

# INTERCITY TOG OG GREEN FREIGHT CORRIDOR

**Resume´ fra forprojekt: Oslo - København korridoren  
- med inblik mod Hamburg 2022**

[www.8millioncity.com](http://www.8millioncity.com) | [www.facebook.com/8millioncity](https://www.facebook.com/8millioncity)

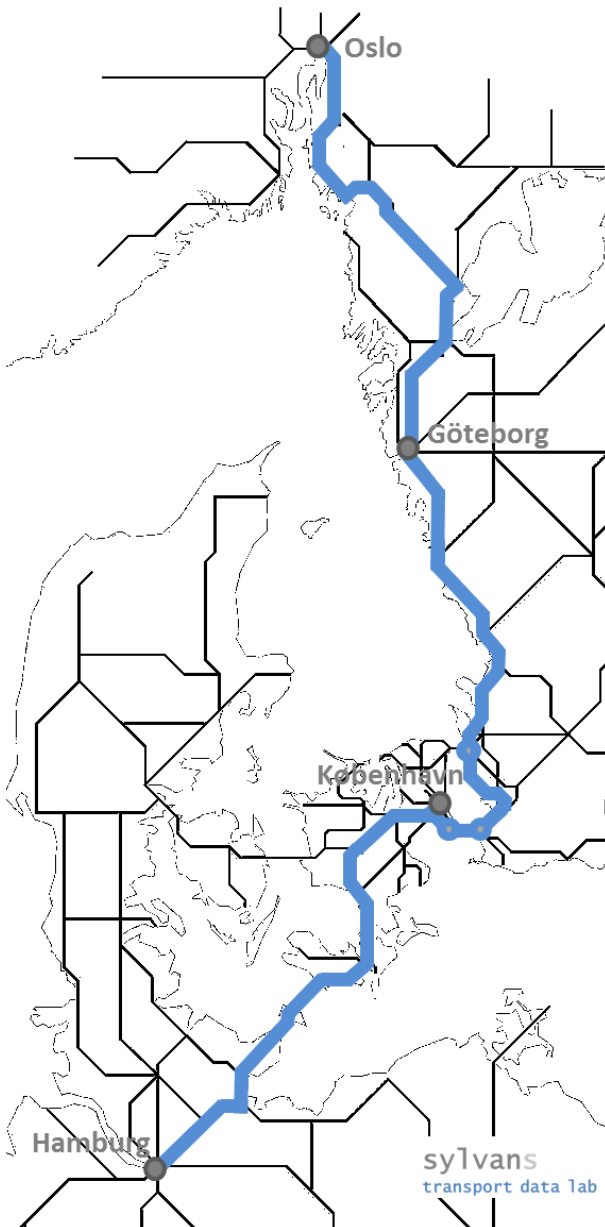
Akershus fylkeskommune | Region Halland | Business Region Göteborg | Malmö stad | Göteborgs Stad  
Region Skåne | Helsingborgs stad | Oslo kommune | Region Hovedstaden | Københavns Kommune  
Østfold fylkeskommune | Västra Götalandsregionen | Trafikverket | Statens vegvesen



EUROPEISKA UNIONEN  
Europeiska regionala  
utvecklingsfonden



Interreg IVA  
ÖRESUND - KÄTTGAT - SKAGERRÅK



## WP 1: InterCity tog og Green Freight Corridor

Resumé fra forprojekt:

