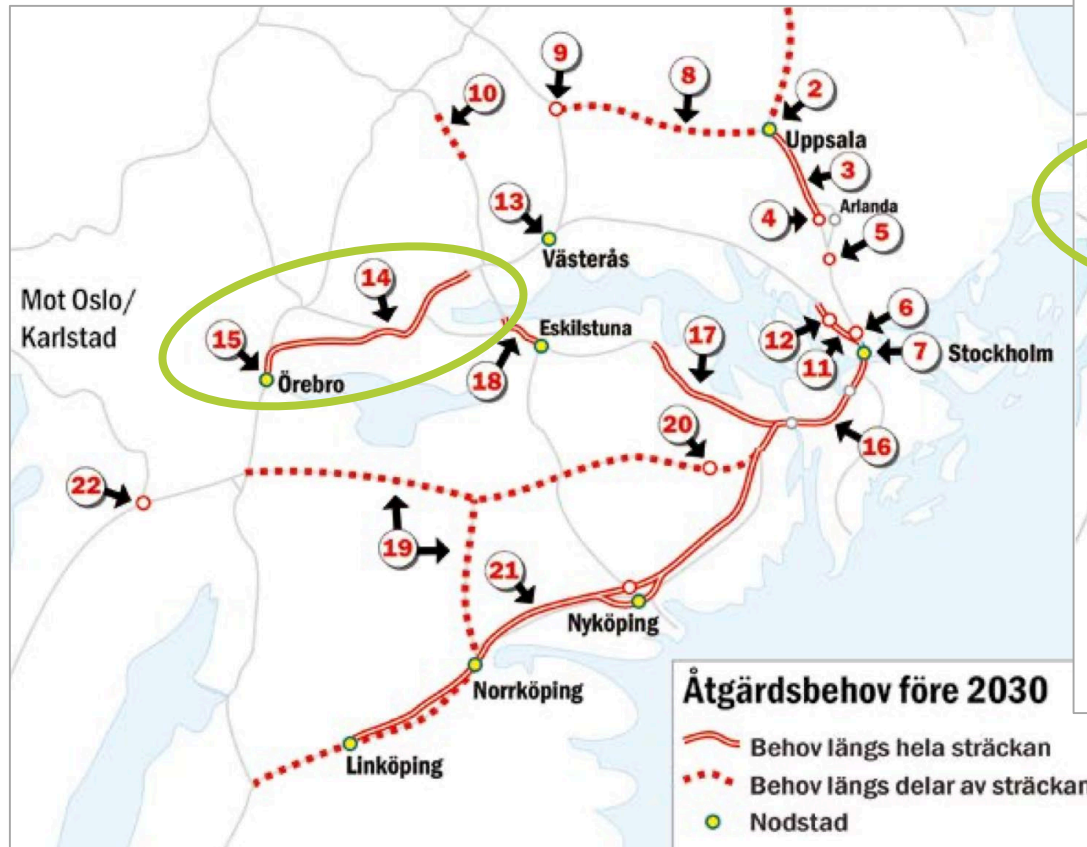
Finansieringsutredning och organisation

Regional nytta + Nobelbanan

Antal resenärer (Mulighetsstudie)

Section	5.13 (5 dt) 2017	5.13 (8 dt) 2040	3.55 (12dt) +Gränsbana	2.55 (20dt) +Nobelbanan
Oslo-Stockholm	240 000	362 000	1 045 000 (+189%)	1 950 000 (+439%)
Oslo-Karlstad	80 000	121 000	510 000 (+323%)	510 000 (+323%)
Oslo-Örebro	40 000	60 000	209 000 (+246%)	<i>Restid -60 min</i>
Stockholm-Karlstad	550 000	932 000	1 043 000 (+12%)	<i>Restid -30 min 5-dubblat utbud</i>
Karlstad-Örebro Karlstad-Västerås Örebro-Stockholm Västerås-Stockholm	<i>Saknas</i>	<i>Påverkas ej</i>	<i>Påverkas ej</i>	<i>Restid -60 min Restid -75 min Restid -30 min Restid -15 min</i>

En bättre sits...



