

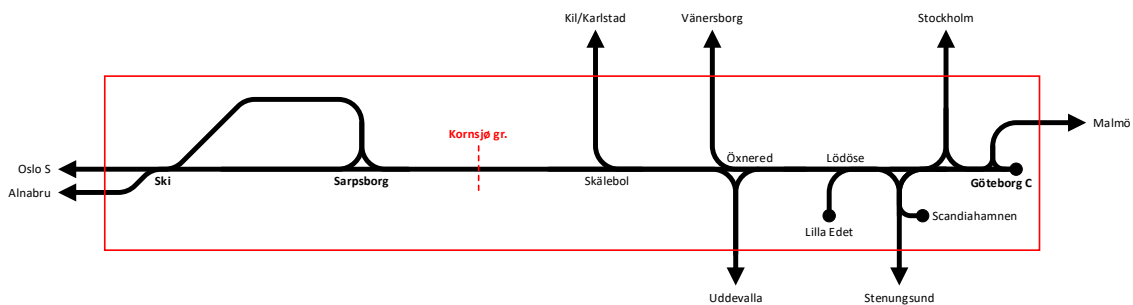
Oppsummeringsnotat

Norge-/Vänernbanan - Østfoldbanen

Dette notatet er utarbeidet av «Forum for grensekryssende jernbane», hvor Trafikverket og Jernbanedirektoratet deltar.

Geografisk avgrensning av analysekorridor

Korridoren som analyseres er i denne sammenhengen avgrenset av det markerte området på figuren under.



Aktuelle utredninger og underlag

Følgende utredninger berører korridoren:

- **Mulighetsstudie, utbyggingskonsepter for intercitystrekningen Østfoldbanen** (Jernbaneverket, 2011). Mulighetsstudie som ble utarbeidet i forkant av KVUen året etter. Opprettholdelse av gjeldende stasjonsstruktur ble anbefalt her, og var en konsekvens av anbefalt konsept, ikke som en absolutt binding i utredning(e) (selv om det var et vesentlig press på å unngå nedleggelse).
- **Konseptvalgutredningen for IC-strekningen Oslo-Halden** (Jernbaneverket, 2012). Konseptvalgutredning av togtilbudet i korridoren mellom Oslo og Halden. KVUen anbefaler dobbeltspor på hele denne strekningen. Korridor i anbefalingen var en konsekvens av stasjonsstruktur, som også har blitt påvirket av stedlige forhold (slik som svært krevende grunnforhold og byområder som skal forseres).
- **Huvudrapport Oslo–Göteborg: Utvikling av jernbanen i korridoren** (Trafikverket og Jernbaneverket, 2016). Resultatet av ett norsk regeringsopdrag till Jernbaneverket att i samarbeite med Trafikverket utreda sträckan. Rapporten beskriver möjligheter och begränsningar för utveckling av gods- och persontrafik på bana i korridoren. Åtgärdsförslag beskrivs på kort, mellanlång och längre sikt (från 2033 och efter). På längre sikt rekommenderades sammanhängande dubbelspår Oslo-Göteborg.
- **250 km/tim med blandad trafik** (Trafikverket 2020). Rapporten beskriver förutsättningar och åtgärder för att höja hastigheten till 250 km/tim på ett antal befintliga banor i Sverige. God potential bedöms finnas på delar av sträckorna Oslo – Göteborg – Malmö, Stockholm – Sundsvall – Skellefteå och Stockholm – Örebro.
- **Utpekad bristanalys: Göteborg–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider** (Trafikverket, 2021). Fokus var här på den enkelspåriga delen med högst kapacitetsutnyttjande, Öxnered-Skånebol. I rapporten redovisas förslag till åtgärder, grova kostnadsindikationer samt åtgärdernas effekter och bidrag till måluppfyllelse.
- **Mulighetsstudie Oslo-Göteborg** (Trafikverket og Jernbanedirektoratet, 2023). I denne utredningen analyseres ulike ambisjonsnivåer og løsninger for å legge til rette for et bedre togtilbud mellom Oslo og Göteborg, både for gods- og persontog. Prosjektet identifiserte god nettonytte i å gjennomføre tiltak for flere, lengre og raskere godstog.
- **Potensialanalyse for godstrafikk** (Jernbanedirektoratet, 2024). Det ble utarbeidet en nasjonal studie av potensialet for gods på jernbane i fremtiden, uavhengig av tiltak. Alle trafikkslag på

omtalt i studien, og analysene bygger på en kombinasjon av modellkjøringer i NGM og kontakt med aktørene i markedet. Analysen tilsier vekst i etterspørselen etter kombitor mellom Oslo og Kornsjø, fra rundt 46.000 nettotonn i 2022 til rundt 77.000 nettotonn i basis-scenariet i 2060.

- **Potensialanalyse for persontrafikk** (Jernbanedirektoratet, 2024). Utarbeidet som grunnlag til NTP 2025-2036. Potensialanalysen prognostiserer vekst i alle transportrelasjonene til utlandet (kapittel 6.1.7), men ulike vekstfaktorer for de ulike markedene. Transportrelasjonene som betjenes i korridoren Oslo – Göteborg prognostiseres å øke, til dels kraftig.

Infrastrukturtiltak og status

Det gis i det følgende en oversikt over pågående, bundne og prioriterte tiltak i korridoren, og deres status i gjeldende planverk. Drifts- og vedlikeholdstiltak er ikke tatt med i oversikten, kun tiltak som medfører ny eller endret kapasitet på infrastrukturen. Mindre tiltak, slik som plattformhøyninger etc., er som hovedregel ikke tatt med. Det listes også opp nylig gjennomførte tiltak.