*Oslo-København korridoren  
- med udblik mod Hamburg 2022*

21 December 2012



## Jernbanens standard 2012 (I)

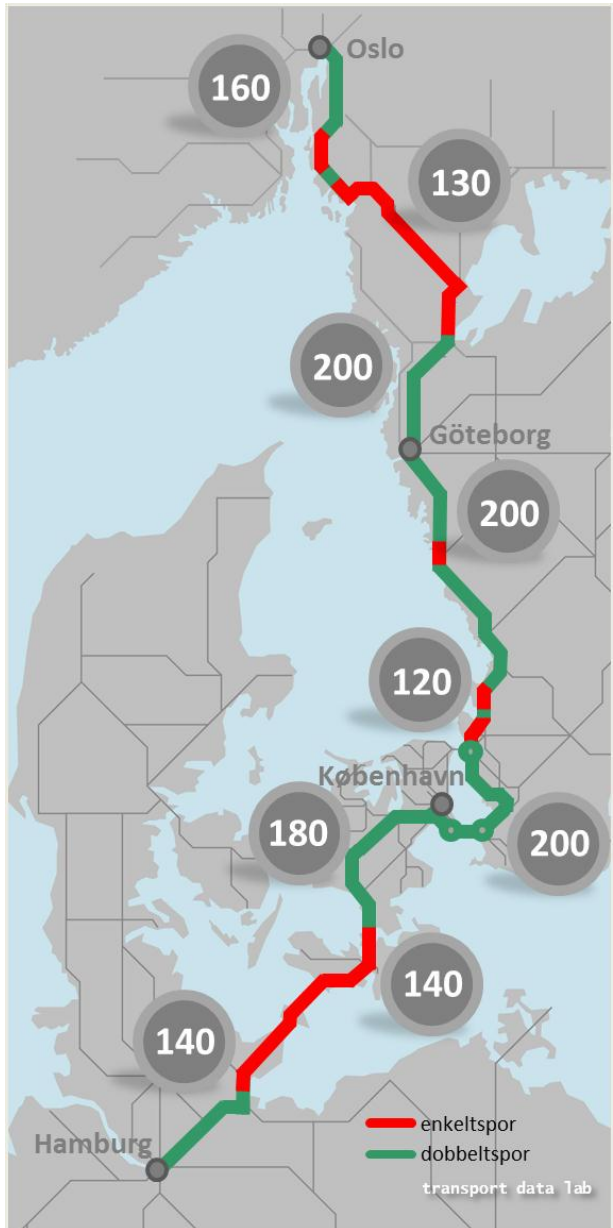
Nu-situationen:

Korridoren Oslo-København-Hamburg har på visse strækninger en acceptabel standard.

MEN lange sektioner med enkeltspor findes i nord og i syd.

- ▷ Moss - Kornsjø
- ▷ Kornsjø - Trollhättan
- ▷ Hallandsås tunneln
- ▷ Ängelholm-Helsingborg C
- ▷ Vordingborg -Rødby (grænsen)
- ▷ Puttgarden - Lübeck

Udbygning af disse sektioner er en forudsætning for positiv samfundsnytte !



## Jernbanens standard 2012 (II)

Service niveauet er langt fra en central-europæisk højhastighedsstandard!

Visse delstrækninger har kun regionaltog standard  
 → lange rejsetider

På flere steder er standarden den samme som for 25 år siden.

### Oslo-Göteborg

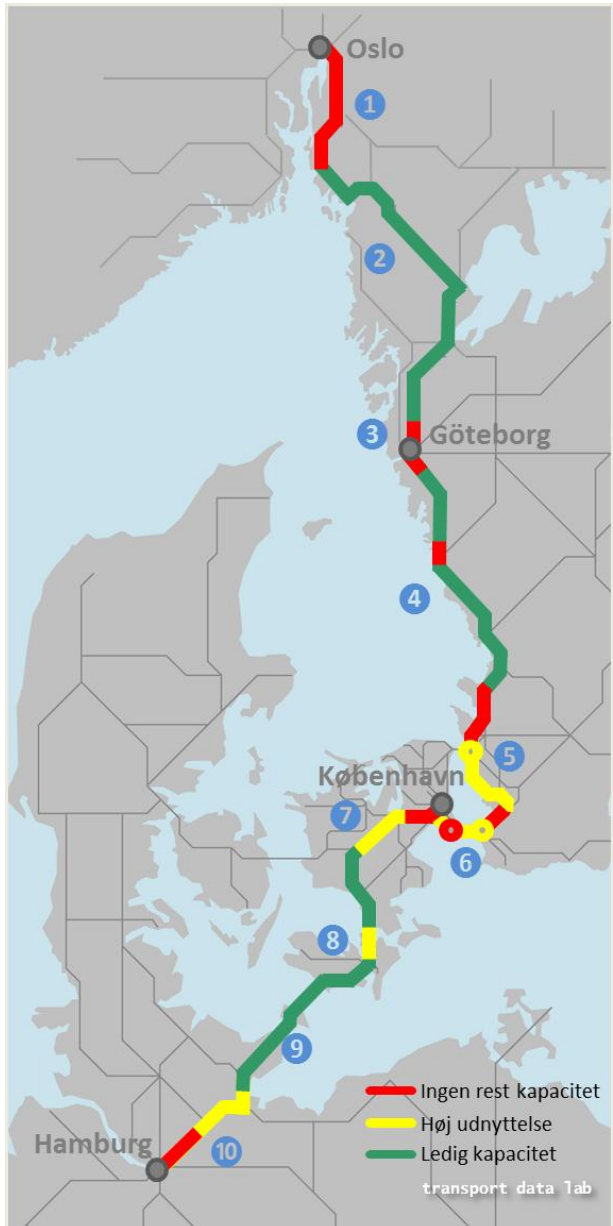
Rejsetid	3:52	IR-tog	Gns.fart
Antal tog/dg (begge retn)	6		90 km/t