Effekt av dubbelspår på Mäljarbanan

Kortare restider regionaltåg

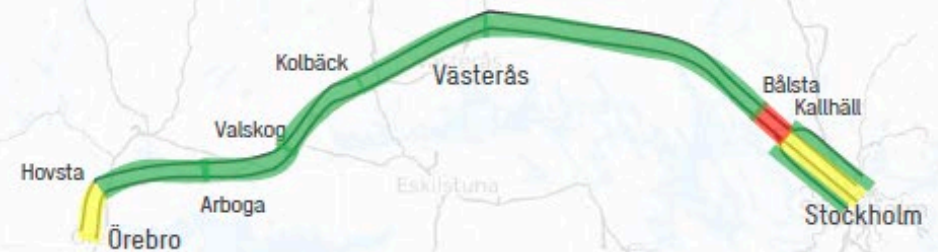
- En regionaltågsresenär på sträckan Örebro-Stockholm kan vinna cirka 20 minuters restid
 - 10 minuter på sträckan Örebro-Västerås och 10 minuter på sträckan Västerås-Stockholm

Snabbtåg Örebro-Västerås-Stockholm

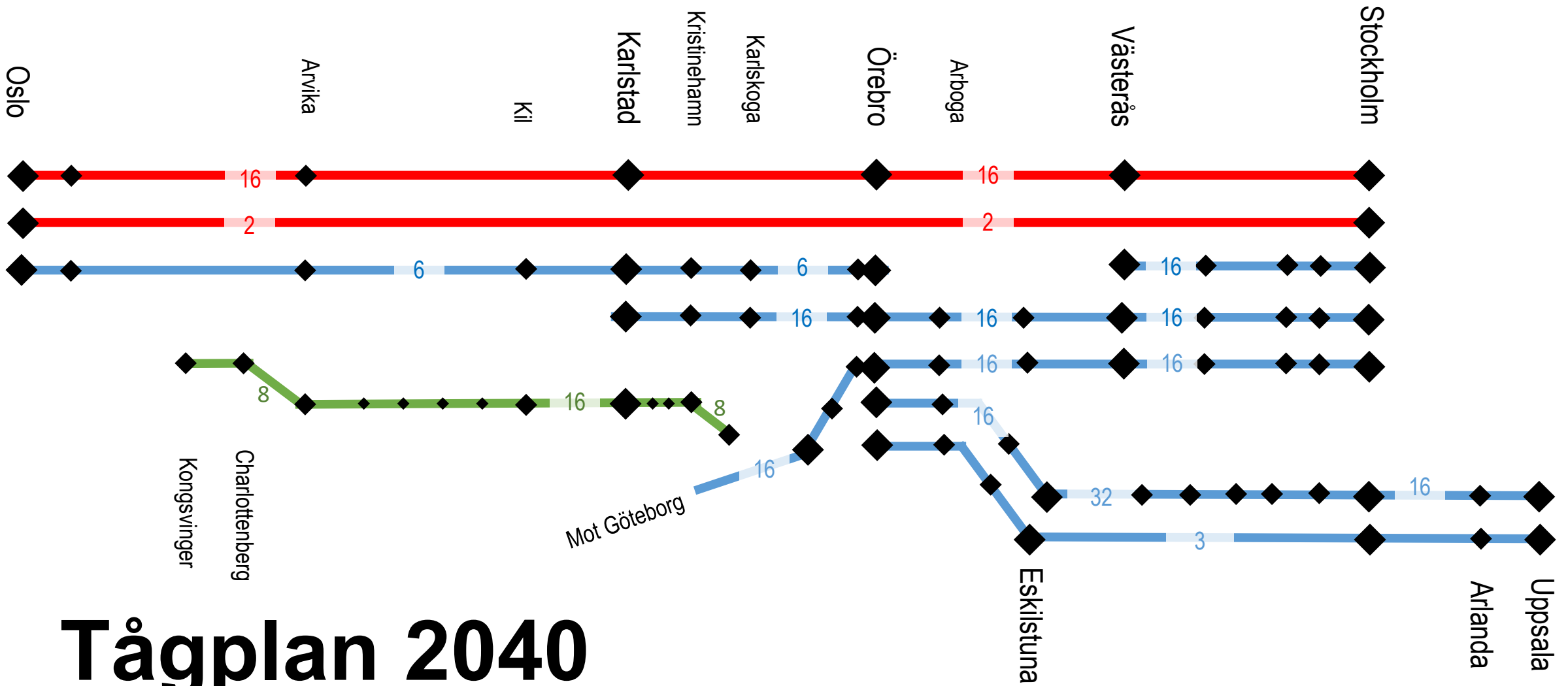
- En snabbtågsresa med dagens snabbtåg och stopp i Örebro-Västerås-Stockholm har potential för 1 timme och 20 minuters restid
- Med ett snabbtåg i 250 km/tim kan ytterligare 4–5 minuters restid vinnas



