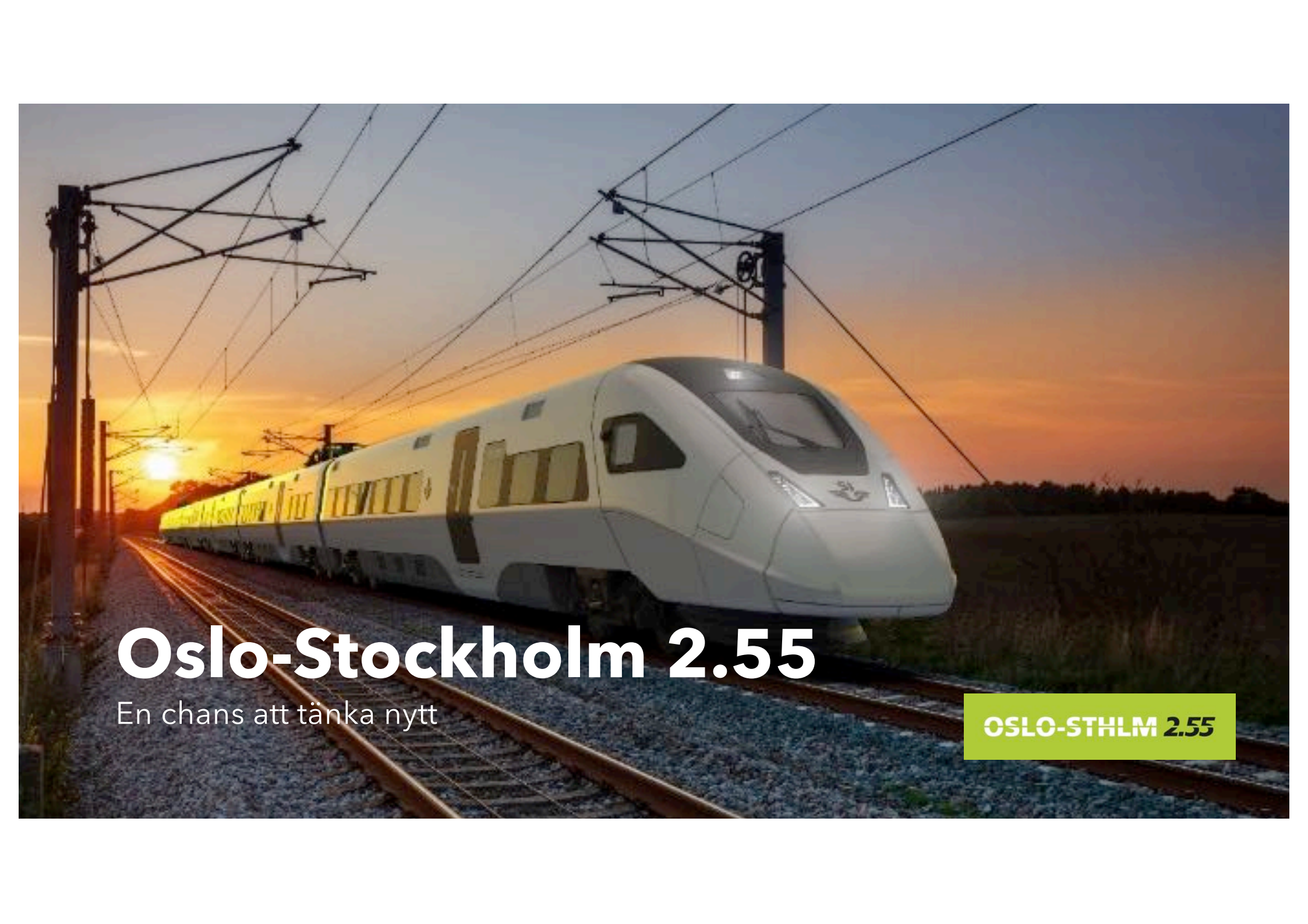


A high-speed train, likely a Swedish X2000, is shown traveling on a track towards the viewer. The train is white with a dark front and yellow accents. The background features a sunset with a bright orange sun low on the horizon, casting a warm glow over the scene. The sky transitions from orange near the horizon to a darker blue at the top. The train is on a track with gravel bed and overhead power lines. The overall mood is serene and modern.

Oslo-Stockholm 2.55

En chans att tänka nytt

OSLO-STHLM 2.55

Trafikverkets ÅVS 2017

Restid idag 5 tim 30 min - 4 miljoner invånare i stationskommuner

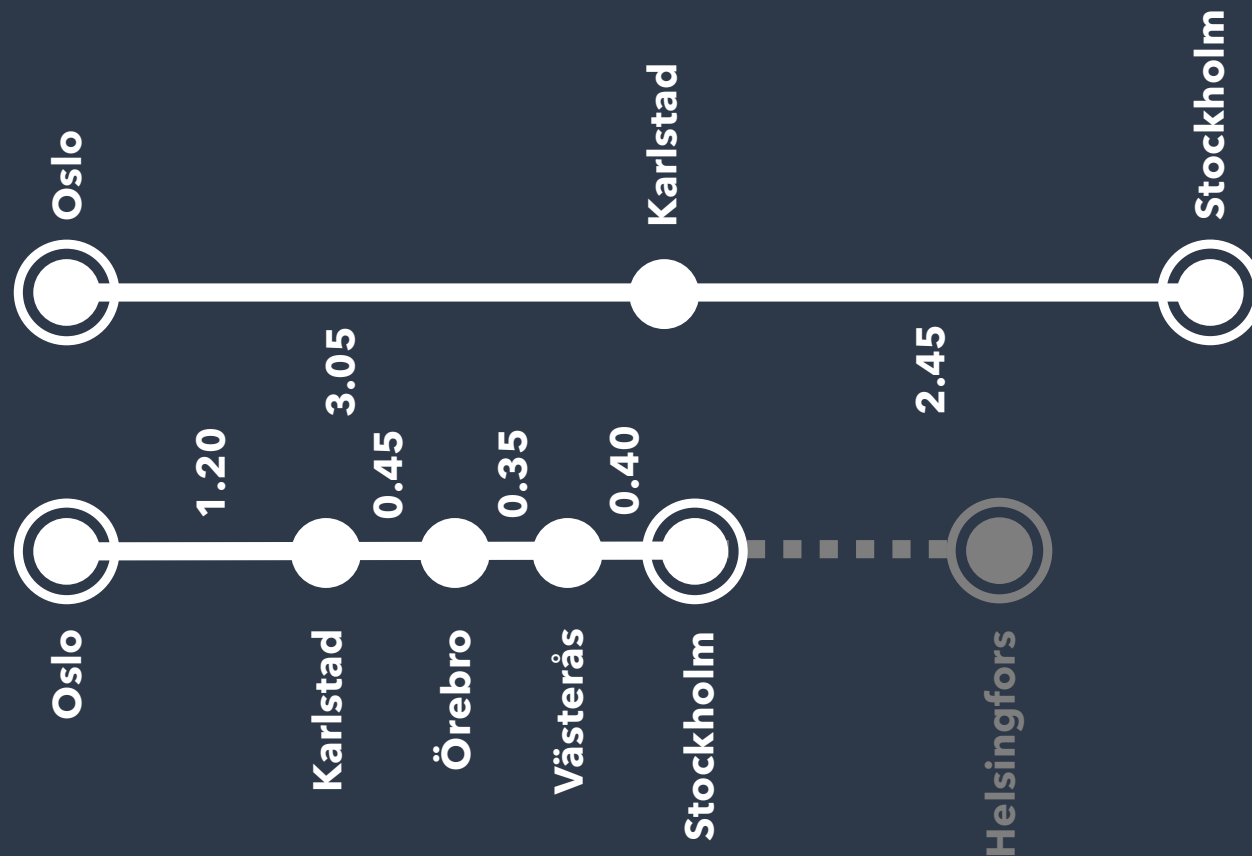
Brister som konstaterades

- Långa restider
- Låg turtäthet
- Kvalitetsbrister
- Stort beroende av vägtransporter och flyg



Åtgärdsvalsstudie, Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm Oslo, Slutrapport, Trafikverket, nov 2017

En helt ny geografi och tillgänglighet



Minst en fördubbling av
turtätheten i alla relationer

En fördubbling mellan
Karlstad och Stockholm
och vidare till Oslo

Mulighetsstudien konklusjon



"Prosjektets faglige anbefaling er at det gjøres en videre utredning av strekningen Oslo–Stockholm ... Fra norsk side bør denne ha format som en KVV ... 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 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."