### Göteborg-København

Rejsetid	3:46	Ø-tog	Gns.fart
Antal tog/dg (begge retn)	32		92 km/t

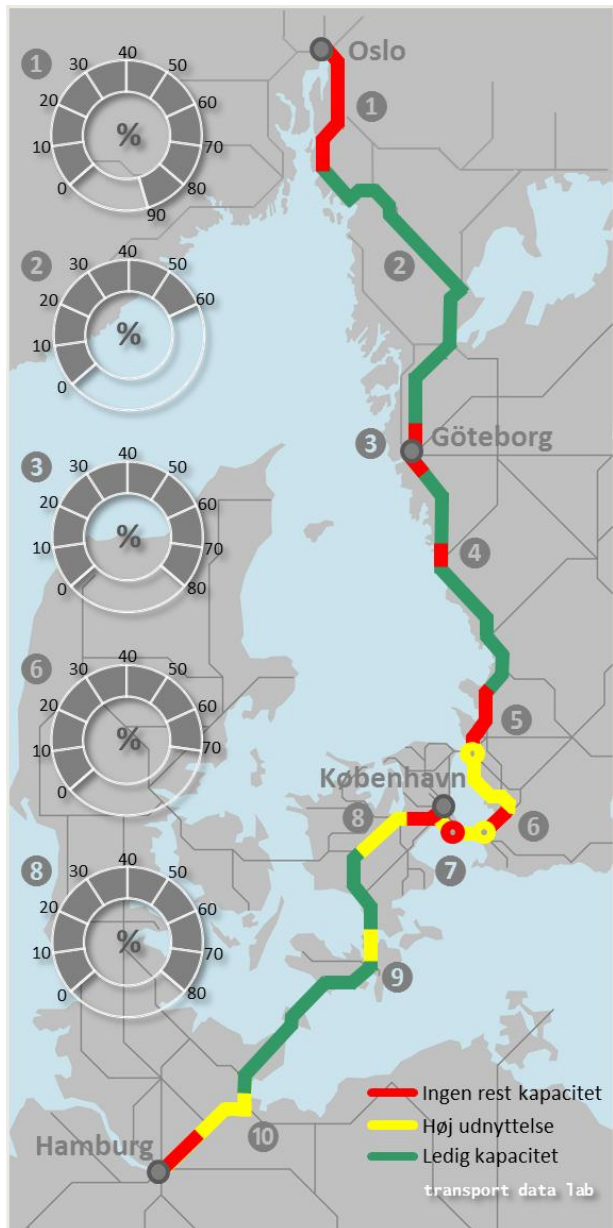
### København-Hamburg

Rejsetid	4:41	ICE	Gns.fart
Antal tog/dg (begge retn)	10		77 km/t



## Eksempler på trafikbilledet

- 1 Oslo-Ski-Moss stærkt overbelastet strækning  
Tog klarer 20% af total vej og banetrafik ind til Oslo
- 2 Ringe standard → få tog/lang rejsetid. Ledig kapacitet  
Biltrafik dominerer E6. Tog klarer <5% af persontrafikken.
- 3 Intens trafik omkring Göteborg  
Västlänken vil øge togtrafikandel til ca. 20%.
- 4 Västkostbanan mangler færdiggørelse.  
Biltrafik på E6 vokser. Togtrafik udgør ca. 10%.
- 5 Højt belastet trafiksystem omkring Helsingborg og Malmö.  
Omkring 20% af trafikken er med tog
- 6 Over Øresundsbron passerer 70.000 personer dagligt, heraf  
30.000 med tog (43%). Jernbanen er i fortsat vækst.
- 7 På vestgående linjer ca. 110.000 togpassagerer/dg.  
Kun omkring 15% af total trafik, udbygning kræves.
- 8 Stor togpendling mod København (ca. 15%)  
Udbygning kræves.
- 9 Biltrafik dominerende i Nordtyskland (A1 mod Hamburg).  
Ringe togtilbud. Nyt dobbeltspor kræves.
- 10 Intens trafik indtil Hamburg.  
S4 mangler udbygning.