Trafikutveckling till Mäljarbanan 2040 **+70%**
Befolkningsökning +12%
Kortare restid +10%
Högre turtäthet +40%
+Oslo-Stockholm 2.55



Tågplan 2040



Oslo



Grensebanan
Reduces travel time
by almost 1.5 hours
and increases
capacity
(28/35 billion SEK)



**Double track
Värmlandsbanan**
Increases capacity
(13-17 billion
SEK)

Karlstad

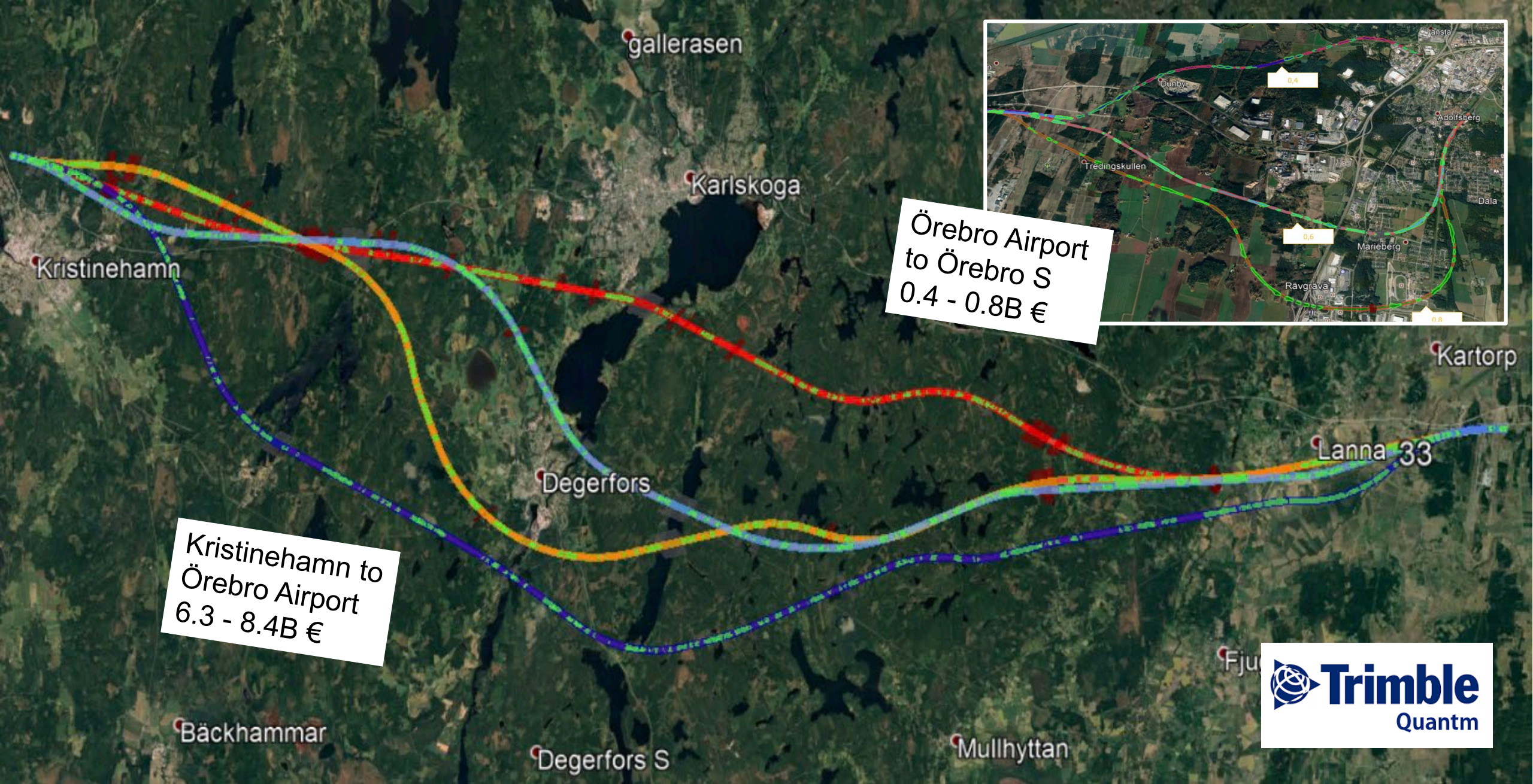
Nobelbanan
Opens interregional
market
(7-10 billion SEK)