Mer kapasitet över gräns

Jernbanen skal støtte Forsvaret. Det at Norge er mottaker- og transittland for militære ressurser i, medfører at noen transportakser blir viktigere fremover. Mer spesifikt jernbanestrekningene som går langs øst-vest-aksen, viktige samferdselsårer for NATO og Forsvaret.

- Ofotbanen/Malmbanen fra Narvik til Luleå i Sverige
- Meråkerbanen, som kobler Midt-Norge og Trondheimsfjorden til Sverige
- Kongsvingerbanen og Østfoldbanen, som forbinder Oslo med Sverige

Sør-nord-aksen med koblinger til baner i Sverige er fortsatt like viktig.

Redundans & kapasitet

**Klara 300 000
containers på
en måned?**



Jernbanens rolle i nasjonal beredskap



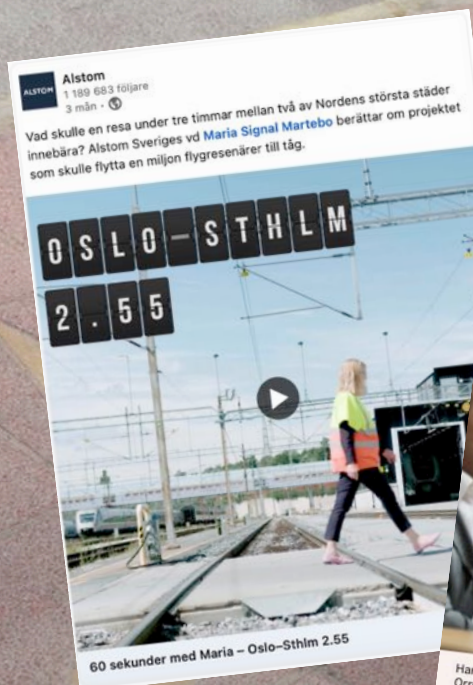
Stor underhållsskuld slukar resurser



Ny rapport: Sverige ett av länder i Europa som satsar minst på järnväg

Publicerad: 5 mars 2024, 11:45

Andel av BNP
1970: 2%
2022: 0,7%



Miljarder hamnar i utlandet: "Systemet fungerar bättre där"

Pensionsjättarna AMF och Skandia står redo att rulla ut massiva investeringar i den gröna omställningen. Men Sverige är delvis stängt och merparten av investeringarna hamnar därför utomlands. Nu uppmanas de svenska politikerna att tänka om.

Publicerad: 11 juni 2023, 16:59

Fredrik Öjemar
Text



"Sverige måste hitta andra lösningar"

Wallenbergs krav på politikerna och Sveriges utmaningar



Tre jättesatsningar som näringslivet vill betala för

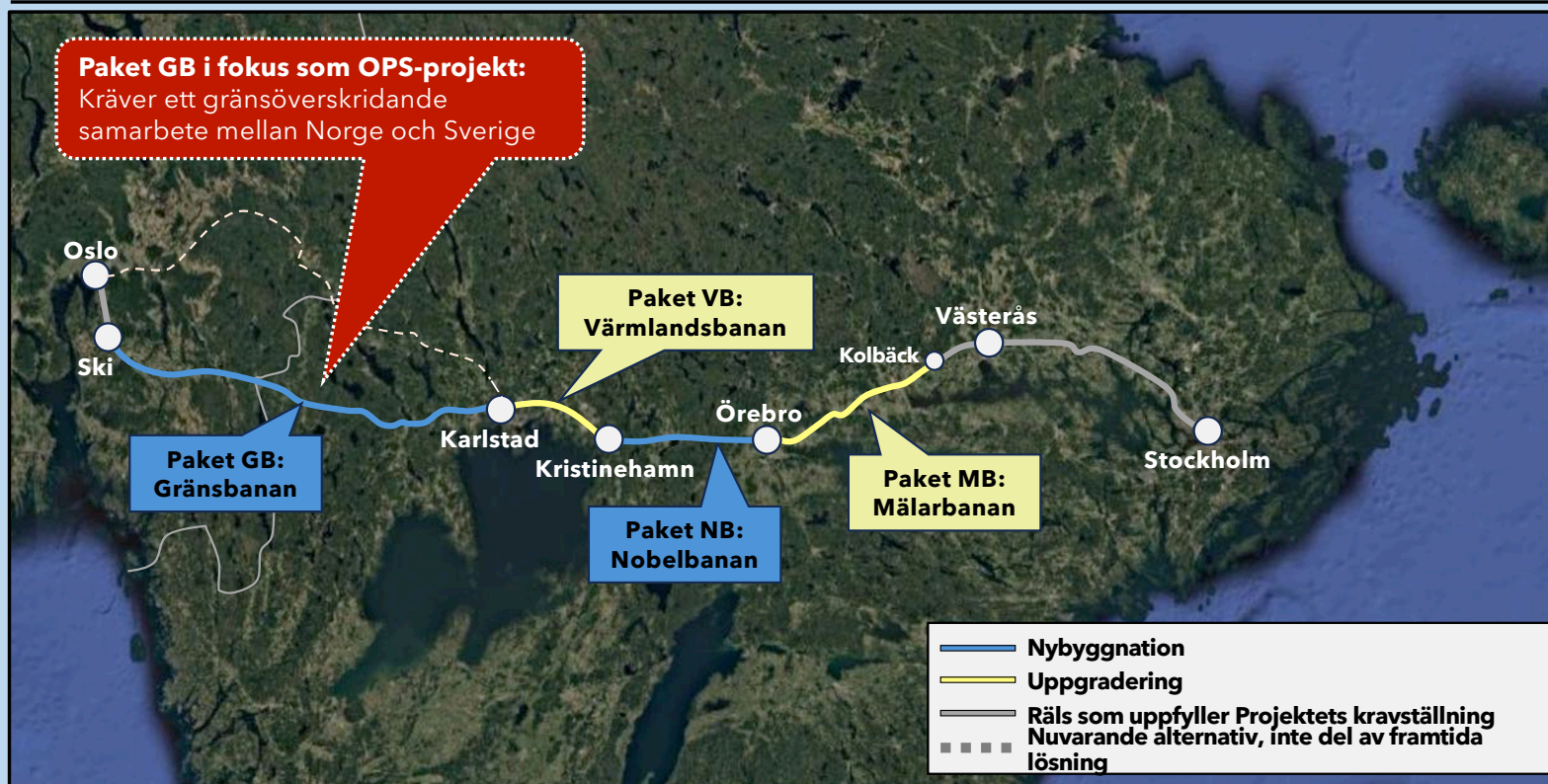
Svenskt Näringsliv uppmanar regeringen: "Ängeläget att komma vidare"

"En av Sveriges mest lönsamma investeringar"