## Kapacitet og vigtige udbygningsbehov - udkast

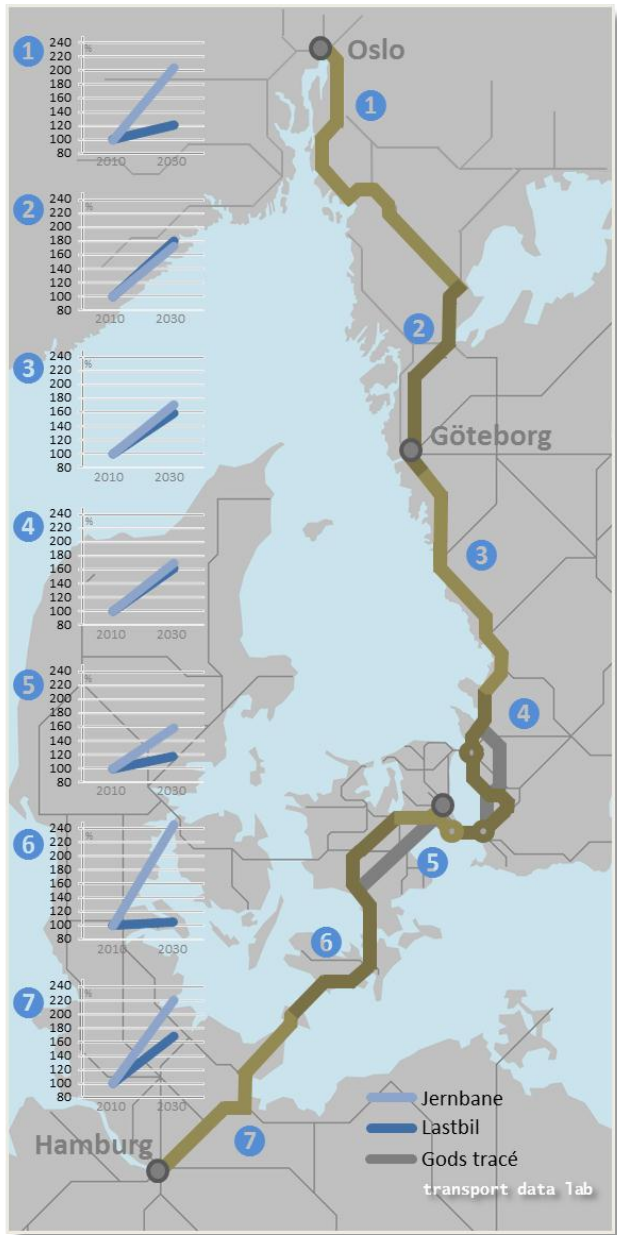
- 1 Oslo-Ski-Moss stærkt overbelastet strækning.  
Plan: dobbeltspor Oslo-Ski + gennem Moss
- 2 Fra grænsen til Trollhättan findes restkapacitet.  
Årsag: Lang rejsetid → lav markedsattraktion.  
Plan: mangler
- 3 Nyt dobbeltspor Öxnared/Trollhättan-Göteborg etableret.  
Ingen restkapacitet omkring Göteborg → Västlänken bygges
- 4 5 Færdiggørelse af Västkostbanans opgradering.  
Plan: udbygning gennem Varberg (tunnel),  
Plan: Hallandsås tunnel færdiggøres.  
Plan: Ängelholm-Maria (Maria-Helsingborg mangler)
- 6 Strækningen Malmö-Lund er voldsomt overbelastet!  
Plan: 3.-4. spor etableres. Lund-Flackarp mangler.
- 7 Øresundsbanen udnyttet fuldt ud.  
Plan: Kastrup station nye perronspor og godskapacitet.
- 8 København-Ringsted er kapacitetsmæssigt fuldt udnyttet.  
Plan: Nyt dobbeltspor etableres.  
Plan: Ny Ellebjerg knudepunkt og 3. spor Ørestad (mangler)
- 9 Nyt dobbeltspor til Femern.  
Plan: etableres formentlig sammen med ny Storstrømsbro.
- 10 Tyske landanlæg. Dobbeltspor behøves.



## Persontrafikprognose 2010 → 2030

- ▷ Generelt større vækst for tog end personbil, 47% resp 40%.
- ▷ Væksten er især regional kollektiv trafik til/fra de større byer i korridoren.
- ▷ Personbiltrafikken ventes fordoblet i den norske/ svenske del af korridoren, mod 20% i DK
- ▷ Togtrafikken taber markedsandel SE/NO, men vokser omkring København

Mio togpass/år	2010	2030
NO-SE grænse Kornsjø	0,1	0,3 (?)
SE-DK grænse Øresundsbron	10,4	15,2



## Godsprognose 2010 → 2030

- ▷ Den gennemsnitlige vækst i lastbiltransporter i korridoren ventes ifølge Transtools-modellen af være 60% over 20 år.
- ▷ Jernbanen transporterer samlet væsentlig mindre gods end lastbilerne.
- ▷ I Norge giver udbygning af banekapaciteten et betydeligt løft i indenrigs transport.
- ▷ Stor vækst for lastbil- og banetransporter i korridoren Øresund-Femern, og udbygning af infrastrukturen giver markant vækst på jernbane.