Örebro

**Double track
Mälardalensbanan**
Increases capacity
(3 billion SEK)



Stockholm



Kristinehamn to
Örebro Airport
6.3 - 8.4B €

Örebro Airport
to Örebro S
0.4 - 0.8B €



Stora godsnyttor

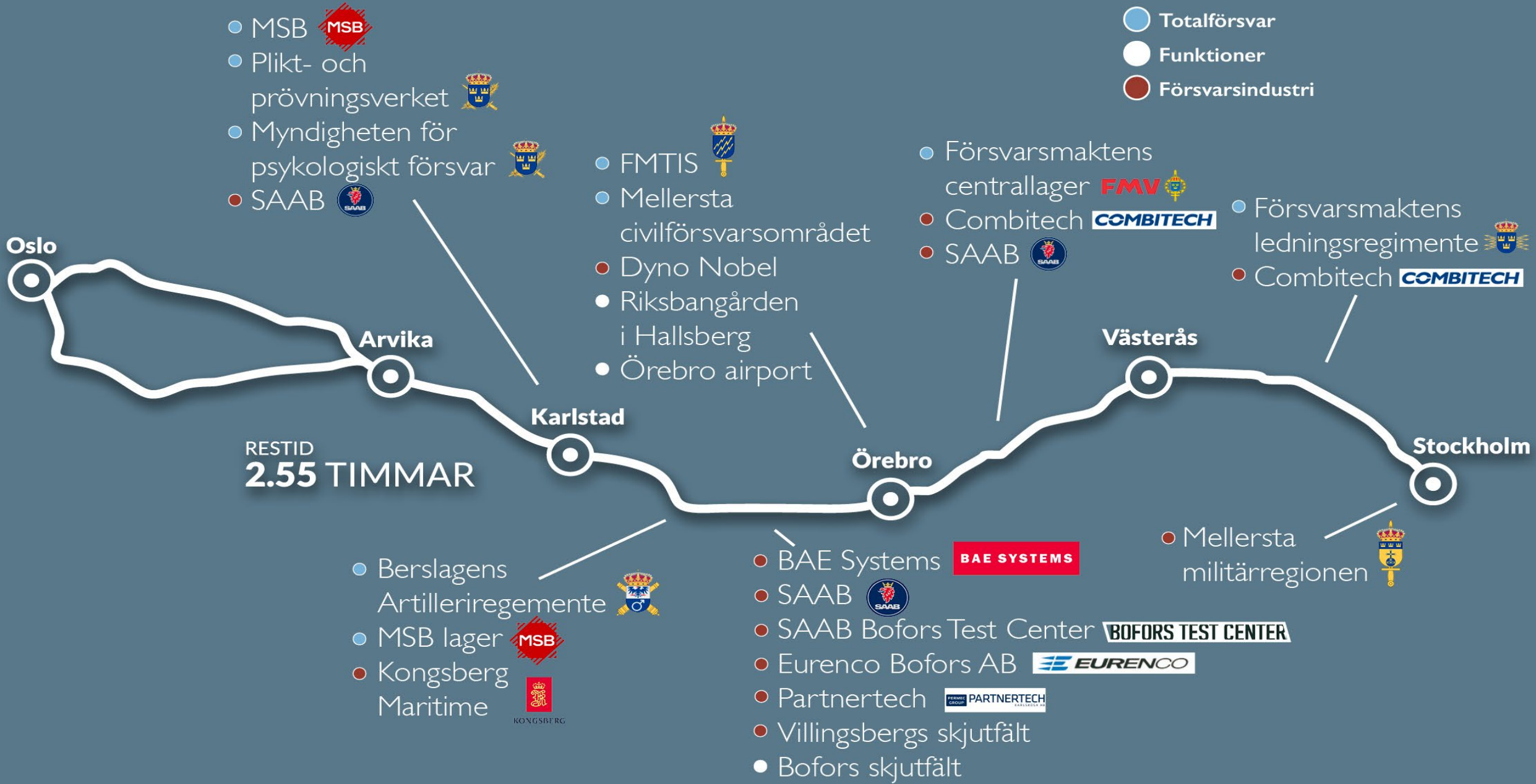


Försvar: ”av existentiellt intresse”

Ur rapporten:

Motståndskraft, Inriktning av totalförsvaret och utformningen det civila försvaret 2021-2025 (Ds 2017:66)

*”För att kunna motstå ett angrepp är möjligheten att upprätthålla förbindelser västerut avgörande för Sverige. Att upprätthålla dessa förbindelser är också en förutsättning för att kunna erhålla hjälp av tredje part. De svenska västliga förbindelserna är samtidigt viktiga för Finland i händelse av kris eller krig i vårt närområde. Dessa förbindelser är därmed av existentiellt intresse för både Sverige och Finland. De viktigaste svenska västliga förbindelserna går via västkusten och Göteborg, **via västra Svealand till Osloområdet** samt via Jämtlands- och Norrbottens län till de norska hamnarna Trondheim och Narvik.”*



Nordic transport ministers, 7-8 Nov

Strengthen co-operation on transport and infrastructure in order to follow up Vision 2030: The Nordic region as the world's most sustainable and integrated region.

The inhabitants of the Nordic region benefit from a highly integrated transport system, where roads, railways, aviation and maritime transport bind us together. All modes of transport are important, and they must be developed in co-operation. **There is still a great need for improvements, especially on the development of green transport solutions and on border crossing connections.**

Consider closer civil co-operation across borders in matters regarding preparedness and resilience.

The Nordic transport system will be further developed to become even more integrated. **We want to improve the cross-border corridors, not just those covered by the trans-European networks (TEN-T).** As of today, we do not have an overall strategic Nordic perspective on the development of our transport system.

An overall strategy document summarizing the existing transport plans and focusing on cross border connections in the Nordic countries will be beneficial...will not replace the national transport plans and will only provide an overview of planned measures.

The ministers will consider a Nordic strategy for long-term development of cross-border relations.

New Ten-T



Project timeline

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029-	-2035
ÅVS				NTPno	NTPsv		NTPno		NTPsv?				
Business Case													
	KVU												
	Study existing infrastructure												
					Prestudy								
					KVU, Finance, Org.								
							Railway plan						
										Permit			
											Procure		
											Design		
												Bulid	
													Traffic

Utred nu!