Handelskammaren: Oslo-tåg för 60 miljarder är väl värt pengarna



Projektet delas upp i avgränsade investeringspaket - Utredningen fokuserar på Gränsbanan som OPS-projekt

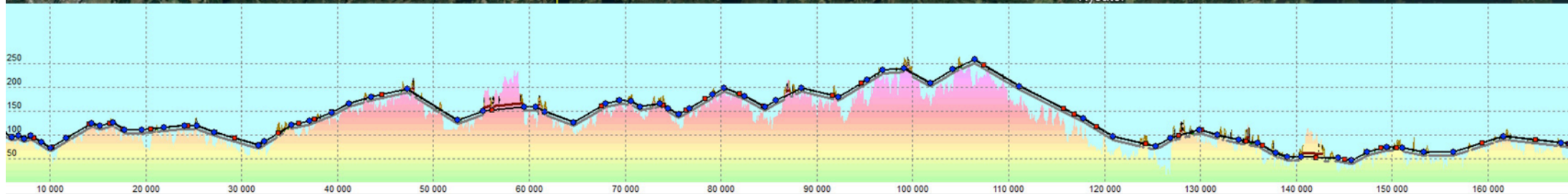
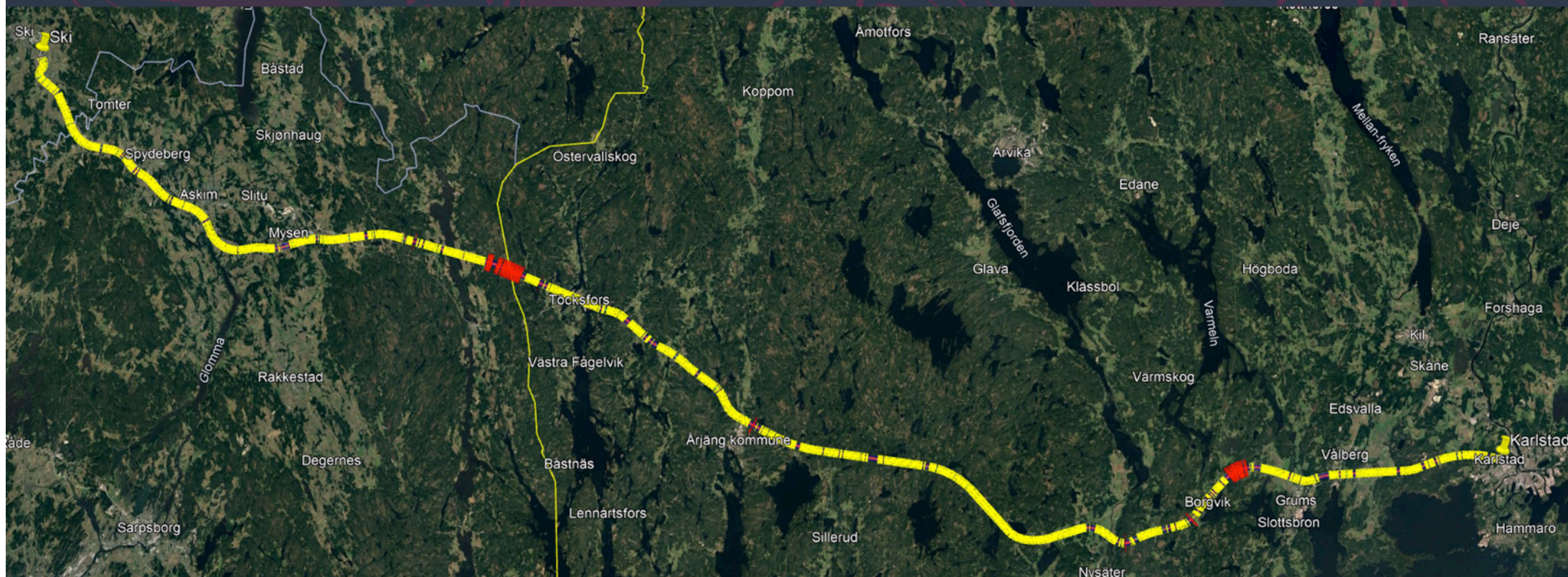


Projektet delas upp i
avgränsade paket för att
underlätta genomförande

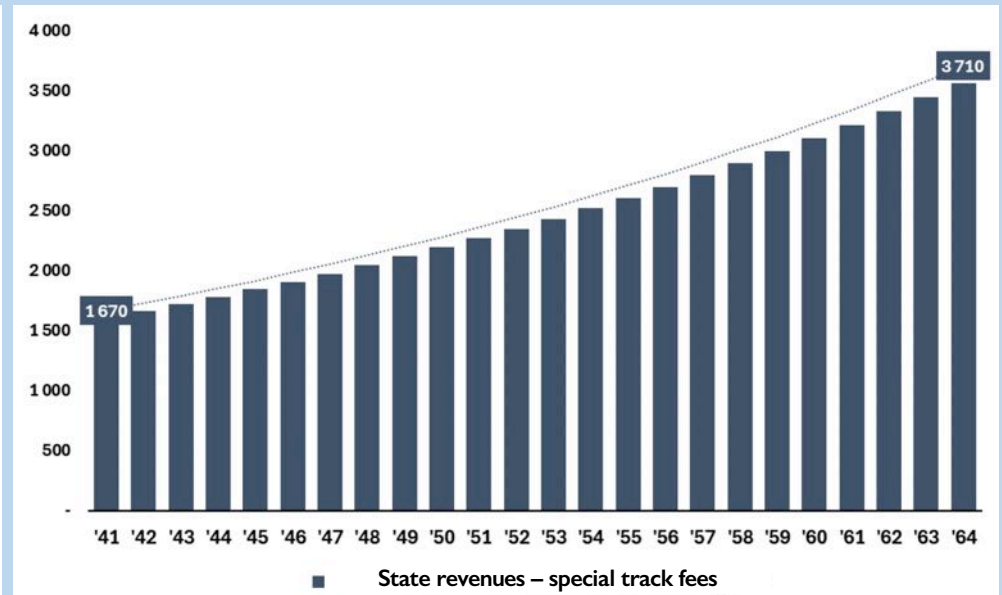
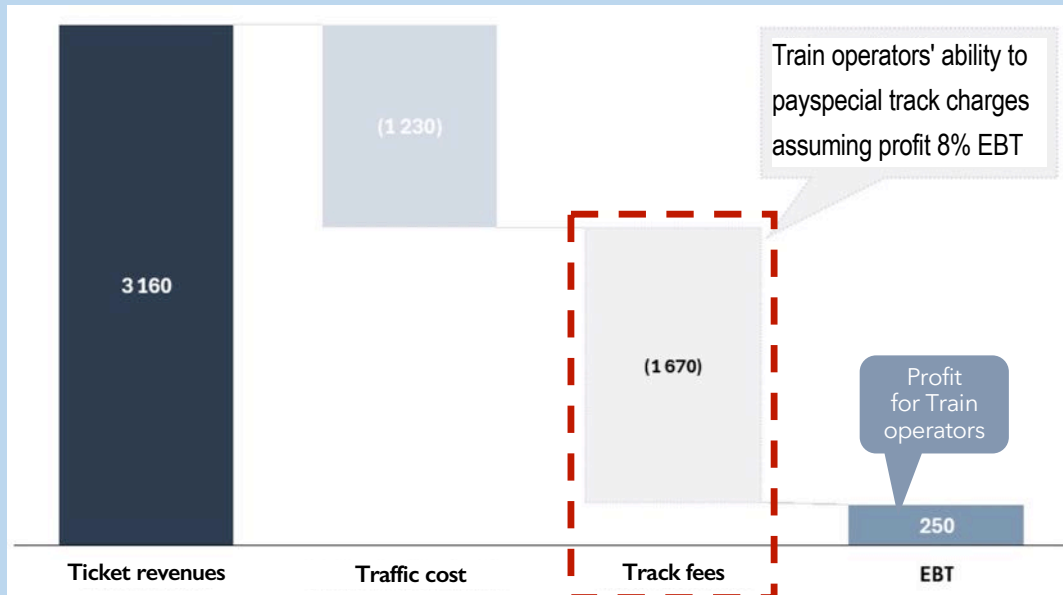
- Olika krav på åtgärder (nybyggnation/uppgrädering)
- Delsträckor befinner sig i olika utredningsfaser
- Gränsöverskridande jmf. med regionala delsträckor
- Omfattande projektstorlek sett till geografi och investeringskostnad

