

Information ROTARY 2021 10 14



...när började arbetet...egentligen...?

Den 86 km långa Bohusbanan mellan Göteborg och Strömstad byggdes på fyra år och blev klar 1903.

En tänkt hopkoppling på 22 km med den norska järnvägen via Östfold till Oslo blev inte av på grund av unionsupplösningen 1905.

Bohusbanans framtida koppling till Norge kunde avgöras vid tidigare tillfällen i riksdagen. I början 1900 skedde en omröstning med lika stort utslag för som emot, lotten avgjorde ödet den gången...

Det tar lika lång tid idag, drygt 2,5 timmar, att åka tåg mellan Strömstad och Göteborg som det gjorde för 50 år sedan. Bussen är snabbare.



Transportkorridor Skagerrak Public Sector Consortium PSC

Avsiktsförklaring

Transportkorridor Skagerrak

EN NY SKANDINAVISK EKONOMISK TILLVÄXTKORRIDOR MELLAN GÖTEBORG OCH OSLO

Bakgrund

Samverkansplattform

mycket begränsat definierade regionalt, trots en prognostiserad godsökning på minst 70% inom en tjugo årsperiod. Samverkansplattformens organiserande utgår idag från Samverkan för Bohusbanan, vilket är nuvarande samverkansform 10 kommuner 5 näringslivsorganisationer.

Behov förstärkt konsortiearbete

Nuvarande samverkansplattform behöver övergå i ett mer strategiskt formulerat arbete. Konsortiet behöver idag också en tydligare och kraftfullare intentionsskrivning skild från det turistiska nätverket Enat Bohuslän. Konsortiet flyttar därmed fram sin ambition vilket innebär att man bidrar till regionens mål om hållbara transporter och blir en katalysator för hållbar ekonomisk utveckling, förstärkning av regionen Bohuslän-Östfold och en väsentligt utökad arbetsmarknadsregion.

Syfte och Mål

Transportkorridor Skagerrak utgår från ambitionen att bli en kraftfull katalysator för hållbar ekonomisk tillväxt mellan Oslo och Göteborg. Vår målbild utgår också från att en transportkorridor innefattar alla trafikslag och att sjöfart, väg och järnväg tillsammans skapar transportlösningar för passagerare och gods. Vårt arbete är helt i linje med Västra götalandregions mål om hållbara transporter, där smartare lösningar för logistik, miljöreducerande transporter och ny teknik tillsammans bidrar till en utökad arbetsmarknad. Regionförstärken och kopplingen till transporter, gynnar näringslivets och besöksnäringens marknadsvillkor, samt individens rörlighet geografiskt och i slutändan allas välfärd. Detta synsätt på transporter och transportslag stärker också den helhet som krävs för slutförandet av Skagerrakintentionen i EU:s transportekosystem.

Följande delmål sätts för utvecklingsarbetet:

- Förstärka utvecklingen av järnvägar, väg och hamnar mellan Göteborg och Oslo
- Snabba, miljövänliga och effektiva transportsystem
- En ny standard för gods och persontransporter som kan möta framtidens behov
- Att till skapa ett dubbelspår på Bohusbanan mellan Göteborg och Uddevalla

Handlingsplan

Konsortiets arbete preciseras i tid till 31 december 2022 vilket ger utrymme att arbeta fram alternativa planer, om inte behovet av ökad infrastruktur i Bohuslän hörsammas.

Antal resor per vardag

Befolkning mellan Gtbg-Uddevalla
129 000 invånare

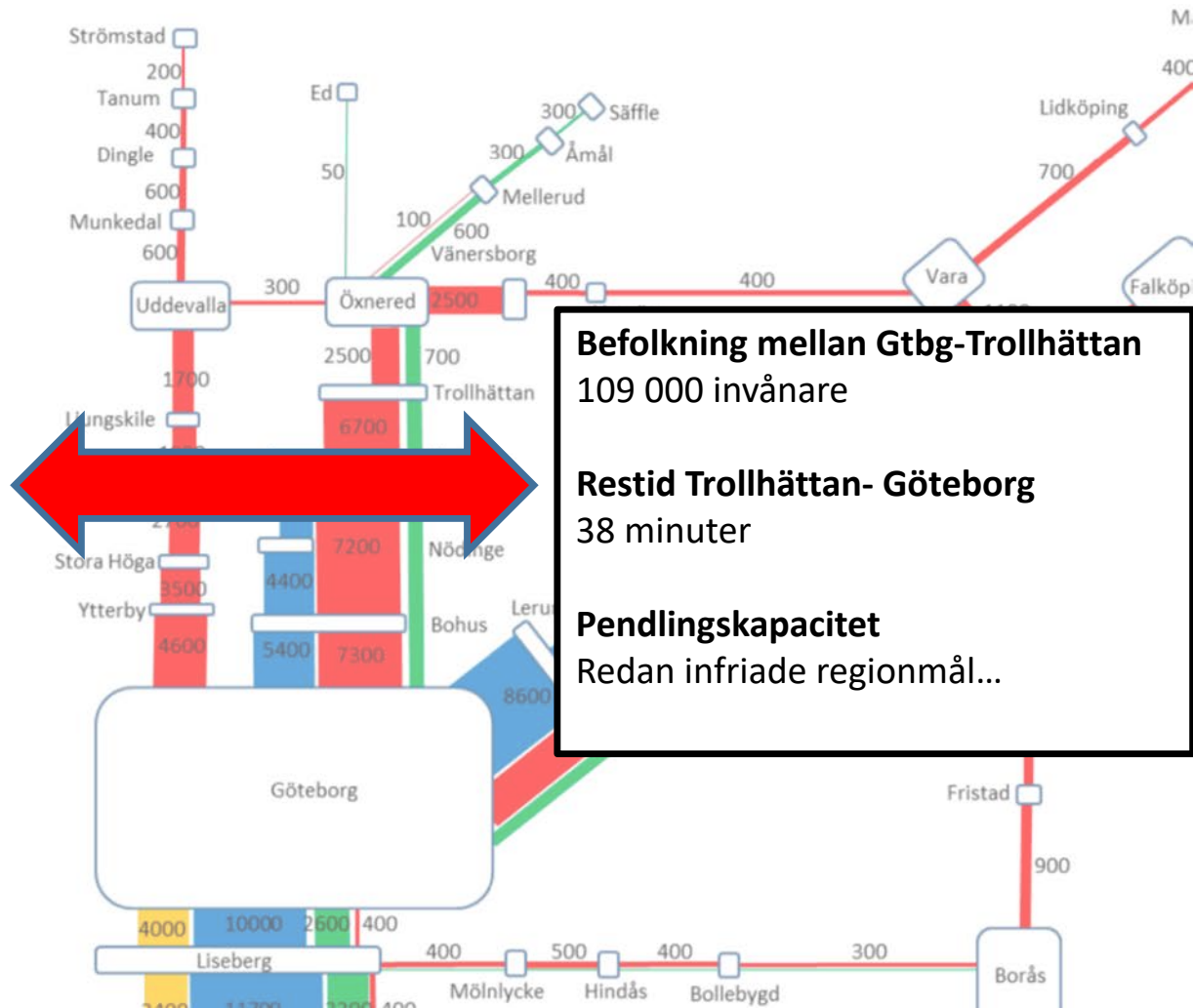
Restid Uddevalla- Göteborg
1 tim 13 minuter, snart 1 tim 23 min

Pendlingskapacitet
Mycket stor, men infriar inte regionmålen idag...

Befolkning mellan Gtbg-Trollhättan
109 000 invånare

Restid Trollhättan- Göteborg
38 minuter

Pendlingskapacitet
Redan infriade regionmål...



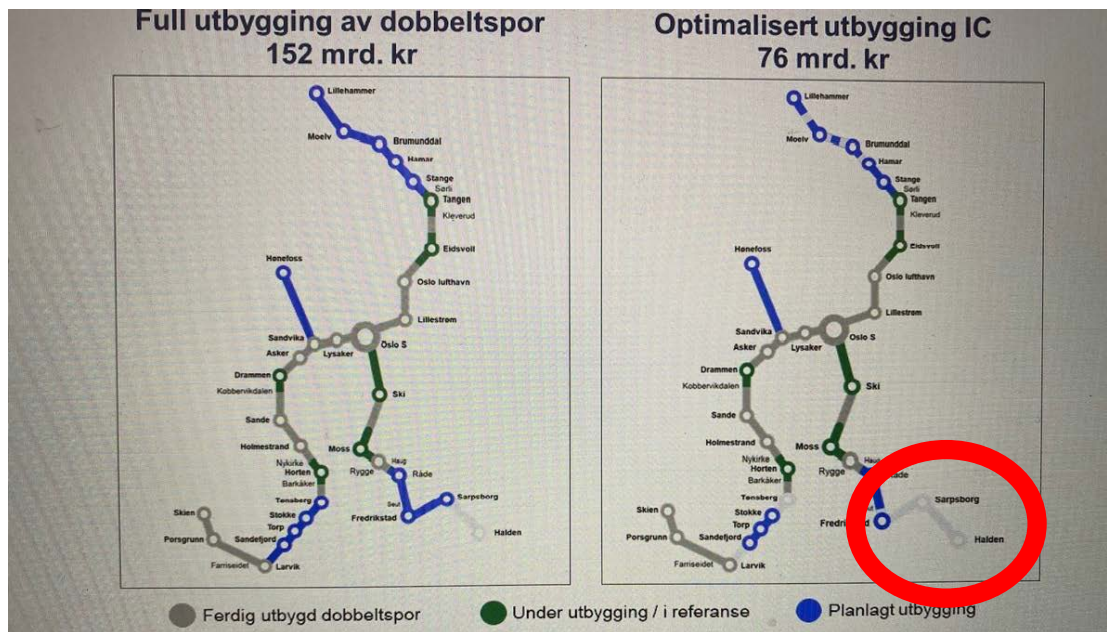
Trafikeringsmönster enligt Målbild Tåg 2035



Trafikverket äger järnvägarna och bestämmer framtid...dvs utveckla, bevara eller avveckla.

Riksintresset avgör...idag borttaget på Lysekilsbanan och Norra Bohusbanan, första steg nedläggning. Järnvägen slutar i norra Munkedal...