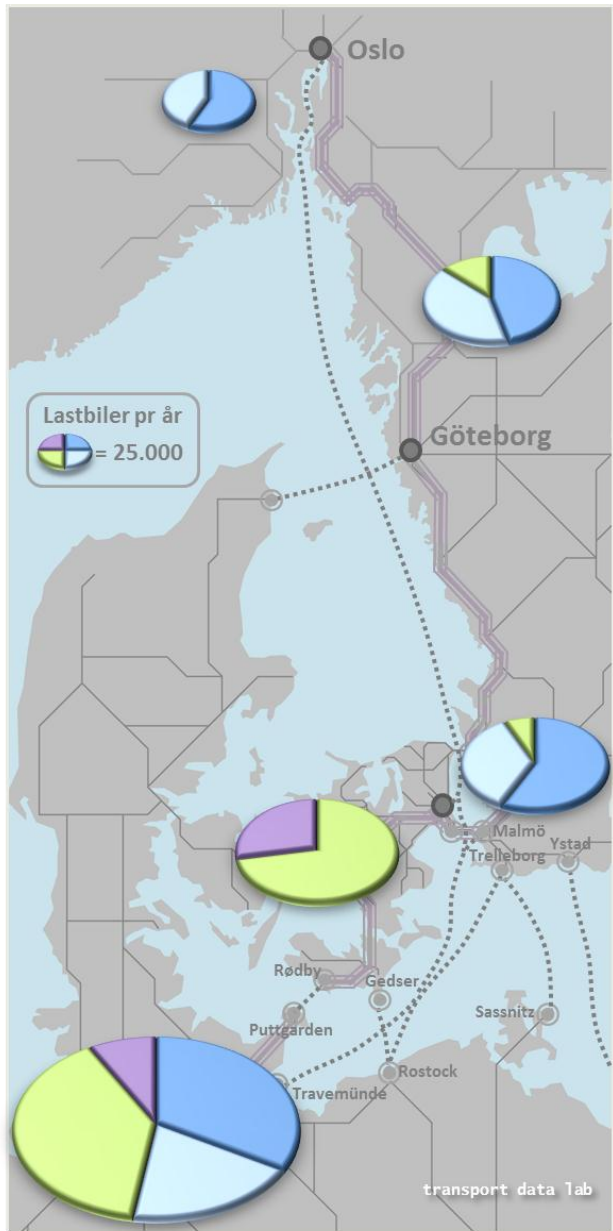
### SE-DK grænsen (Øresundsbron):

7 mio ton → 18 mio ton på bane Øresund-Femern  
 38 godstog/dg → 84 godstog/dg (2027)  
 (andel bane-vej: 55%-45%)

### NO-SE grænsen (Sør):

6 godstog/dg og begrænset kapacitet til vækst  
 (andel bane-vej: 13%-87%)