Gränsbanan i fokus som
OPS

Ski-Karlstad, Brobana (Skanska) - 168,8 km (5,6 km tunnel) - 51 miljarder kr (nivå 2024)



Intäktpotential för tågoperatörerna och intäktpotential för staten från tågoperatörerna



- Train operators' costs are reduced when journey times are halved.
- Rail traffic's market share and passengers' willingness to pay increase when journey times are shortened

Year 2041 - start of traffic, from train operators to state

Average ticket price for a one-way ticket Oslo-Stockholm is SEK 1.170 (year 2041) equals to SEK 850 today'.

- Revenues increase annually with travel growth.
- Ticket revenues increase annually with inflation.
- The total revenue from special track fees increases from SEK 1.67 billion in year 1 (start of traffic) to SEK 3.71 billion in year 24 (end of concession).

55% kostnadstäckning efter 30 år och möjligt att återbetala helt på 40 år

Comments

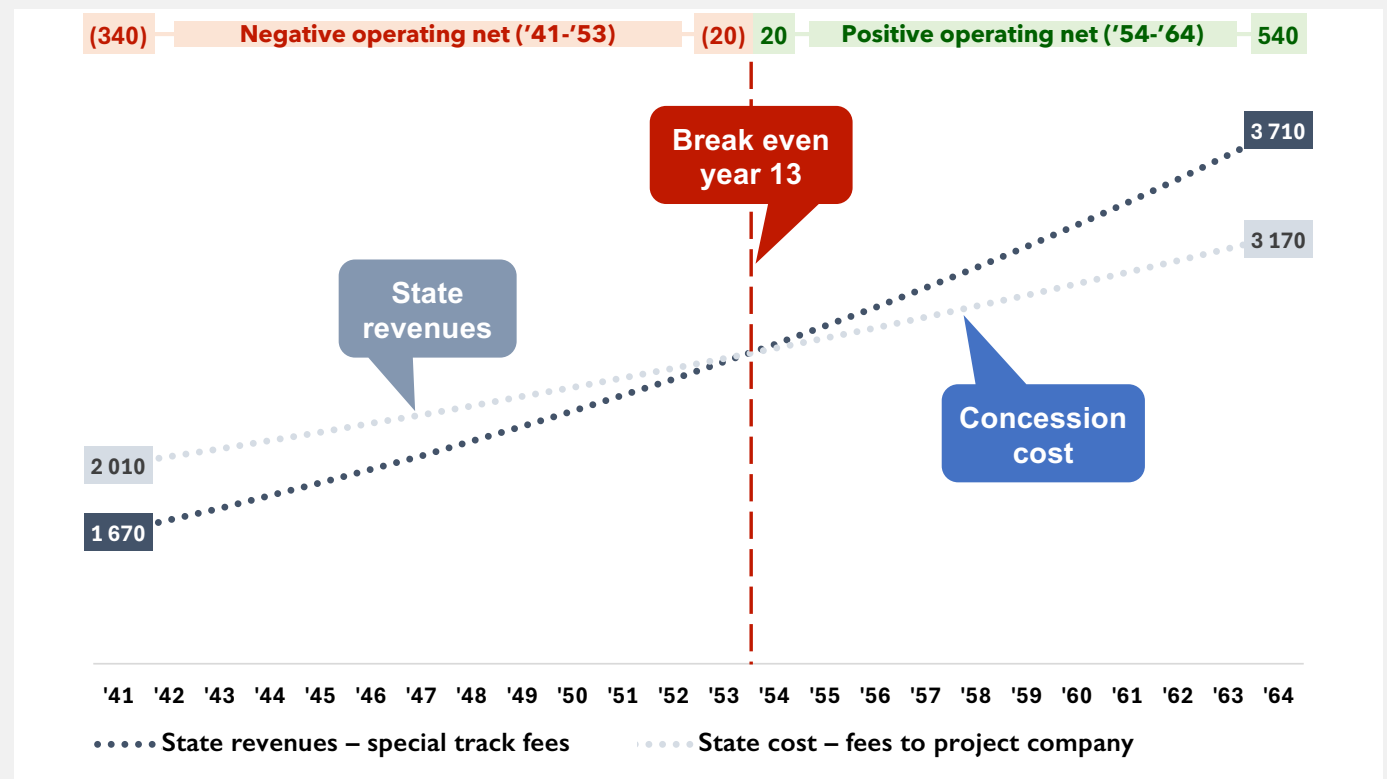
States finance the project company through an ongoing operating grant and receive revenue in the form of special track fees from operators.

Initially negative operating net ('41-'53) which becomes positive during second half of concession ('54-'64)

States are estimated to have 55% cost coverage after 30 years – considering the initial state CAPEX contribution of ~25 billion SEK and the state operating contributions to the project company.

The states are expected to be able to recoup their investments after about 40 years

The state's operating net during the 24-year concession period in operation (SEK million)



Gränsbanan samt övriga åtgärder bedöms att kunna färdigställas innan slutet av år 2040

Illustrativ

Tidsplan		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
OPS	Paket GB	Planering				Järnvägsplan, design och upphandling av koncession				Byggnation								
		Lokaliseringsutredningar (KVU and LOK) ⁽¹⁾ parallellt med mellanstatliga förhandlingar				Färdigställande av järnvägsplan och design (~4 år) samt parallell upphandling av koncessionsavtal (~2 år)				Byggnation samt implementering av järnvägsinfrastrukturen								
		~3 år totalt				~5 år totalt				~6 år totalt								

Identifierade åtgärder

Trafikverket	Paket VB	Upgradering till elektrifierat dubbelspår mellan Karlstad och Kristinehamn
	Paket NB	Nybyggnation som sammankopplar Kristinehamn och Örebro
	Paket MB	Upgradering till elektrifierat dubbelspår mellan Hovsta (Örebro) och Kolbäck

Vad behövs nu?

- Att starta den KVU - Lokaliseringsutredning som föreslogs i Mulighetsstudien för Oslo-Stockholm oktober 2022.
- Ett handslag (MoU) Sverige - Norge om att undersöka alternativa genomförandesätt.

Not: (1) KVU och LOK är de norska respektive svenska motsvarigheterna till en lokaliseringsutredning för järnväg.

Skandinavians mest lönsamma järnväg



- **Kan stå klar 2041**
- **Kommersiellt lönsamt**
Möjligt att återbetala helt på 40 år
- **2,7 miljoner resor över gränsen**
Marknadsandel 70% jämfört med 12% idag
- **Juridiskt och ekonomiskt möjligt**

**Intäktspotentialen är
avgörande för att bygga
mer infrastruktur**

**Privat eller offentligt
kapital är en politisk
fråga...**

EKONOMI

Regeringen utmanar Trafikverket – nya järnvägar och väg kan byggas som Öresundsbron

Uppdaterad 2025-06-19 Publicerad 2025-06-19



Öresundsbron, som 1 juli fyller 25 år, byggdes i bolagsform och drivs också av ett bolag som i sin tur ägs av svenska och danska staten. Foto: Johan Nilsson/TT

Regeringen utmanar sin egen myndighet Trafikverket och vill se om privata företag snabbare och billigare kan bygga både järnväg och väg.