Tiltak	Beskrivelse	Planeringslære/status
Follobanen	Ny dobbeltsporet jernbane mellom Oslo S og Ski.	Ferdigstilt 2022/2023.
Sandbukta-Moss-Såstad	Gjennomgående dobbeltspor, inkludert ny stasjonsutforming med fire plattformspor i Moss.	Utbygging pågår, forventet ferdigstillelse 2030.
ERTMS Ski-Kornsjø		Skal settes i drift i 2029, iht. Nasjonal signalplan 2023. Det er stor usikkerhet knyttet til dette tidspunktet.
Stasjonsombygging, Sarpsborg stasjon		Tiltak antas å bli utløst av innføringen av ERTMS.
Planskilt avgreining til Østre linje.	Vil gjøre det mulig med godstrafikk over Østre linje om det gjøres flere tiltak.	Inngår i effektpakke «Flere tog i Oslo-navet», som er prioritert i NTP 2025-2036.
Dobbeltspor Haug-Seut	Ny dobbeltsporsarsell med dimensjonerende hastighet 200/250 km/t. Inkluderer ny stasjonsutforming og -plassering Råde.	Inngår i effektpakke «Flere tog på Østfoldbanen», som er prioritert i NTP 2025-2036.
Stasjonsombygging, Fredrikstad stasjon		Inngår i effektpakke «Flere tog på Østfoldbanen», som er prioritert i NTP 2025-2036.
Nytt kryssingsspor Klavestad	Skal legge til rette for kryssing av 740 meter lange tog.	Inngår muligens i effektpakke «Flere tog på Østfoldbanen», som er prioritert i NTP 2025-2036, men dette er ikke avklart.
Förstärkning och utökad lastprofil i tunnlar Kornsjö-Skälebol	Ger möjlighet till större godståg	Planeras ca 2030-2031
Timmerterminal i Bäcke-fors	Nya möjligheter för timmertransporter på järnväg	Planeras 2028
Förlängt mötesspår och samtidig infart Bäcke-fors	Skapar möjlighet för möten med 750 m långa tåg.	Inngår i paketet «LTS; Övrigt stornät, åtgärder för långa godståg» i nationell plan 2022-2033.
Samtidig infart och plattformar i Brålanda	Ger effektivare tågmöten och ökad robusthet samt möjlighet för nytt stationsuppehåll för regionaltåg.	Samtidig infart (ca 2029-2030) och plattformar i Brålanda (tidigast ca 2030)

Frändefors samtidig infart	Ger effektivare tågmöten och ökad robusthet.	Trimningsåtgärd som planeras ca 2029-2030.
Förlängt mötesspår och samtidig infart i Trollhättan	Skapar mulighet for möten med 750 m långa tåg.	Ingår i paketet "LTS; Övrigt stornät, åtgärder for långa godståg" i nasjonell plan 2022-2033.
Vändspår i Älvängen	Effektivare vändningar for lokaltåg som förbättrar tidtabell och robusthet for alla tåg.	Ingår i nasjonell plan 2022-2033 med genomförande tidigast 2029.
Lärje oppstillningsbangård	Ny oppstilling for lokal- og regionaltdåg anpassat till Västlänken.	Ingår i nasjonell plan 2022-2033 med genomförande planerat till 2026.
Västlänken	Skapar ökad kapacitet i noden Göteborg samt mulighet for genomgående tågtrafik og nye stasjoner, främst for lokal- og regionaltdåg.	2026 öppnar Station Centralen som säckstation. Trolig öppningstid for hela Västlänken är 2030, men det finns osäkerheter.
Hamnbanan	Utbyggnad till partiellt dubbelspår for gods till og från Göteborgs hamn.	Öppnade for tågtrafik 2023

Togtrafikk i dag og prognoser for fremtidig togtrafikk

Det er her satt opp en sammenligning av total trafikkbelastning i henhold til ulike prognoser for sivil transport. Alle tall angir enkeltturer, antall tog per døgner.

Togslag/linje og endestasjoner	Kjørt trafikk i T23 ¹	Tildelt trafikk i T24 ²	TRVs Basprognos for 2045 ⁴	T-NTP 22-33 ⁵
RE20, Oslo S – Göteborg C	8	15	14	8
Kombitog Alnabru – Göteborg/Trelleborg	5	6	5	12
Vognlast Sverige – Sarpsborg/Rolvsøy		2		4
SUM grensekryssende	13	21³	19	24

Forklaringer til tabellen:

- 1: Antall tog per dag, vardagsmedelsdygn.
- 2: Antall tog per linje per dimensjonerende dag.
- 3: Vognlasttogene går ikke på dager der kombitogene har maksimalt antall avganger. Maksimalt antall avganger per dag er derfor 21, ikke 23.
- 4: Basprognos i 2024. Gäller for vardagsmedelsdygn.
- 5: Fra tilbudskonseptet T_{FørstePeriode}NTP2022-2033. Antall tog per linje per dimensjonerende dag.

Aktuelle problemstillinger, utredningsbehov etc.

De norske og svenske prognosene for trafikkutvikling er ikke like.

Jernbanedirektoratet er bedt om å legge til rette for et gjennomgående nattogtilbud mellom Oslo og København/Hamburg. Dette er foreløpig ikke tatt med i hverken Jernbanedirektoratets eller Trafikverkets prognoser. DSB har vist interesse for å betjene relasjonen København – Oslo på kommersielt grunnlag.

På svenska sidan planeras åtgärder för långa godståg, men det saknas planar för detta på norska delen av sträckningen.