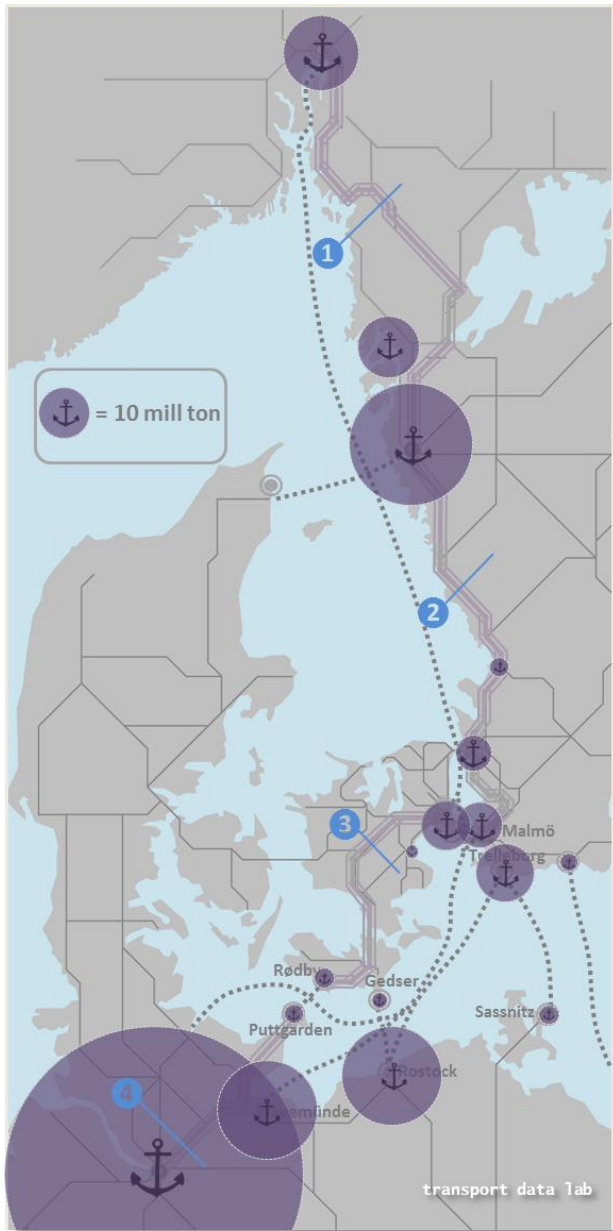


## Lastbilgods NO/SE/DK → DE

Lastbiltransporter Skandinavien-Tyskland via Østersøfærger er igen i vækst. Fordeling af lastbiltrafik ad søvejen nord-syd sker på følgende ruter (Rambøll-data):

- Færgeruter Skåne-Travemünde
- Færgeruter Skåne-Rostock/Skåne-Sassnitz
- Færgerute Rødby-Puttgarden (Fehmarn ruten)
- Færgerute Gedser-Rostock

- ▷ Norgestrafikken til Tyskland benytter primært de sydsvenske færgeruter over Østersøen.
- ▷ Trafikken fra Vestsverige benytter desuden Danmarksvejen, og halvdelen af alle lastbiltransporter går mod Vesttyskland
- ▷ Næsten 75% af lastbiltransporterne fra Skåne skal mod Vesttyskland/Centraleuropa, og en stor del benytter i dag "parallelruten" til Travemünde udenom Danmark.
- ▷ Østdansk trafik benytter primært Rødby-Puttgarden
- ▷ Trafik fra Tyskland fordeler sig omtrent 50/50 via DK og SE.



## Gods via sø, vej og bane

Omsætningen i havnene udgør en meget stor del af samlet godsvolume – specielt for længere transport ind og ud af Skandinavien.

- ▷ Hamburg: med 120 mill tons årligt er Hamburg en vigtig oversøisk havn for hele Skandinavien.
- ▷ Øresund: Copenhagen-Malmø Port, Helsingborg og Trelleborg håndterer små 40 mill tons årligt
- ▷ Göteborg: Dominerende skandinavisk havn, der omsætter ca. 40 mill tons årligt.
- ▷ Oslo håndterer 15 mill tons årligt.