Alternativa infrastrukturutredaren: Det är inte frågan om, utan hur

Artikel Jacob Hederö

Höghastighetstågen

"Bygg snabbtåg Stockholm–Oslo"



LRF Kristersson (M). Arkivbild. Foto: Amir Nabizada/TT

Trafikverket – 30 september

- 5-15 objekt från 3 till 13 miljarder – redan i NTP
- Lista på andra intressanta objekt – och sedan?

Utredare – 15 december

Modell för hur alternativ finansiering ska genomföras
Föreslå ytterligare objekt för alternativ finansiering...

Vad menar Trafikverket med OPS?

Finns det andra intäkter?

Finns det mandat att utreda längre?

Trafikverkets förslag OPS

Alternativt genomförande

Alternativ finansiering

Trafikverkets utpekade objekt

Övriga objekt i TrV:s bilaga

Vägojekt

- E4 förbifart Skellefteå
- Kongberget-Gnarp
- Del av objekt Tvärförbindelse Södertörn
- Hjulstabron ny- eller ombyggnad av bro

Järnvägsobjekt

- Stockholm C och Tomtebodabangård, delen Tomtebodabangård
- Del av objekt Norrbotniabanan Skellefteå - Luleå ny järnväg
- Del av objekt Sydostlänken
- Del av objekt Värnamo - Jönköping/Nässjö
- Del av Hässleholm - Lund, två nya spår, del av sträckan Hässleholm-Stångby

Regeringens utpekade objekt

- Malmбанan
- Östlig förbindelse
- Åtgärder i Öresundsregionen

Ytterligare objekt

- Stockholm-Oslo 2.55
- Inlandsbanan
- Oslo-Göteborg
- Kringåtgärder Sydostlänken
- Ytterligare förbindelse Öresund
- Botniska korridoren
- Upprustning av Västerdalsbanan
- Förbifart Örnköldsvik
- Dubbelspår Luleå-Boden
- En fast förbindelse över Gullmarsfjorden



Lokaliseringsutredning - Nobelbanan

- Jan 2024 – **Regeringsbeslut EU-ansökan**
Upphandling av utredningsorganisation
- Juni 2024 – **Samarbetsavtal med Trafikverket**
Utreda förutsättningarna i området
- Oktober 2024 – **Uppstart med styrgrupp**
Generera och avfärda alternativ
- Mars 2025 – **Samråd 1 om förutsättningar**
Prioritera och rangordna alternativ
- Mars 2026 – **Samråd 2 om alternativ (3-4)**
Länsstyrelsens granskning av MKB utifrån helheten
- Sept 2026 – **Lokaliseringsutredning klar**

Budget 2024-2026, 64,2 mkr

Projektadministration och anslutande arbete

Prognos $1,2+3,4+3,4=8$ mkr

Projektleddning och utredningsorganisation

Prognos $7,5+24+15=46,5$ mkr

Prognos totalkostnad 54,5 mkr (85%)

"Pilotprojekt"

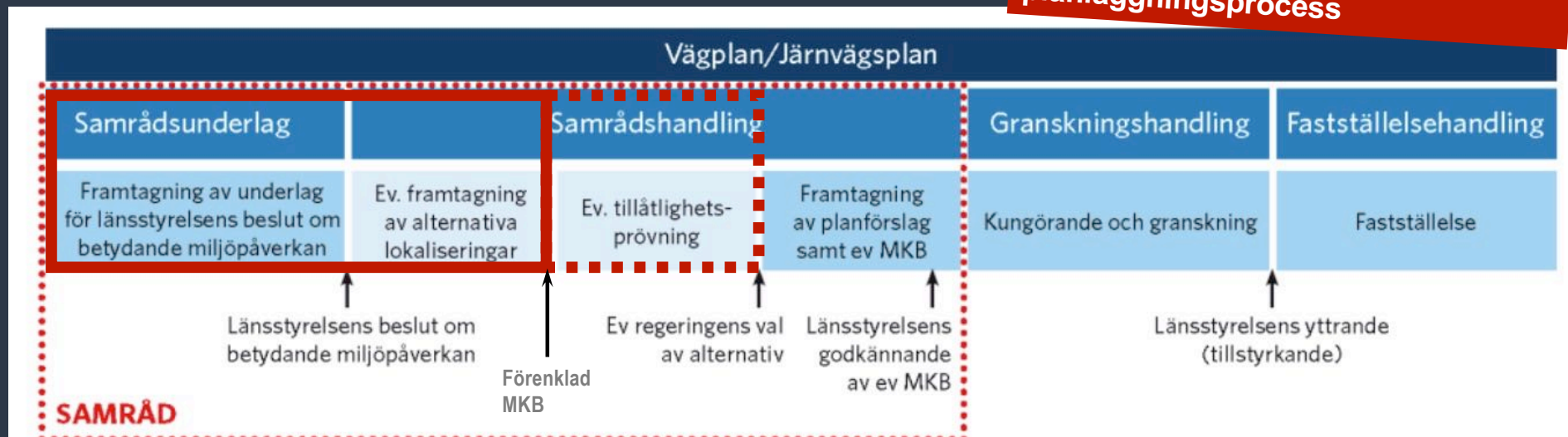
Finansieras av bolagets ägare

Finns inget beslut om att bygga i NTP...

Lagen om byggande av järnväg

”När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.”

Ska genomföras enligt Trafikverkets planläggningsprocess

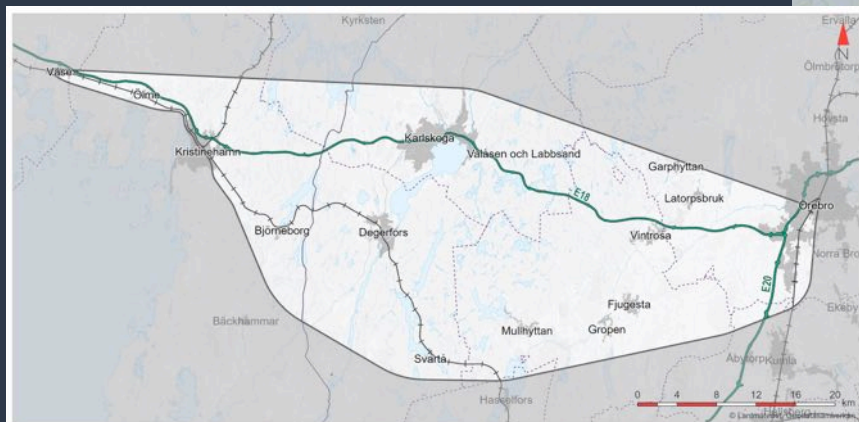


Nobelbanan - lokaliseringsutredning

Ett smartare sätt att
planera - utreda
längre före beslut.