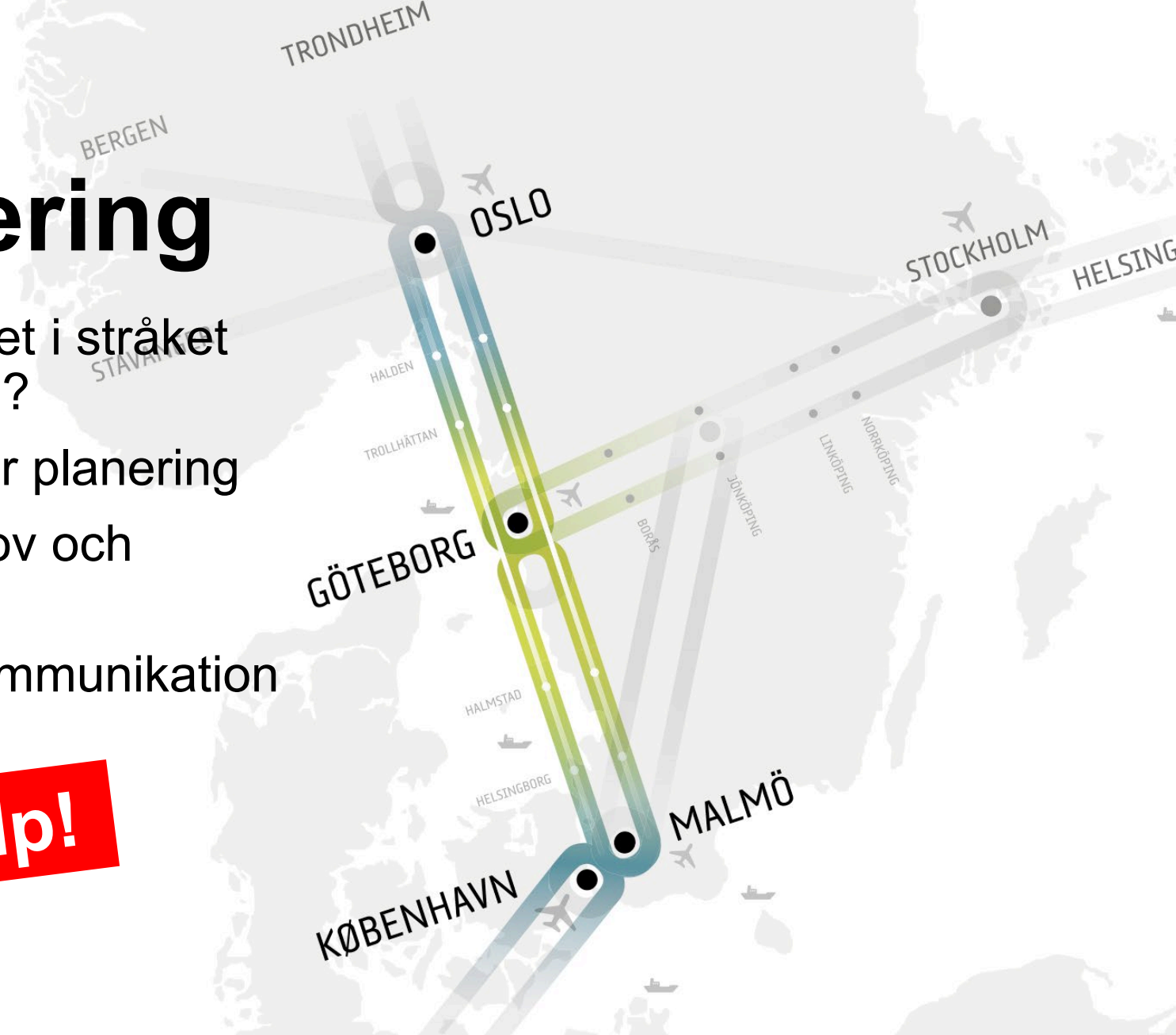
Beslut 2025?

Regional planering

Hur påverkar bättre tillgänglighet i stråket er kommuns/regions utveckling?

- Ni måste inkludera OS255 i er planering
- Ni måste berätta om era behov och varför OS255 löser dem.
- OS255 måste bli del av er kommunikation

Vi behöver er hjälp!



Beslutat delta:

Region Stockholm

Viken fylkeskommune

Region Uppsala

Oslo kommune



Oslo



Region Stockholm