Bane Nor og Jernbanedirektoriatets innspill til Transportplan, besluttades 2021



- Bane Nor vil halvere antall kilometer med dobbeltspor
- Bane Nor foreslår nå å droppe dobbeltspor helt til Skien, Lillehammer og Halden.
- Det halverer antall kilometer med dobbeltspor, og sparer 73 milliarder kroner.
- 2 milliarder avsatts for "justeringar"

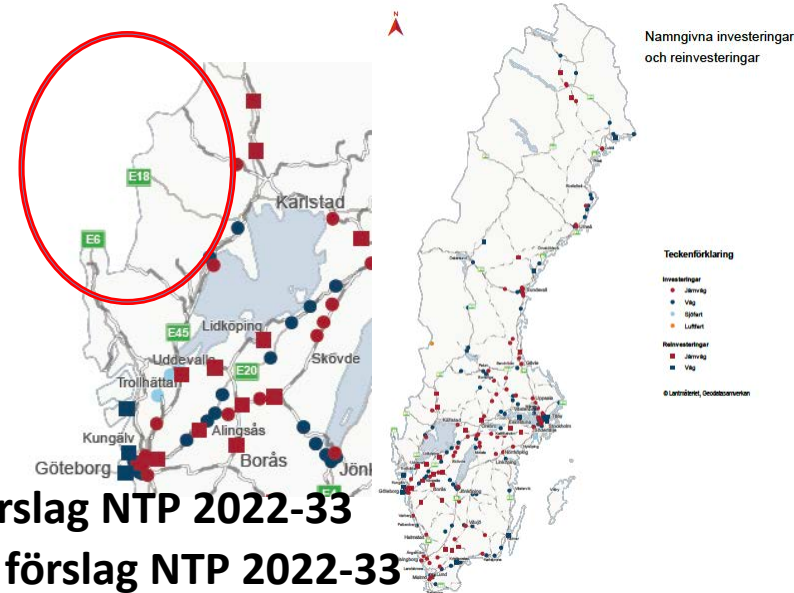
Och när blir det dubbelspår till Oslo via Bohusbanan..?

- **Aldrig!!!**

- Göteborg – Boråsbanan skall byggas först.
- Därefter vill Regionen/Göteborg bygga fyrspar till Alingsås, Stambanan.

- Kalkylerad kostnad för Borås är 40 mrdkr, **med i förslag NTP 2022-33**
- Kalkylerad kostnad för Alingsås 15 mrdkr, **EJ med i förslag NTP 2022-33**

- **OBS!!! Inga pengar avsatta för dubbelspår via Dalsland till Halden, inte ens uppe för något resonemang alls....vare sig nationellt eller regionalt. Tidigast aktivering 2040-45.**



En transportkorridor
omfattar:

Nio hamnar

Tre järnvägar

Väg och motorväg (E6)

...och som förflyttar såväl
gods som personer,
snabbt och funktionellt
och därför ger
regionförstoring

TEN_T vill se en
helhetslösning, inte bara
en väg, inte bara en
järnväg.....



Skagerrakbanan

oslo – Göteborg 60 minuter 2028



...en gång för alla, om regionen vill bygga godsspår/dubbelspår över Dalsland, gör det...

Top 20 Global Economic Corridore

THE SCANDINAVIAN
8 MILLION CITY

Development and know-how

29 Universities and academies

260 000 students

14 000 Scientists

22 Science parks and start-ups

44 000 new companies every year

Infrastructure

2 Large airport Oslo Gothenburg

8 regional airports

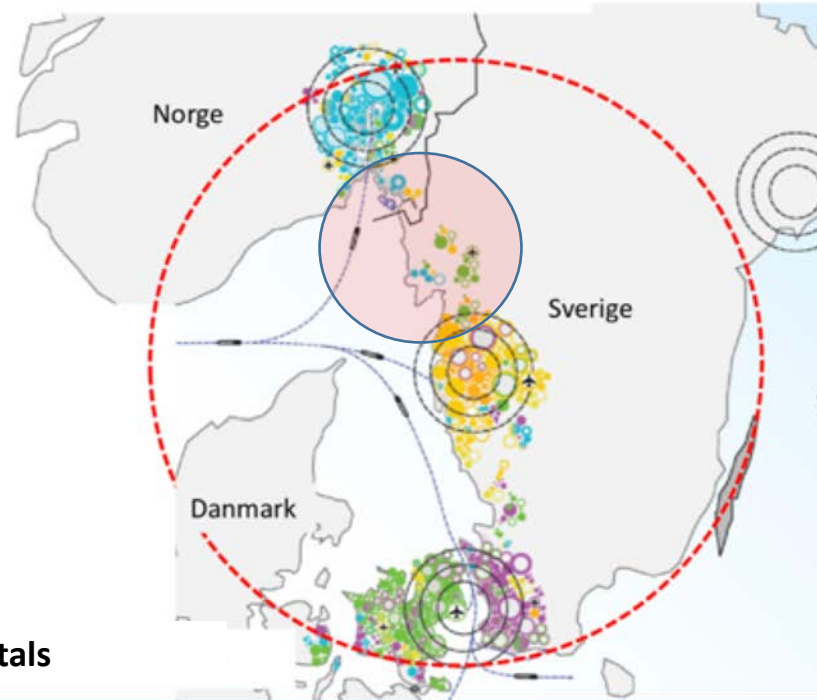
Scandinavian largest harbour

9 ports

11 Ro/Ro ports

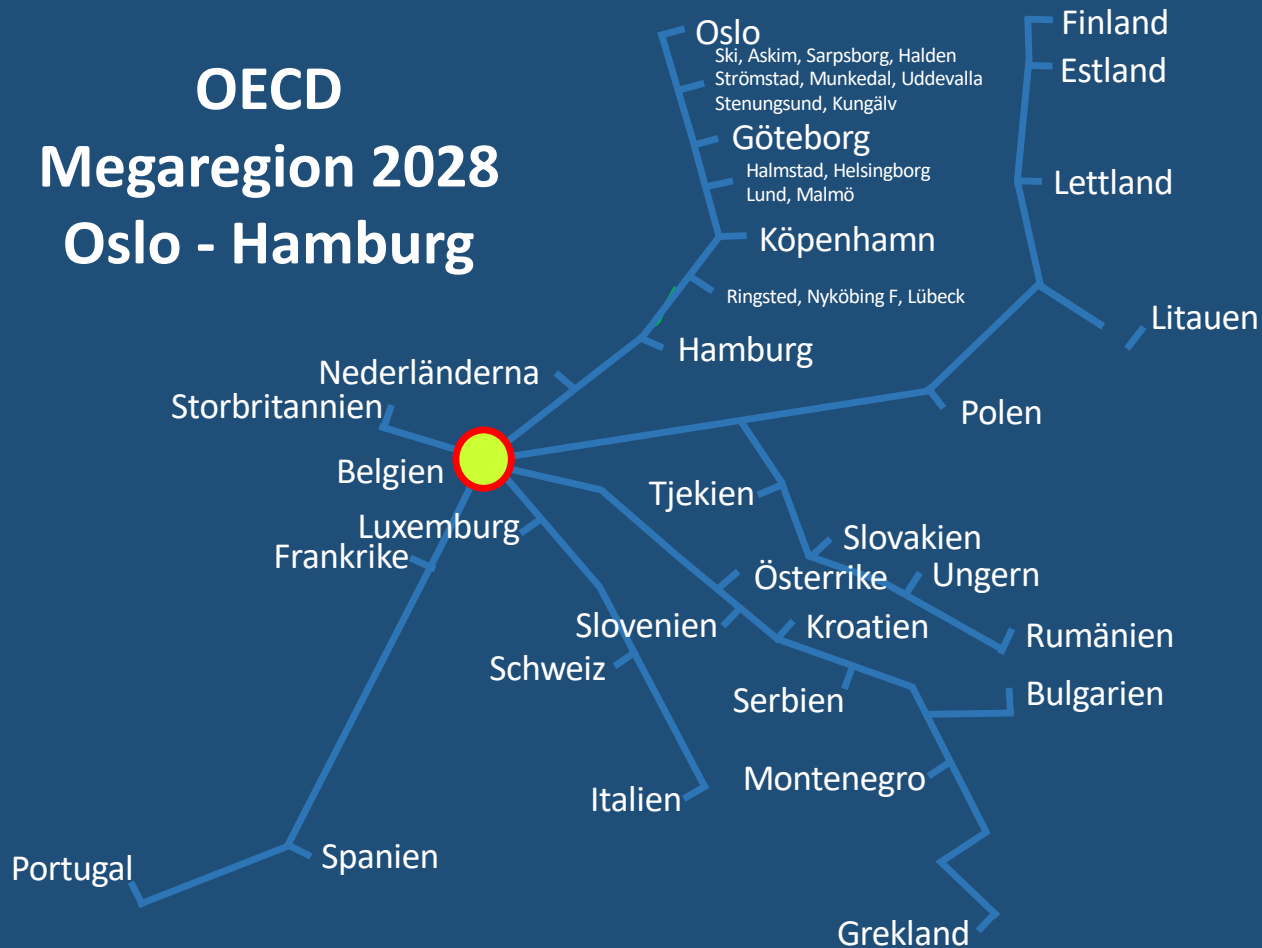
7 Combi terminals

3 Nations, 4 metropolitans and 2 capitals



50 % of Scandinavian industrial capacity is located within 300 km from Gothenburg