Krav på “möjlig” lösning

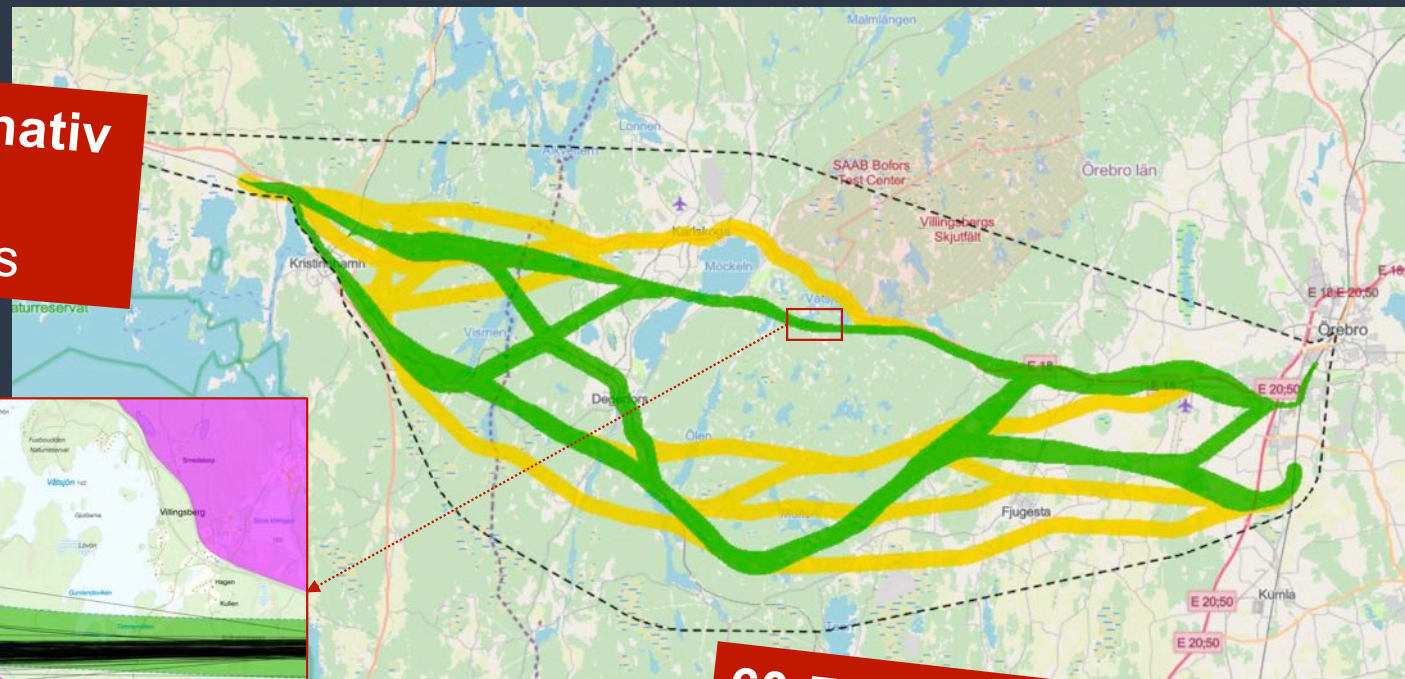
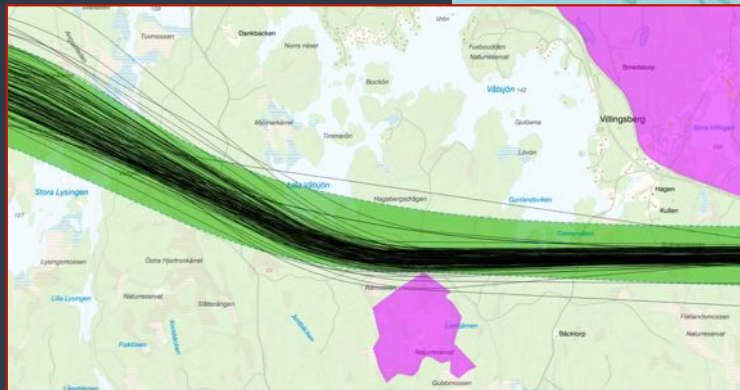
	Norr	Söder
Kostnad		
Restid		
Marknad		
Intrång		



En del i överenskommelsen efter ÅVSen 2017

Valda och bortvalda alternativ

Två huvudalternativ
Norr - Karlskoga
Söder - Degerfors

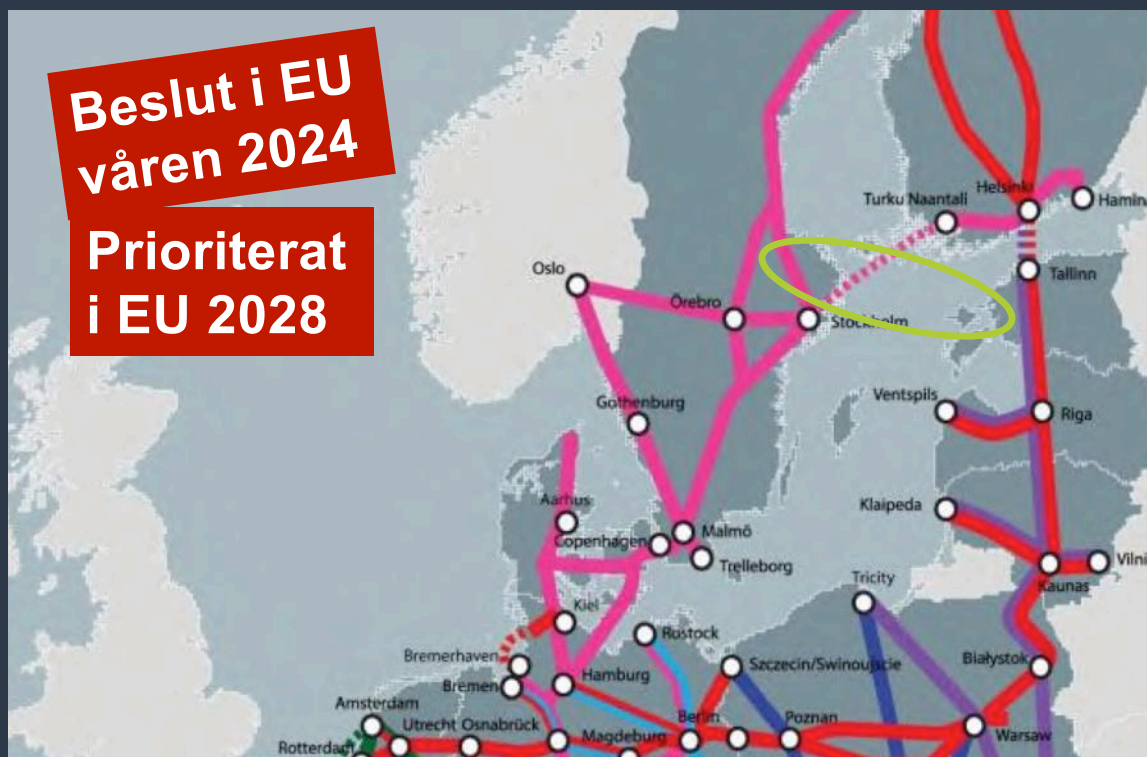


60-70 km ny järnväg

Nu TEN-T korridor

Beslut i EU
våren 2024

Prioriterat
i EU 2028



Förslag ny CEF-förordning

Den 16 juli 2025 presenterades förslag till [ny CEF-förordning](#) av EU-kommissionen. Förslaget ska nu förhandlas inför ett antagande innan nästa programperiod 2028-2034. Förhandlingen sker parallellt med förhandlingen om EU:s långtidsbudget för samma period och är beroende av utfallet i den förhandlingen.

I förslaget föreslås en budget på 51,5 miljarder euro för CEF transport, vilket är närpå en dubbling jämfört med innevarande programperiod. Skulle budgeten kvarstå när förhandlingen är klar bör således projekt inom Sverige förväntas få en högre total tilldelning än i tidigare programperioder.

En annan förändring som föreslås är att works/produktion kan få upp till 50 % i medfinansiering. För flera kategorier av projekt är detta en ökning från tidigare 30 %.