---

**1** Bil: 12 mill ton. Dominerende lastbiltrafik på E6  
Tog: 2 mill ton på Vänernbanen

---

**2** Bil: 20 mill ton. Dominerende lastbiltrafik på E6  
Tog: 3 mill ton på Väst kustbanen

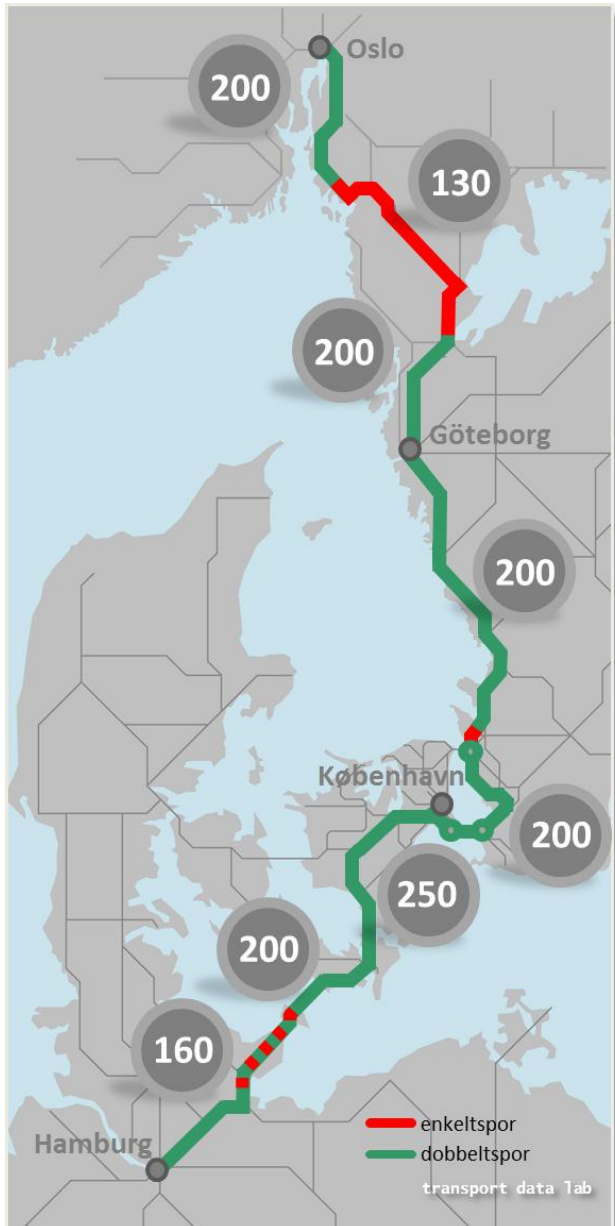
---

**3** Bil: 25 mill ton på E47 (øvrige motorveje ikke inkl.)  
Tog: 9 mill ton på hovedlinjen – Vestbanen

---

**4** Bil: 28 mill ton på A1 uden for Hamburg  
Tog: 8 mill ton alene transit og im/export Danmark

---



## Plan – gennemført 2025

### Danmark:

- ▷ Strækningen Øresund-Femern indrettet til 200 km/h
- ▷ Dog 250 km/h via Ringsted som første sektion
- ▷ Signalsystem ETCS-2, Ny Storstrømsbro og øv opgradering

### Tyskland:

- ▷ Dobbeltspor aftalt (åben senest 2027, måske før)
- ▷ Minimum 160 km/h (måske højere)

### Sverige:

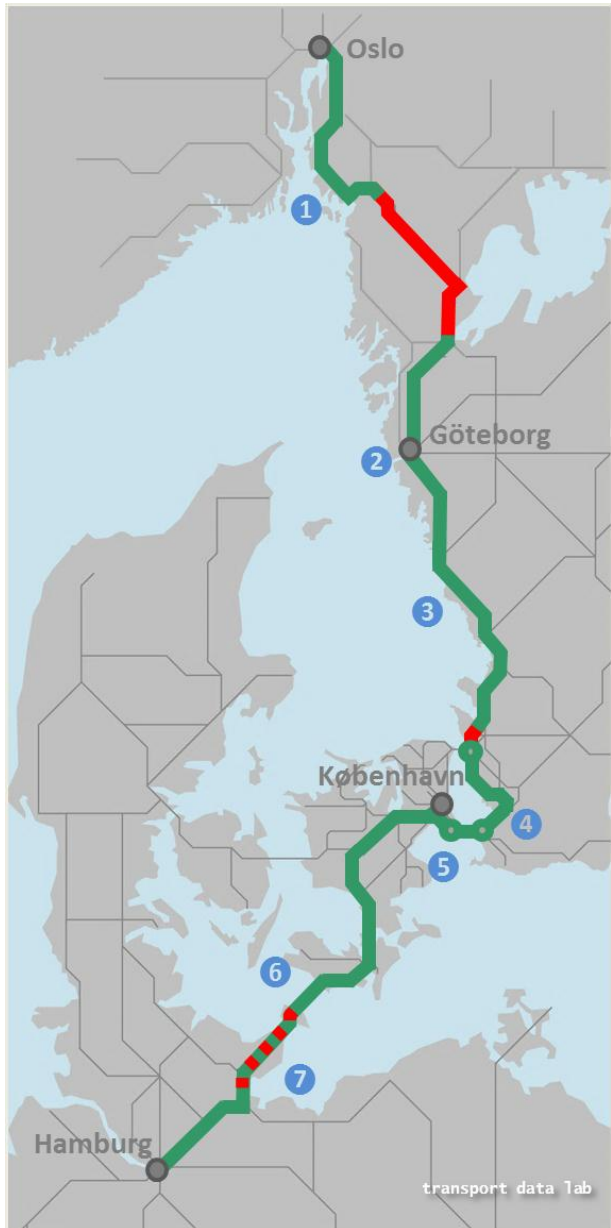
- ▷ Trollhättan-Norske grænse mangler
- ▷ Västkostbanan: Maria-Helsingborg mangler

### Norge:

- ▷ 1. etape dobbeltspor Haug-Sarpsborg forudsat
- ▷ Sarpsborg-Halden-Norske grænsen mangler

2025 (estimeret)	Rejsetid	Gns.fart
Oslo-Göteborg	3:10	110 km/t
Göteborg-København	3:05	112 km/t
København-Hamburg*	2:30	144 km/t