OECD Megaregion 2028 Oslo - Hamburg



HSR MÅ KOBLE SAMMEN ALLE STEDER I SENTRALE NORDEN

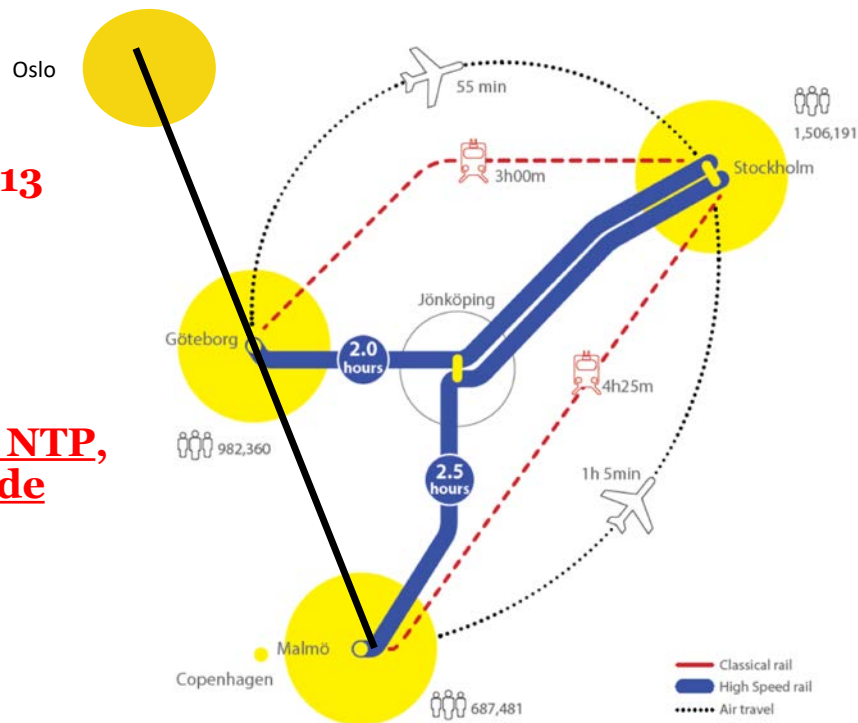


Sverige och Norges nya stambana till Europa

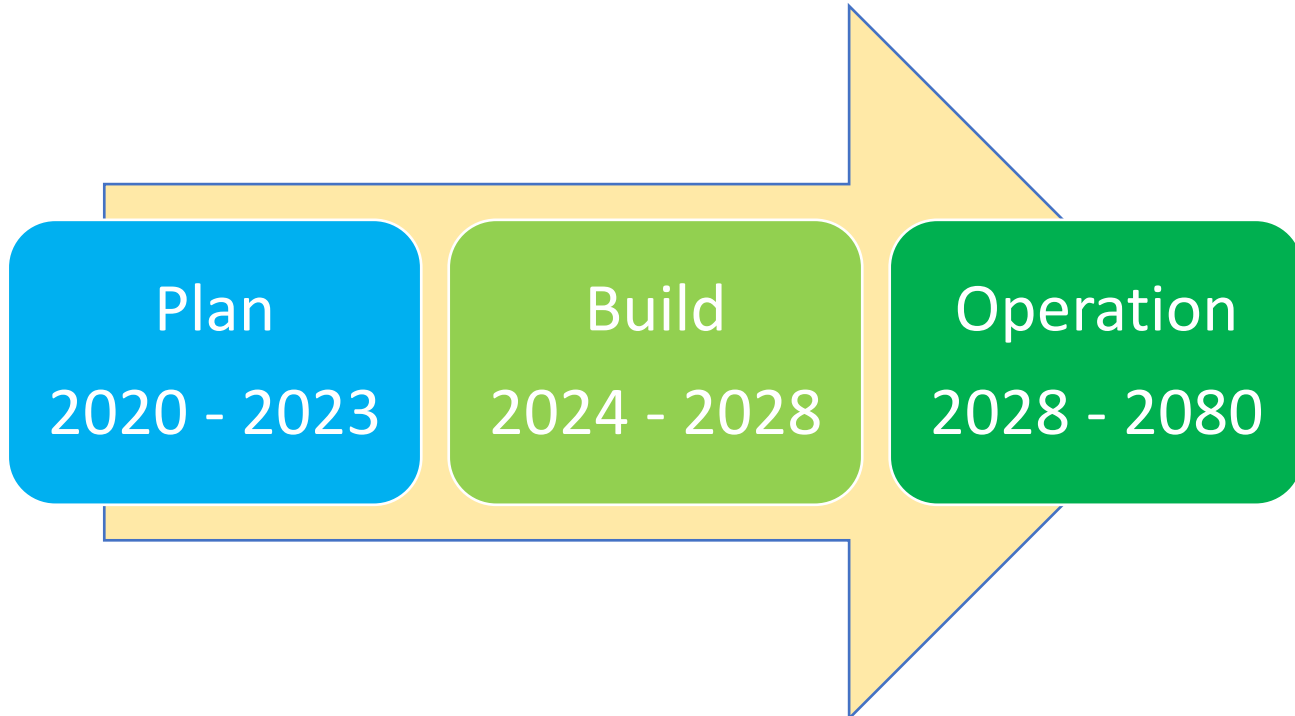
**Vi löser detta med externfinansiering,
bygger snabbt och använder fönstret SOU 2017:13**

**Kommuner i samverkan kan planlägga
5-7 år snabbare, samt billigare och visar
regeringen hur kommuner kan arbeta.**

**Vi strävar inte efter kölistan/budgetprocessen i NTP,
Vi vill att regeringarna ger accept gränskryssande
järnväg, samt riksintresse.**



Skagerrakbanan will be ready 2028 Gothenburg – Oslo in 60 minutes

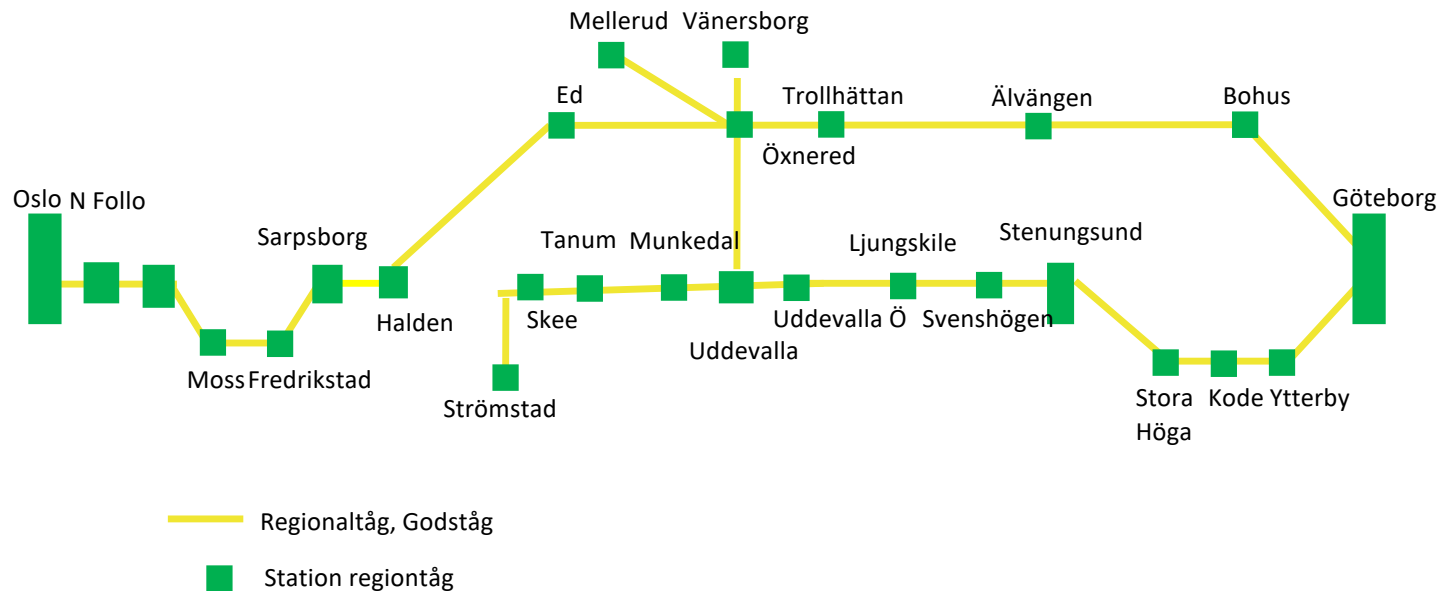


We have investigated how such a project would work:

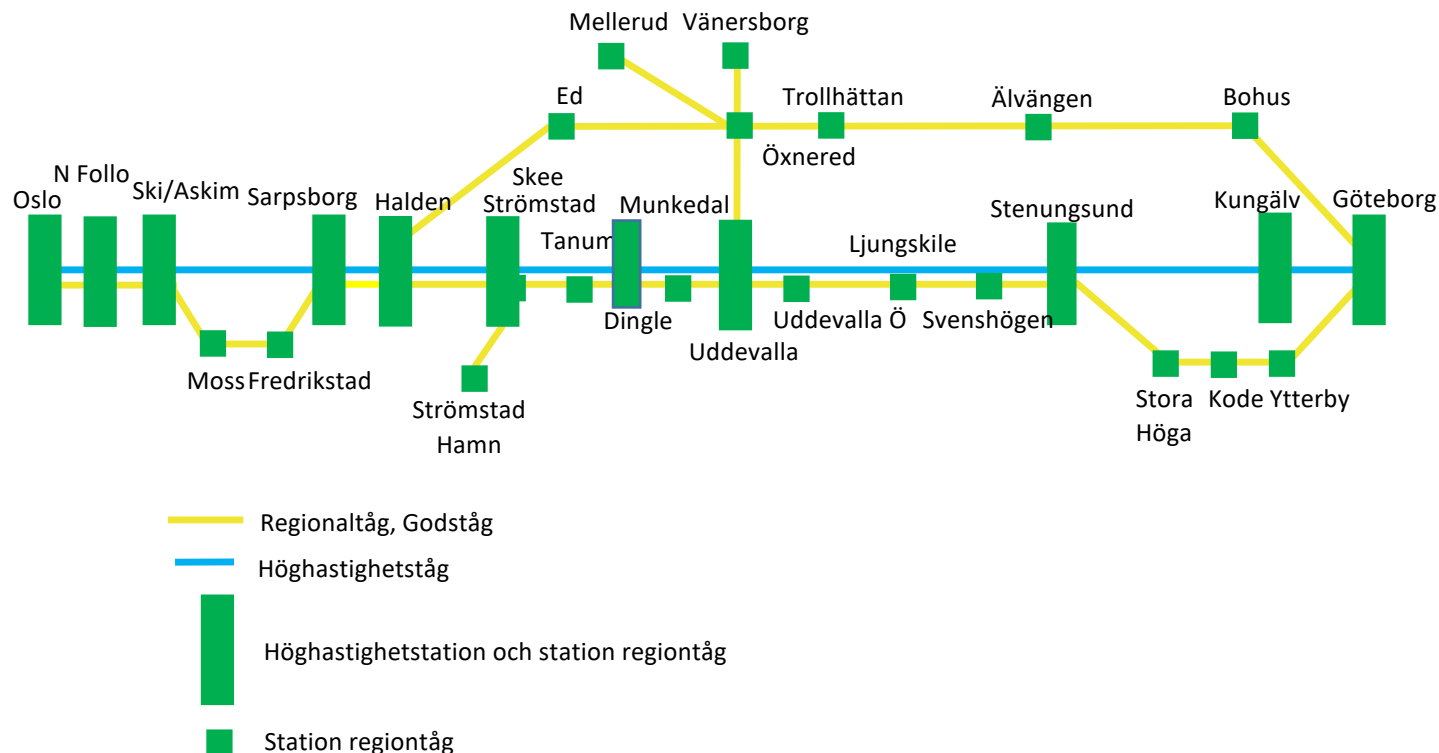
- How to plan
- How to build
- How to finance
- How to operate