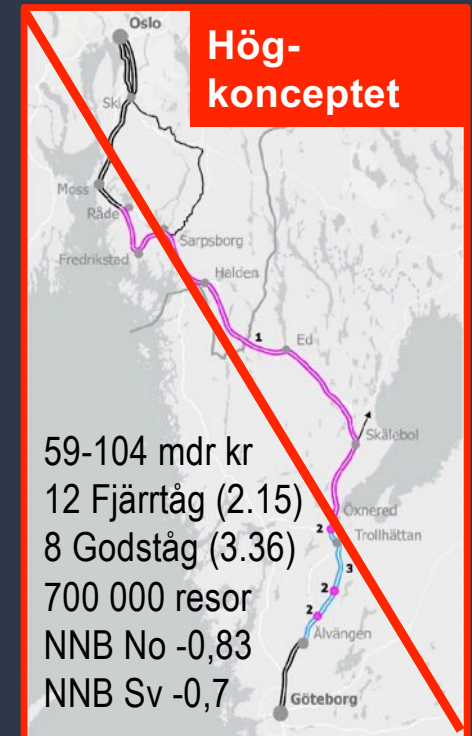
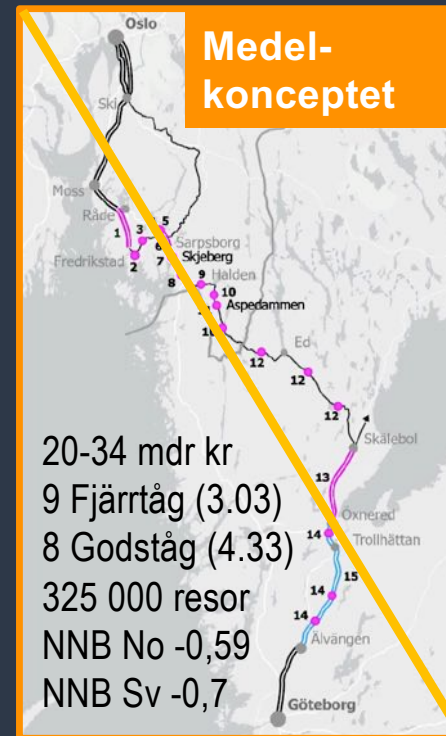
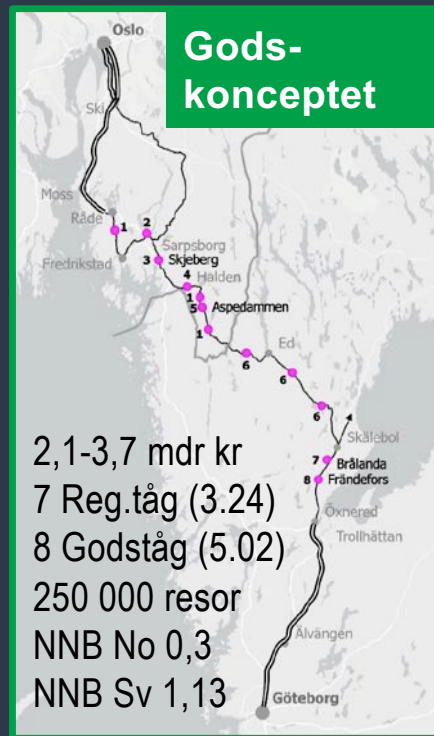
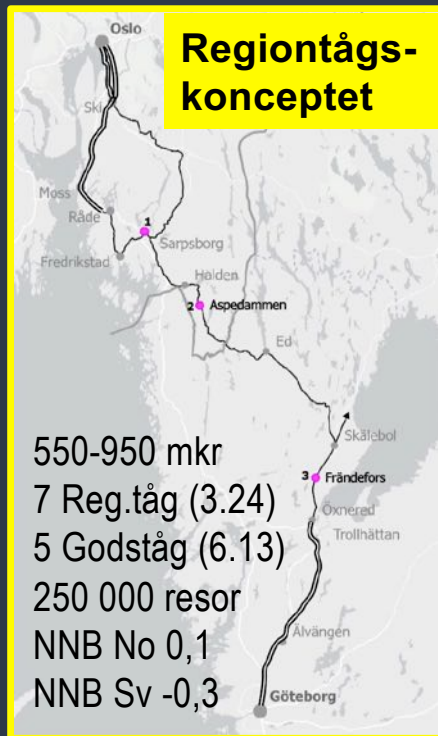
Det föreslås bli ett ökat fokus på stora infrastrukturprojekt med en gränsöverskridande dimension. I bilagan listas ett antal sådana projekt. För svenskt vidkommande finns "Umeå-Luleå-Oulu (Bothnian corridor)", "Stockholm-Oslo" samt "European Maritime Space and TEN-T ports" med.

A high-speed train, likely a Norwegian HST, is shown traveling on a track towards the viewer. The train is white with a dark grey front and has a sleek, aerodynamic design. It is positioned on a set of tracks that recede into the distance. The background features a sunset with a bright orange sun low on the horizon, casting a warm glow over the scene. The sky is a mix of orange, yellow, and blue. The train is illuminated by the warm light of the sunset. The tracks are made of gravel and metal rails. Overhead power lines and support structures are visible above the train. The overall mood is one of speed and modern transportation.