\* Med fuldt dobbeltspor

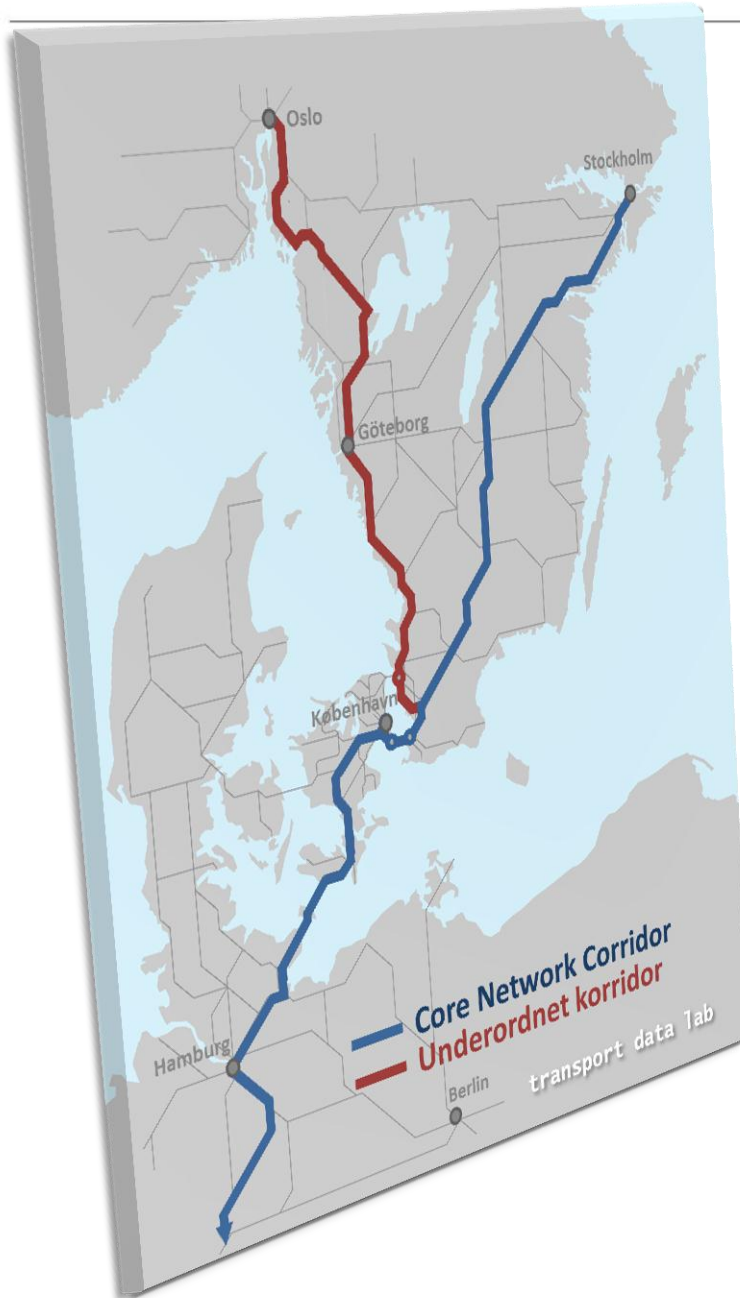


## Nationale investeringsprogrammer frem til 2025

Der er max planlagt investeringer for € 18,1 milliarder

- ▷ heraf er i DK i byggefase € 8,8 milliarder (åbnes før 2022)
- ▷ der er relativt lille budget i Sverige
- ▷ mangler Halden-Kornsjø-Öxnered + Maria-Helsingborg mm.

1	Oslo-Ski Moss-Halden	€ 3,0 milliarder € 2,5 milliarder
2	Västlänken	€ 1,4 milliarder
3	Västskustbanan Varberg, 1. etape Ängelholm-Maria	€ 0,5 milliarder
4	Malmö-Lund	€ 0,4 milliarder
5	Nyt spor Ringsted Øresundsbane, Kastrup Ringsted-Rødby + Storstrømsbro	€ 3,3 milliarder
6	Fehmarn Belt projektet	€ 5,5 milliarder
7	Dobbeltspor Puttgarden-Lübeck ca.	€ 1,5 milliarder
<b>Samlede investeringer</b>		<b>€ 18,1 milliarder</b>



## Har korridoren EU prioritet?

- ▷ EU's trans-europæiske net indeholder en række højt prioriterede korridorer.
- ▷ For Skandinavien går den vigtigste strækning mellem Stockholm og Italien
- ▷ EU investeringsstøtte gives fra den såkaldte TEN-T fond.
- ▷ Den del af COINCO korridoren, der går fra Lund til Oslo, er med i Core Network, men ikke i en Core Network korridor, som EU giver højeste prioritet.