Trafikeringsystem Bohusbanan, Dalslandsbanan och Östfoldsbanan

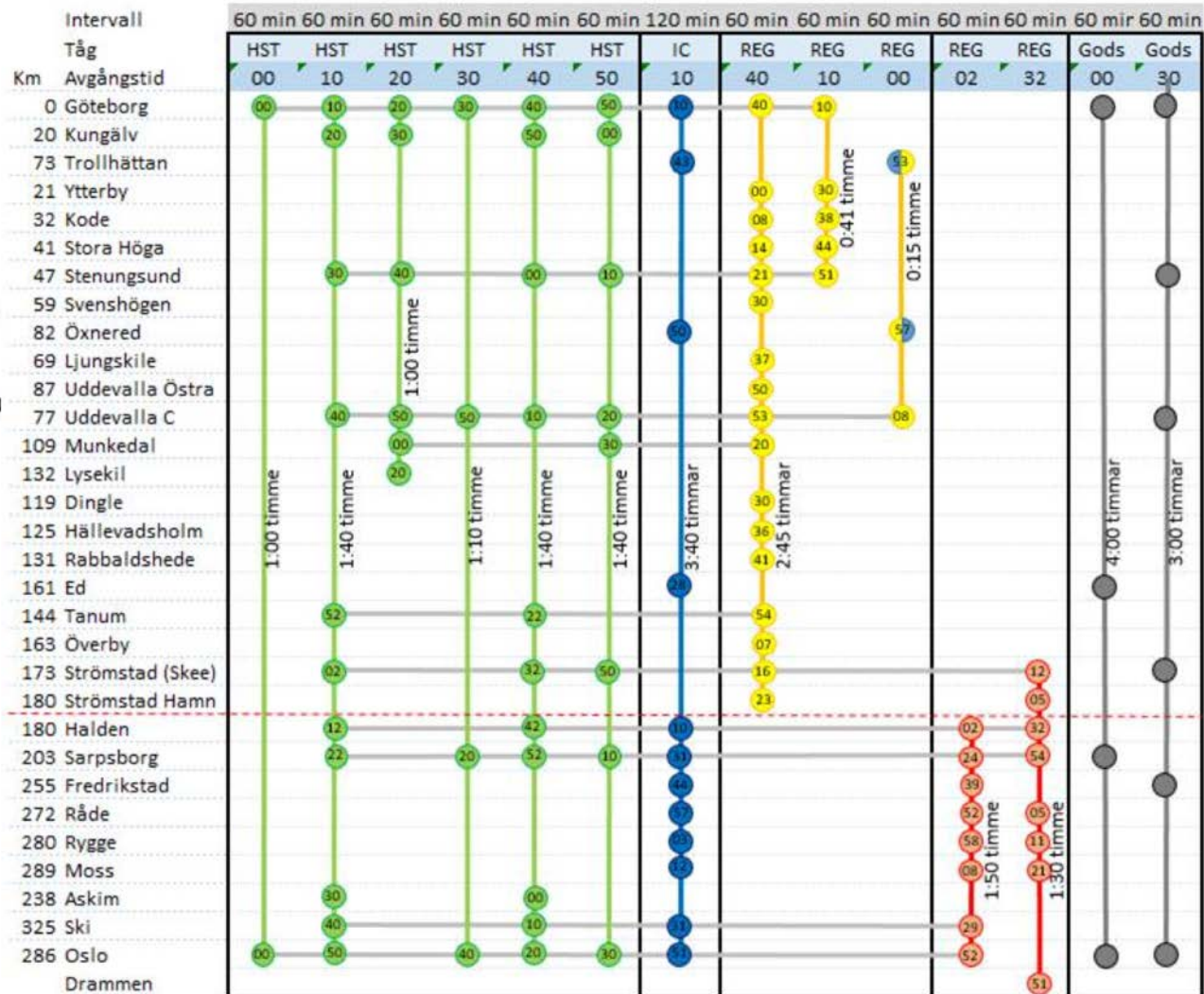


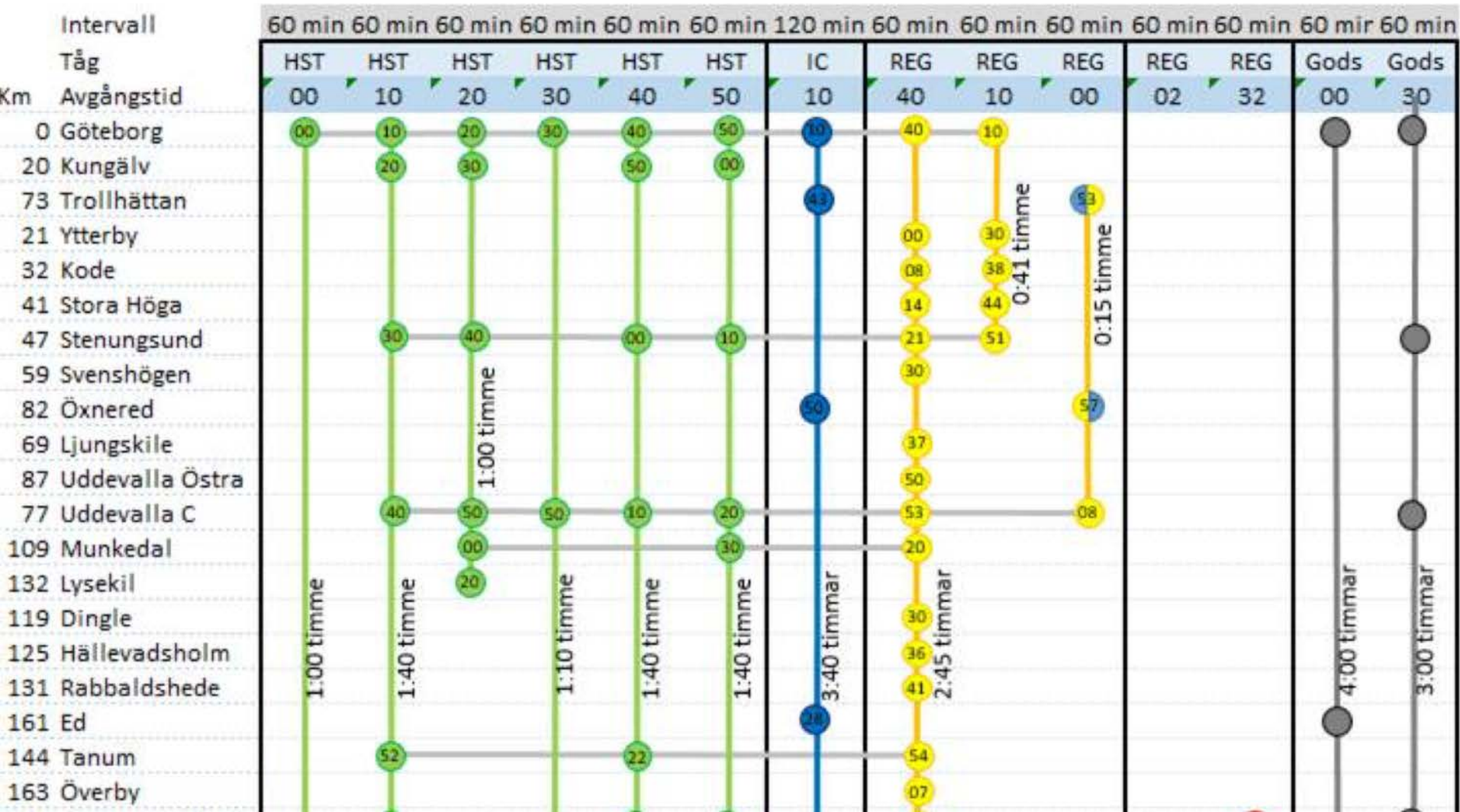
Trafikeringsystem Skagerrakbanan, Bohusbanan, Dalslandsbanan och Östfoldsbanan