Trafikstart 2040 – om vi vill

OSLO-STHLM 2.55

Mulighetsstudie Oslo-Göteborg - slutsats



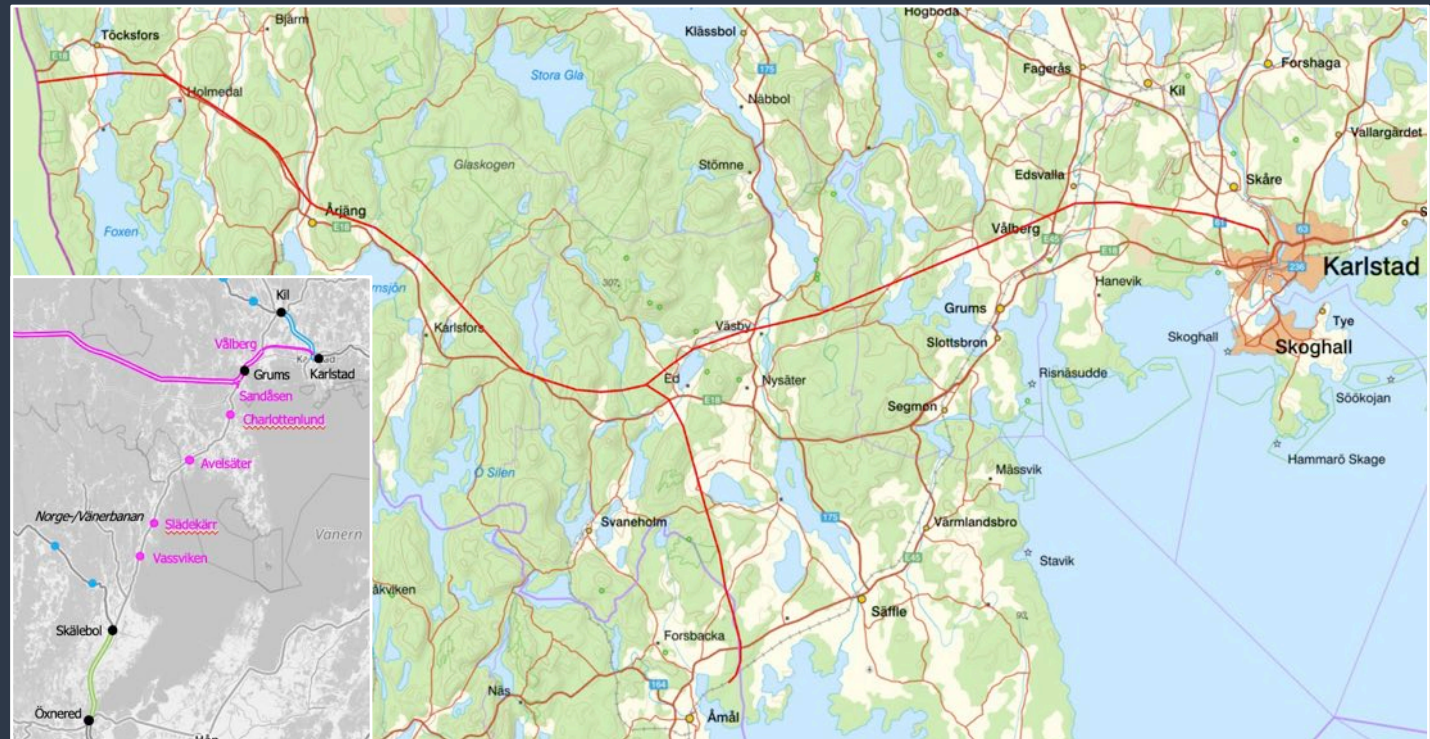
Gemensam gränsbana - låg merkostnad

Gemensamt spår
Dbl-spår Skälebol till
Öxnered (6,5 mdr kr)

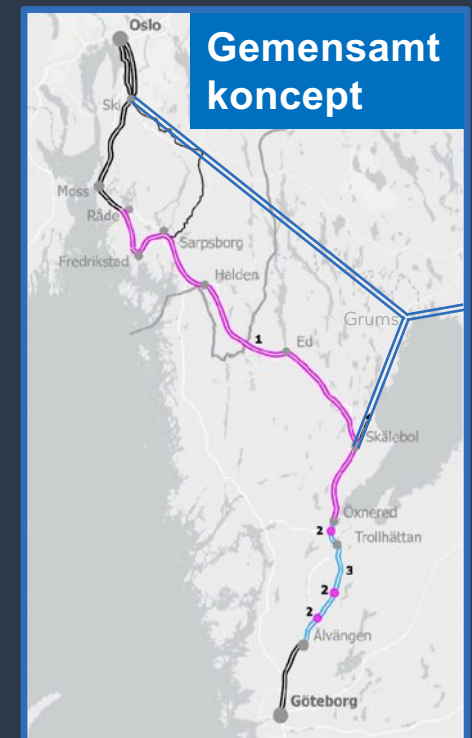
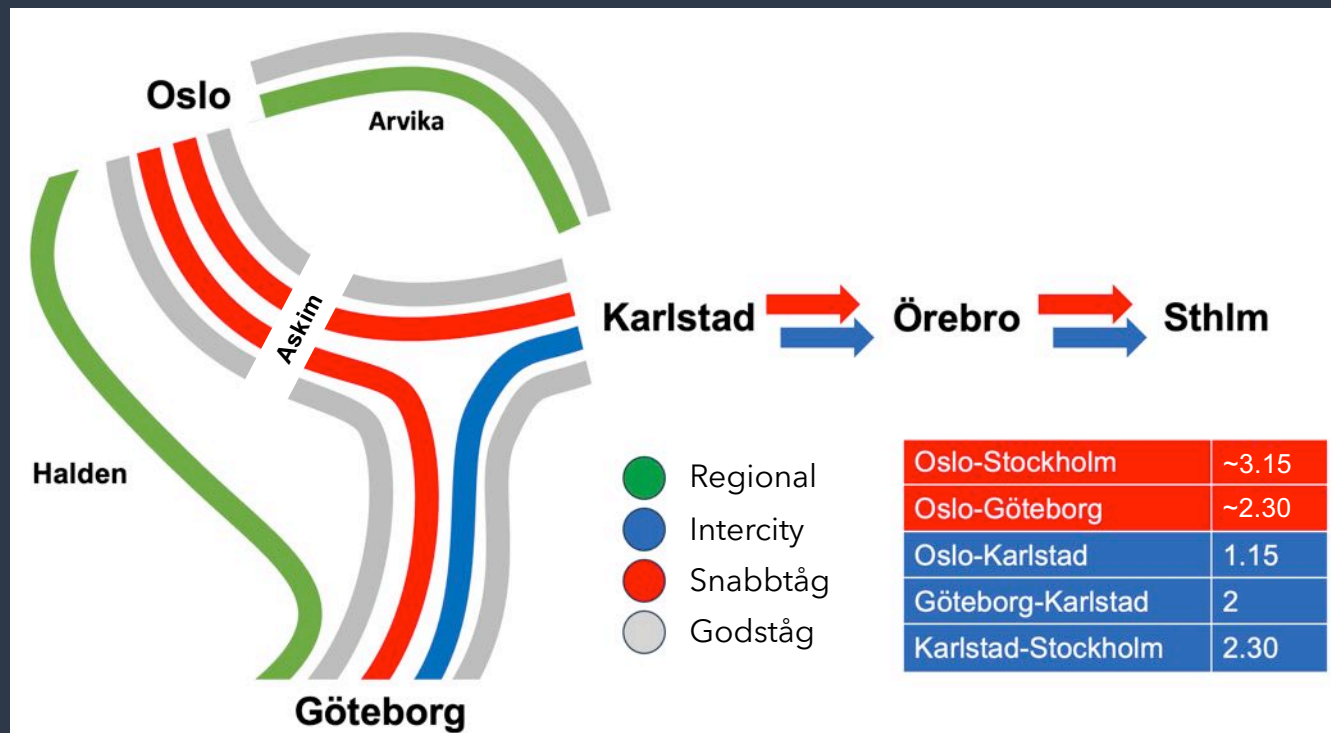
Norge-Vänerbanan
Nya mötesspår i
Avelsätter (185 mkr)
Sladekärr (90 mkr)
Vassviken (90 mkr)

Nytt triangelspår
Åmål till Gisslebyn,
cirka 30 km (? mdr kr)

700 000 resor per år



Stockholm-Oslo-Göteborg - en lösning?





Lokaliserings- utredning

- Det behövs ett uppdrag till Trafikverket att initiera en lokaliseringsstudie för en ny gränsjärnväg i samarbete med norska myndigheter enligt förslag från förstudien från 2022.
- Det behövs ett politiskt åtagande från den nationella nivån som håller över mandatperioder. Ett MoU markerar gemensam politisk vilja att samarbeta om planering och finansiering.



MoU mellan Sverige/Norge

- Ett MoU kan klargöra roller, ansvar och tidplaner mellan länderna vilket är avgörande för ett gränsöverskridande infrastrukturprojekt.
- En gemensam överenskommelse ger stabilitet och förutsägbarhet som underlättar för offentliga och privata investeringar.
- Ett MoU visar att projektet är seriöst och samordnat och sänder en tydlig signal till EU, försvaret och andra aktörer.



Norge och nytt Storting

- Knyta kontakt med nya Stortingsledamöter.
- Undersöka möjligheten att starta Oslo-Sthlm 2.55 i Norge



Prioriterat i EU för CEF-medel

- EU kommissionens förslag till den kommande långtidsbudgeten har identifierat Oslo-Stockholm som en av de viktigaste sträckorna att stärka.

Oslo–Stockholm (planlegging)

Mulighetsstudien for Oslo–Stockholm viser at dersom det bygges en ny jernbaneforbindelse mellom Arvika i Sverige og Ski eller Lillestrøm i Norge, vil toget kunne bli et reelt alternativ til fly mellom de to hovedstedene. I NTP 2025–2036 omtales det at regjeringen vil gå i dialog med svenske myndigheter om en ev. videre utredning av jernbaneforbindelsen. En oppstart av KVV for relasjonen vil bli vurdert ifm. oppstart av nytt planarbeid til neste rullering av NTP.

Vi behöver en KVV