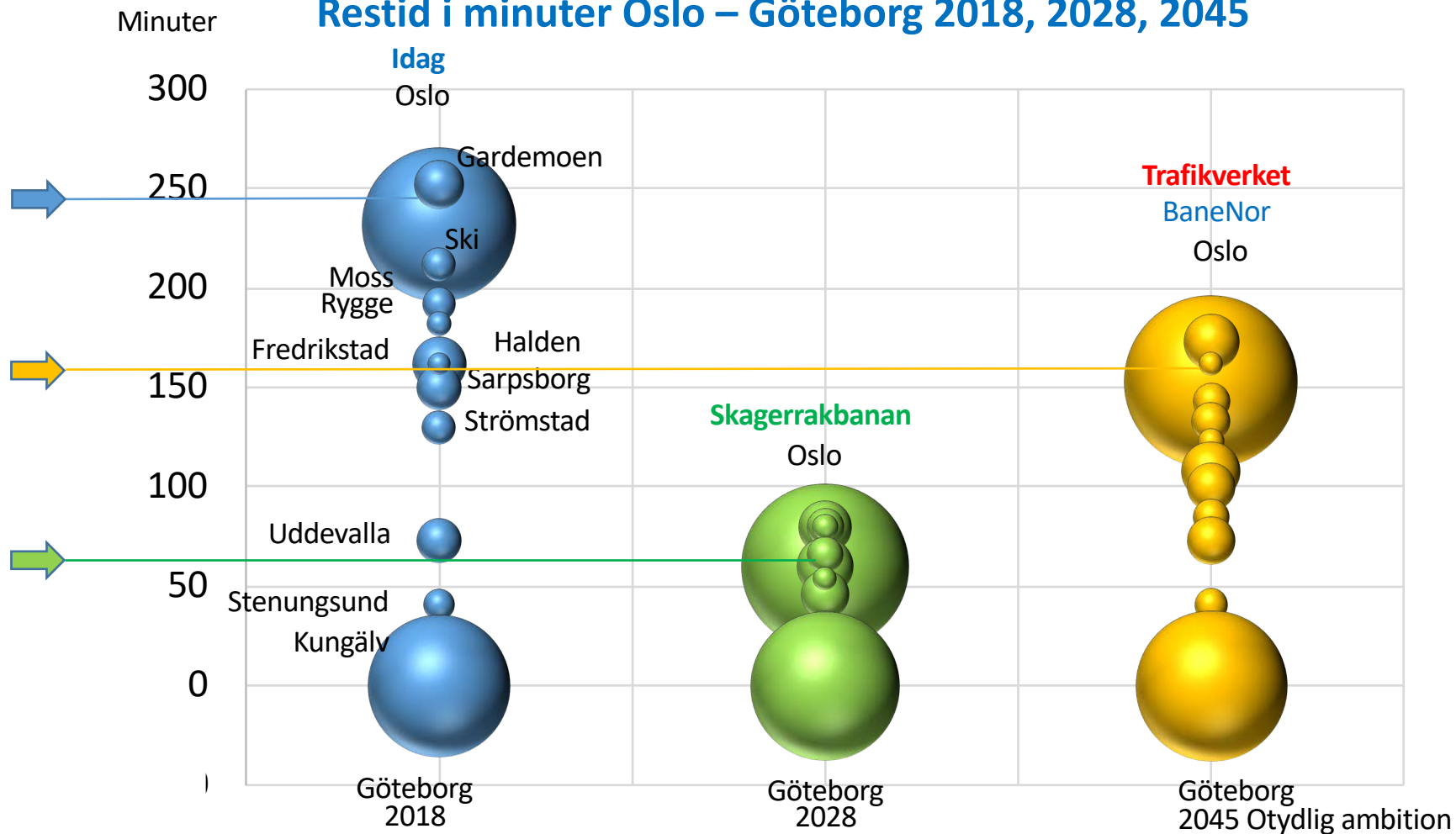
Kvalitetssäkrad tidtabell Systembild 2020

- Bytestation
- Höghastighetståg 400 km/h Skagerrakbanan
- Inter Citytåg 160 km/h Norge-Vänerbanan över Dalsland
- Regionaltåg 130 km/h Bohusbanan
- Regionaltåg 130 km/h Östfoldbanan
- Godståg 130 km/h Bohusbanan+Östfoldbanan (3h) och N





Restid i minutter Oslo – Göteborg 2018, 2028, 2045



Crash Course

Byggs industritekniskt, +/- 3% avvikelse...

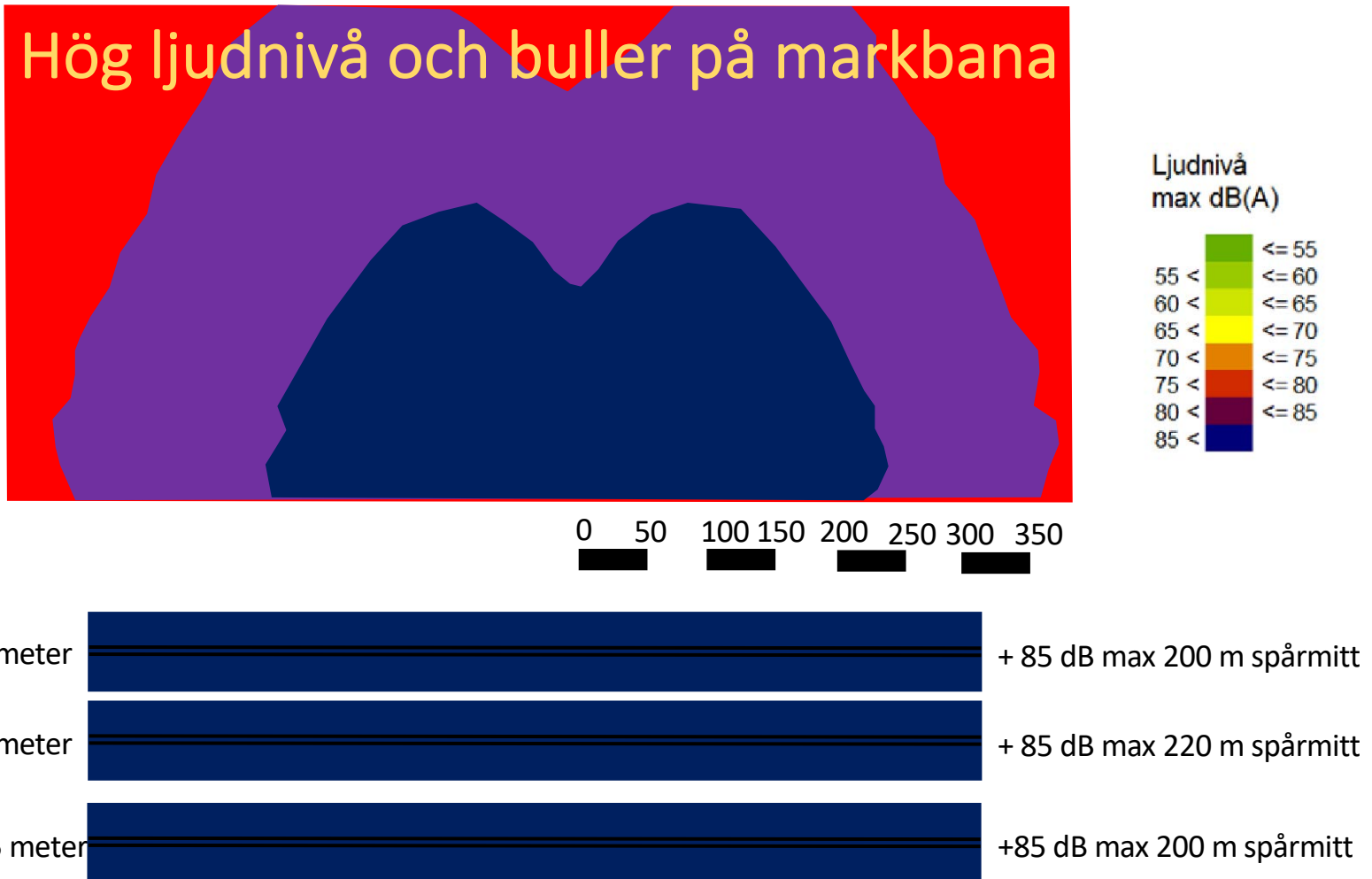


JORDVERN

AREALBRUK UNDER BROENE FORDELER FOR SYKLISTER OG VILT

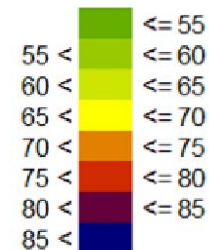


Hög ljudnivå och buller på markbana





Ljudnivå
max dB(A)



0 50 100 150 200 250 300 350

Marknivå 2 meter



70 – 75 dB max 110 m spårmitt

Broplan 5 meter



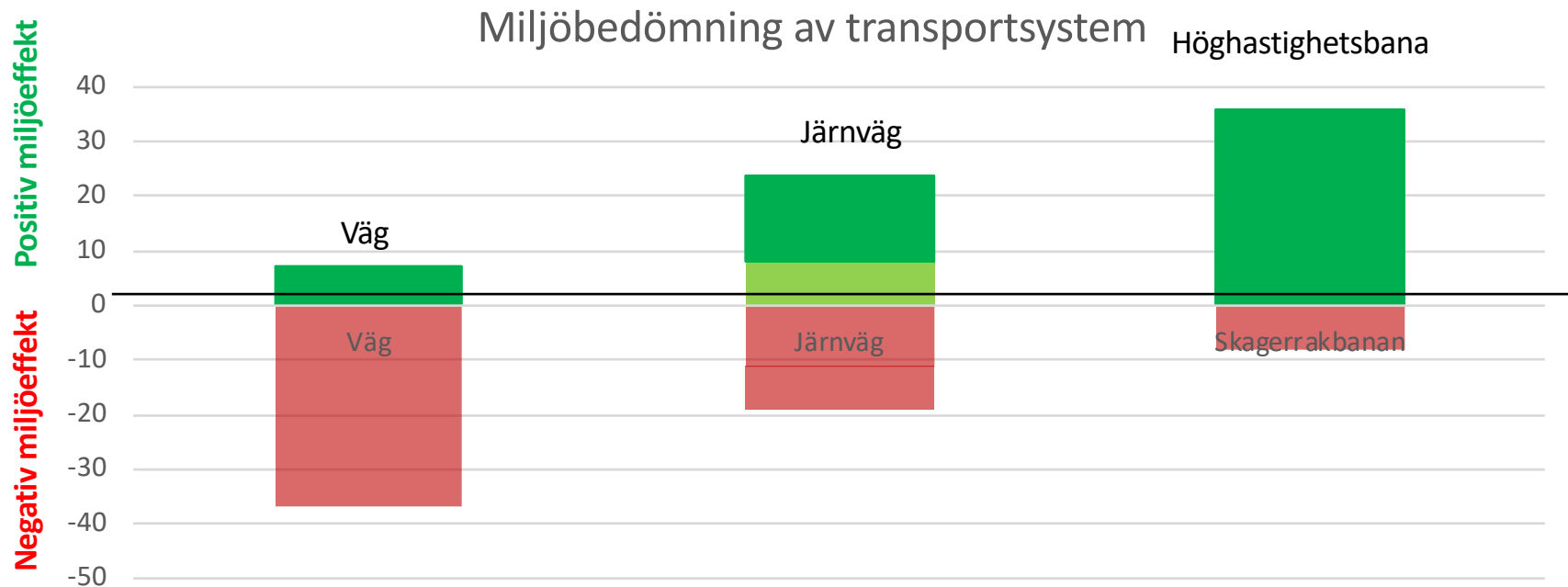
75 – 80 dB max 140 m spårmitt

Markplan 15 meter

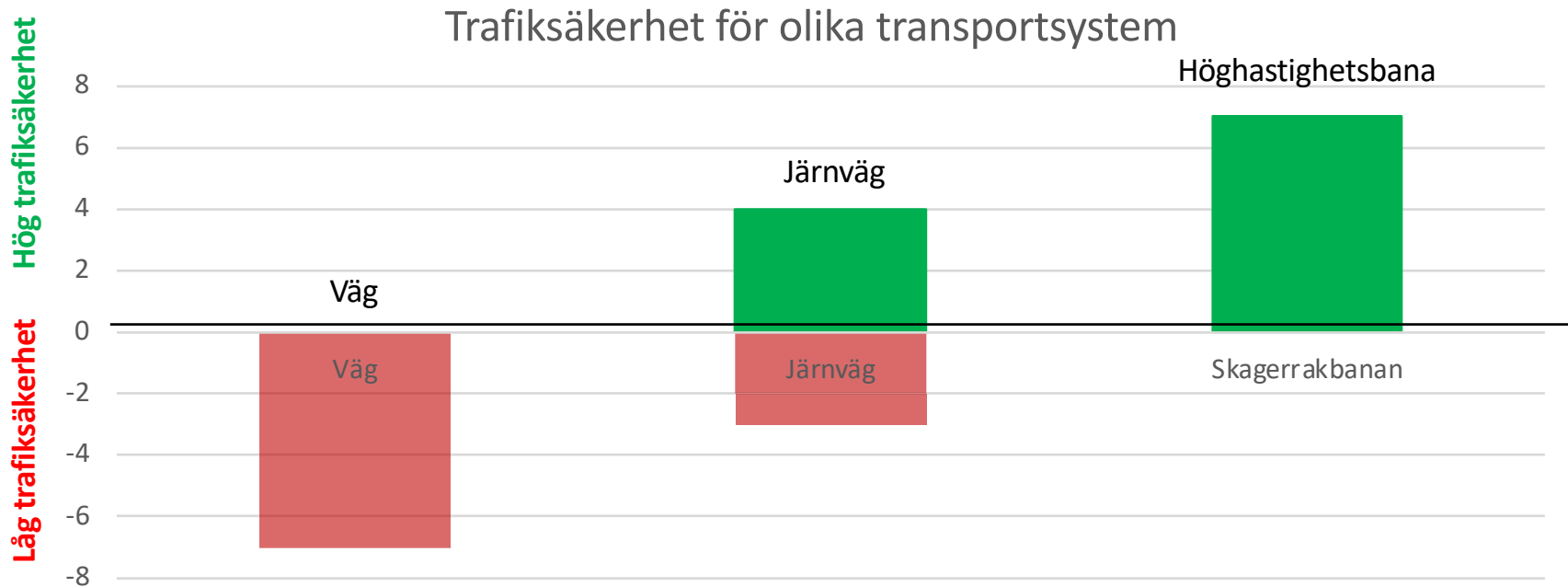


+85 dB max 50 m spårmitt

Miljöbalken Miljöbedömning

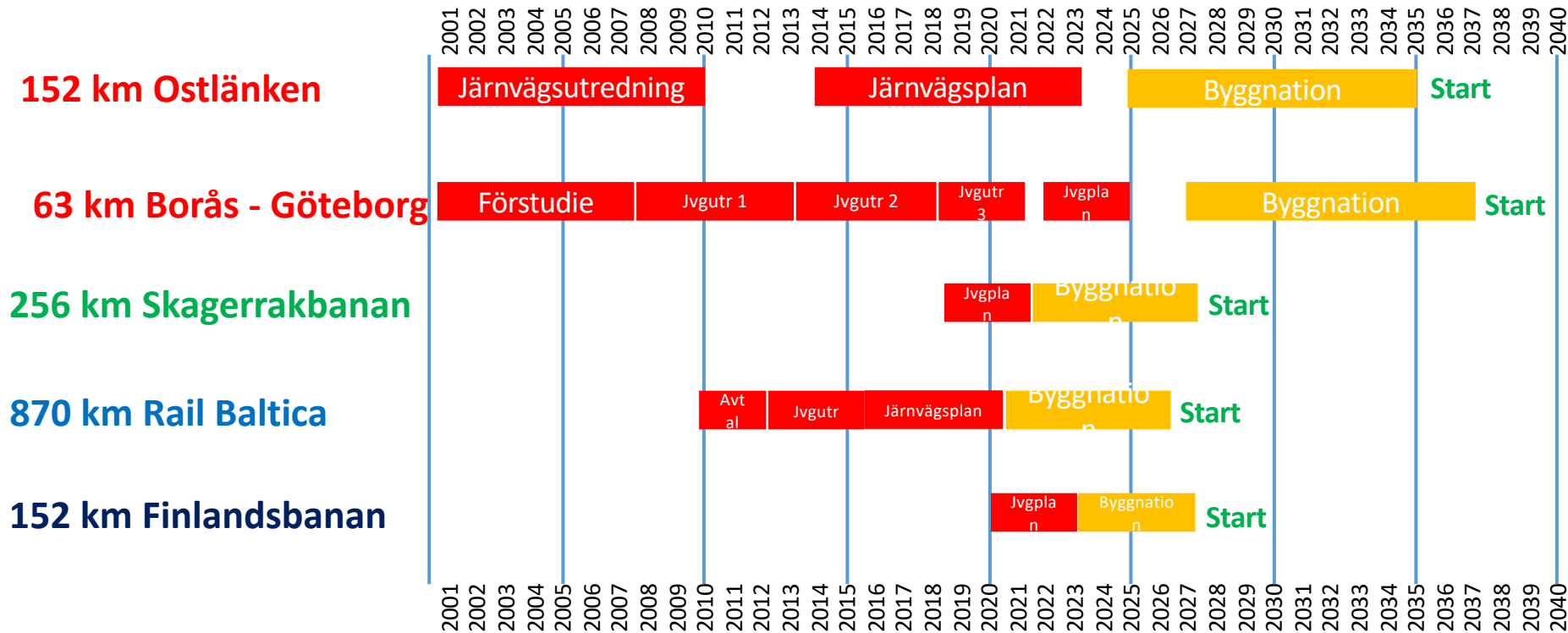


Miljöbalken – Olycksrisk



7 trafiksäkerhetskriterier är värderade med avseende på Miljöbalken

Planering med kommuner är snabbast



Fas 1: Övning samarbete 2019

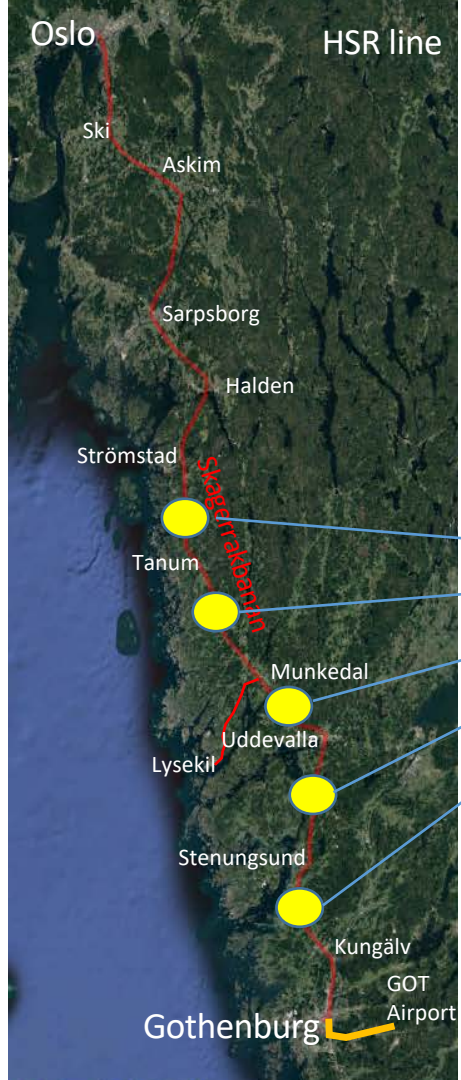
Fas 2: Handlingsplanen, att utreda bästa transportkorridor, planläggs som en järnvägskorridor av konsortiets mark o exploateringsingenjörer



2020: Respektive kommun
erhåller detaljerad
kommunövergripande
specialutarbetat material

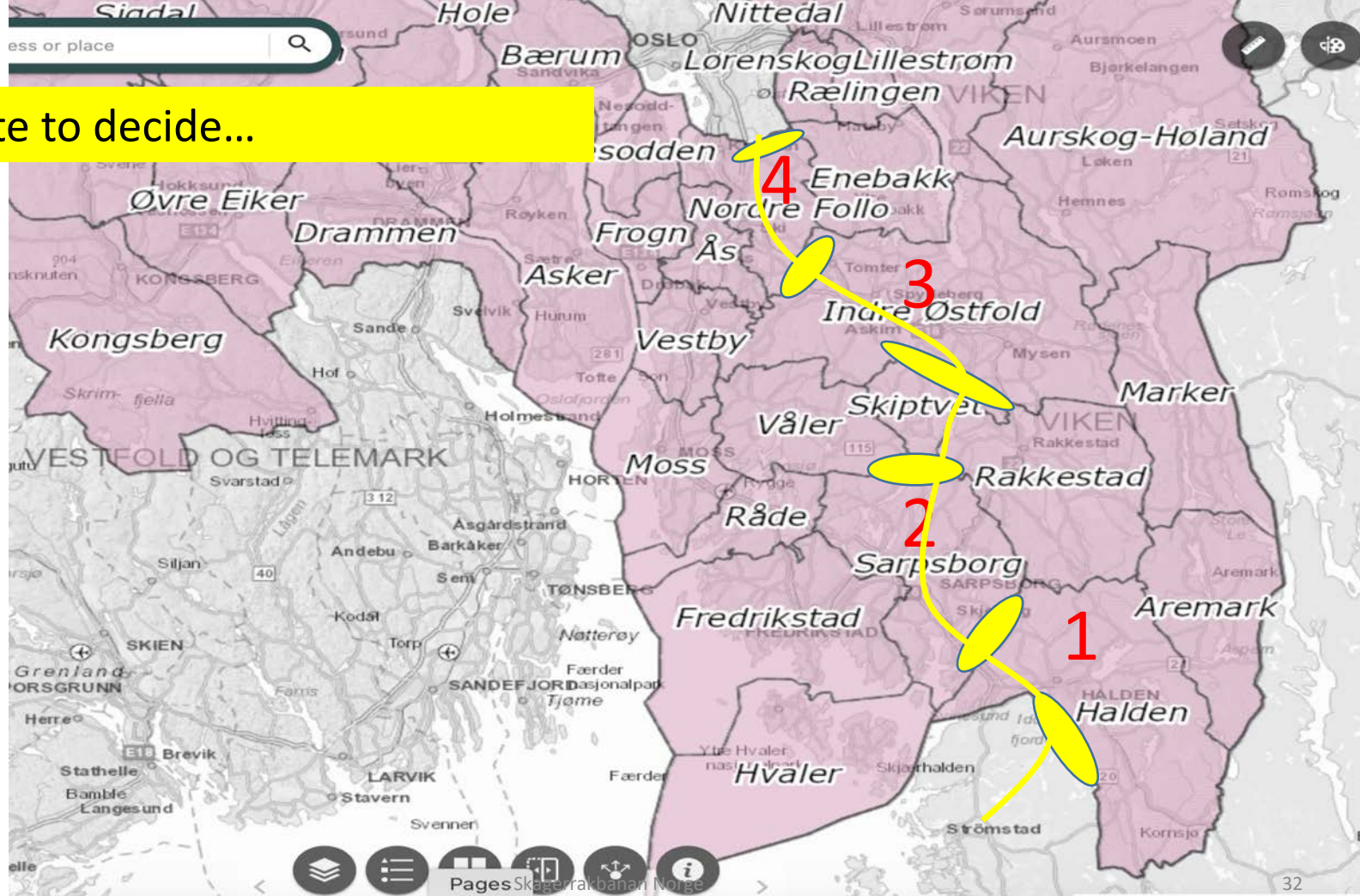


Kommun för kommun arbetar man sig igenom Bohuslän



Collaboration agreements
best railway corridor
together

Mandate to decide...



Nästa fas detaljprojektering

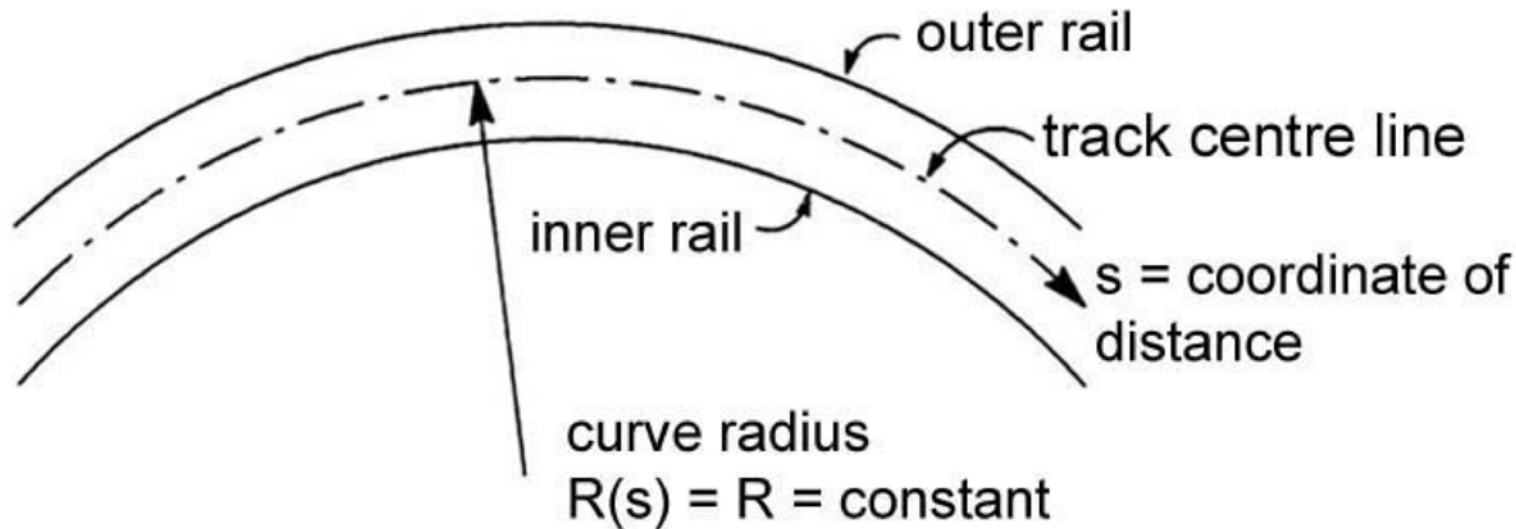


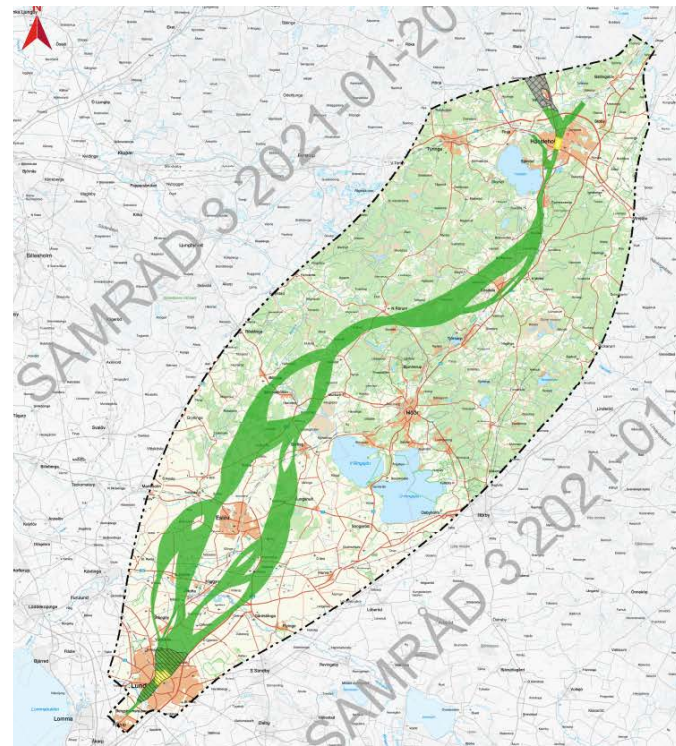
Figure 2-3 The definition of horizontal circular curve radius R .

Planera Skanska vs Trafikverket

BROBANA



BANVALL



Intressent: _____ Kommun/Region

Nyttor	Beskrivning	Kvantifiering
Bostadsnytta	1) Mängd tillkommande nya bostäder. 2) Var bostäderna tillkommer. 3) När bostäderna tillkommer. 4) Ekonomiska nyttor.	Antal bostäder Nytta i mkr
Restidsvinster	Redovisning av resenärsnyttor genom egna antaganden och kalkyler samt genom att avläsa restidsvinster och andra resenärsnyttor ur Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler.	Nytta i mkr
Arbetsmarknadsnytta	Redovisning av arbetsmarknadsnyttor genom egna antaganden och kalkyler samt med hjälp av Trafikverkets körningar med DYNLOK och SAMLOK.	Mängd nya arbetstillfällen Nytta i mkr
Miljönytta	Redovisning av miljönyttor genom egna antaganden och kalkyler samt med hjälp av Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler.	Nytta i mkr
Näringslivsnytta	Bedömning av kvantifierbara nyttor för näringslivets förutsättningar. Det kan gälla handel eller andra branscher, enskilda stora företagsetableringar eller kluster av sådana. Därutöver analysera exploateringsnyttor för lokaler, enligt samma metod som för bostäderna.	Nytta i mkr
Social nytta	Bedömning och kvantifiering av de sociala nyttorna, som påverkas av en mängd lokala processer med t.ex. det sociala kapitalet som en utgångspunkt och måttstock. Resultatet redovisades med + och -.	Nytta i mkr Utebliven onytta i mkr
Övriga nyttor	Beskrivning:	Nytta i mkr

Sverige och Norge

Bostäder



Utan Skagerrakbanan

38 316

Med Skagerrakbanan

77 136

Befolkning

2040 1 986 891

2030 1 872 577

2018 1 663 223

Skagerrakbanan
+ 97 450 invånare

+ 852,8 mdr

Sverige och Norge 2028

Nya arbeten



CO2 reduktion
832 900 ton/år



CO2 utsläpp E6
223 662 ton/år

Skagerrakbanan skapar
+ 34 487 jobb

Investering



- 103,1 mdr

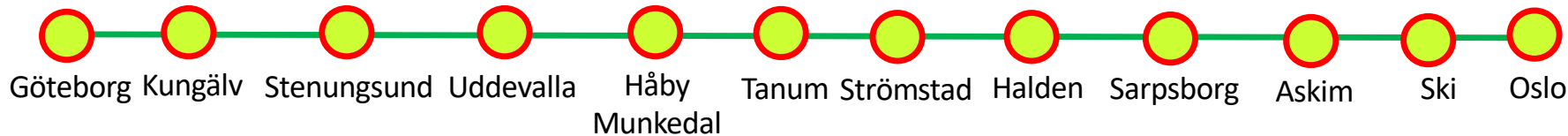
Miljarder kronor



22 869



25 493



Uddevalla Kommun

Bostäder



Utan Skagerrakbanan **3 124**

Med Skagerrakbanan **17 604**

Befolkning	
2040	100 000
2030	61 474
2018	56 259

Skagerrakbanan
+ 36 202 invånare



+ 157 mdr

Uddevalla kommun 2028

Nya arbeten



CO2 reduktion
118 200 ton/år



CO2 utsläpp E6
23 950 ton/år



7 000

2000

Skagerrakbanan skapar
+ 9 050 jobb

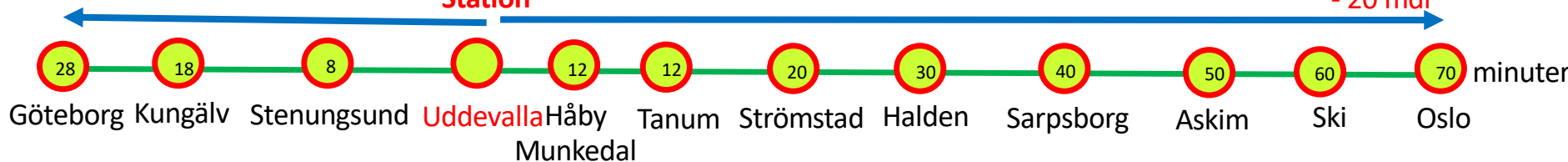
Investering



Miljarder kronor

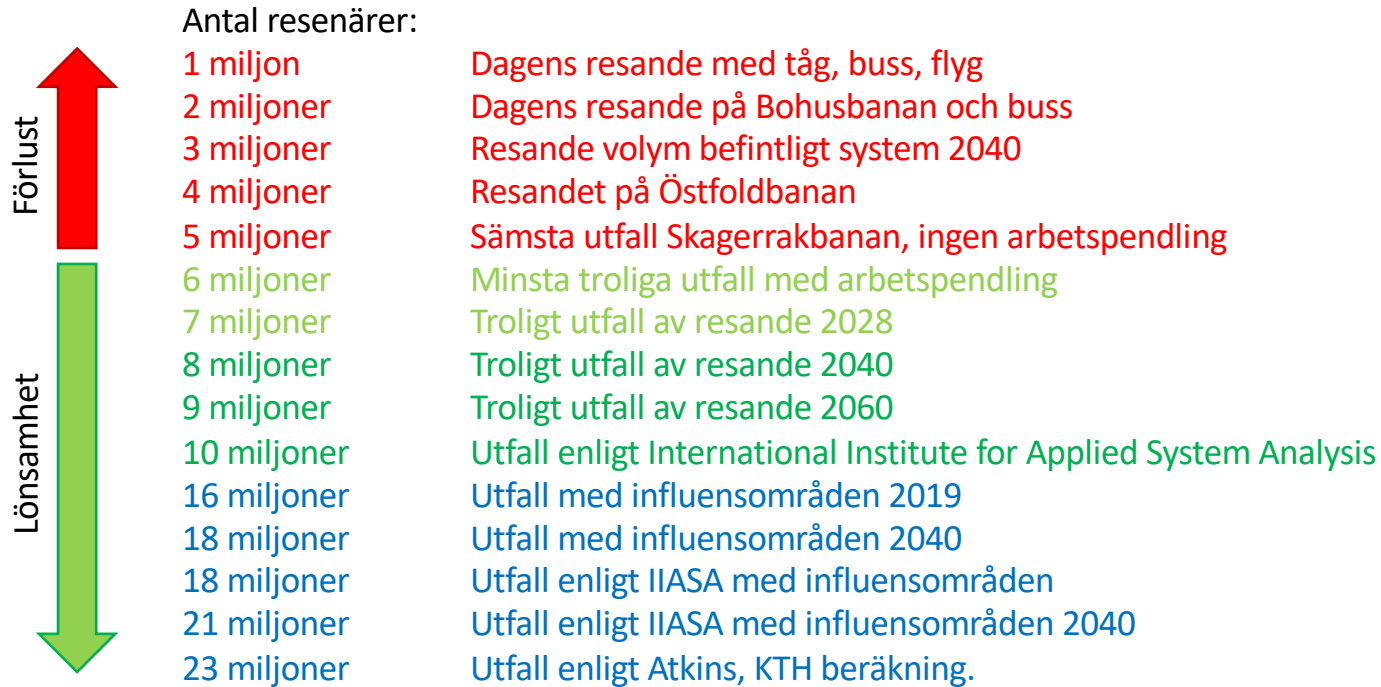
- 20 mdr

Station



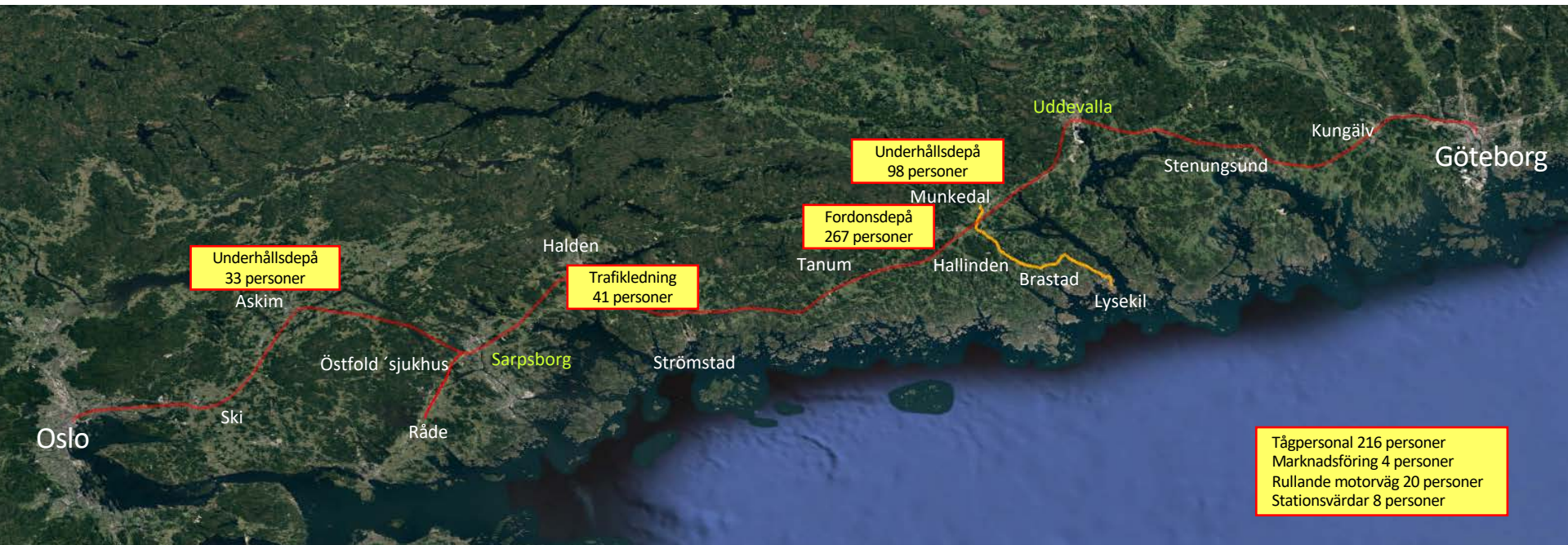
RISKBEDÖMNING

Lönsamt



International Institute for
Applied Systems Analysis
www.iiasa.ac.at

687 nya arbetsplatser 3 mdr i omsättning



Följande orter i Sverige behöver temporära betongfabriker:

- Stenungsund 200 man + fundament, pelare 180 man + transport 50 man + montering 50 man + adm 20 man = 500 man 5 år = 2500 årsman 2 mdr
- Ljungskile norr 50 man + fundament, pelare 100 man + transport 20 man + montering 20 man + adm 10 man = 200 man 5 år = 1000 årsman 1 mdr
- Dingle 200 man + fundament, pelare 180 man + transport 50 man + montering 50 man + adm 20 man = 500 man 5 år = 2500 årsman 2 mdr
- Överby 200 man + fundament, pelare 180 man + transport 50 man + montering 50 man + 20 man = 500 man 5 år = 2500 årsman 2 mdr

Bohuslän genererar totalt 1700 arbetsplatser under byggtiden till en lönekostnad på 7 mdr. Tunnel arbetsplatser tillkommer som är ytterligare 2000 arbetstillfällen. Norge två betongfabriker, Sarpsborg och Askim, 2000 arbeten.

KLIMATFÖRBÄTTRINGEN OCH CO2

SKAGERRAKBANAN Oslo–Göteborg



FLYGRESOR

3,2 miljoner liter
FLYGFOTOGEN → NOLL

1 flygpassagerare ≈
Skagerrakbanans
årsförbrukning av CO2 utsläpp



BUSTURER

9,6 miljoner liter
DIESEL → NOLL

1 buss ≈ 5 gånger mer än
Skagerrakbanans
årsförbrukning av CO2 utsläpp



BILRESOR

1 470 miljoner liter
BENSIN → NOLL

1 personbil ≈
Skagerrakbanans
årsförbrukning av CO2 utsläpp



LASTBILSTRANSPORTER

115,2 miljoner liter
DIESEL → NOLL

1 lastbil ≈ 5 gånger mer än
Skagerrakbanans
årsförbrukning av CO2 utsläpp

Fjärde steget är 3 200 flygresor Oslo – Göteborg som förbrukar 3,2 miljoner liter flygfotogen ersätter vi med 0 liter flygfotogen. En flygpassagerare avger 0,2 gCO₂/km Oslo – Göteborg avger 60 kgCO₂ vilket motsvarar ungefär Skagerrakbanans årsförbrukning av CO₂ utsläpp.

Tredje steget är 5 120 bussturer förbrukar 9,6 miljoner liter diesel ersätter vi med 0 liter diesel. En buss avger 1,2 kg CO₂/km en resa Oslo – Göteborg avger 360 kg CO₂ alltså en lastbilar avger 5 gånger mer än Skagerrakbanans årsförbrukning av CO₂ utsläpp.

Nästa steg är 7 miljoner bilresor som förbrukar 1 470 miljoner liter bensin ersätter vi med 0 liter bensin. En personbil avger 0,2 gCO₂/km Oslo – Göteborg avger 60 kgCO₂ vilket motsvarar ungefär Skagerrakbanans årsförbrukning av CO₂ utsläpp.

Överst lastbilstransporter 3000 per dygn 30 mil förbrukar 115,2 miljoner liter diesel ersätter vi med 0 liter diesel. En lastbil avger 1,2 kg CO₂/km en resa Oslo – Göteborg avger 360 kg CO₂ alltså en lastbilar avger 5 gånger mer än Skagerrakbanans årsförbrukning av CO₂ utsläpp.

Uddevalla kommun

Uddevalla blir allt viktigare som tillväxtmotor för Västra Götaland, Bohuslän och Trestad

Lägre arbetslöshet med effektiva transporter

Förbättrad kollektivtrafik avlastar E6

Stora miljöförbättringar uppstår med nollutsläpp

Uddevalla är mitt emellan Oslo och Göteborg i en av Europas starkaste ekonomiska korridorer

Norska företagsetableringar kommer till Uddevalla

Kärleken frodas i Uddevalla



