

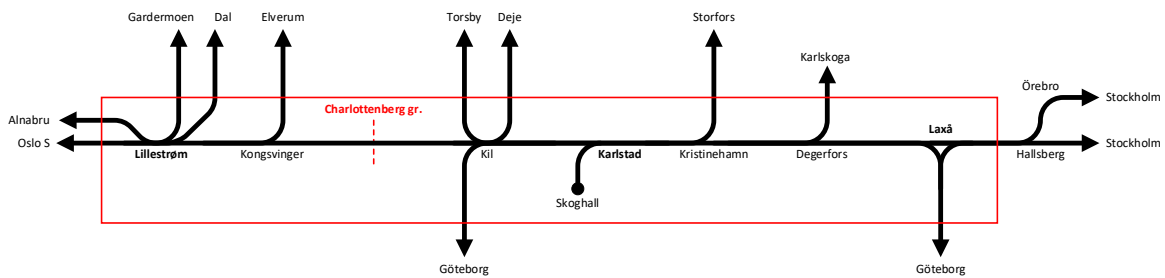
# Oppsummeringsnotat

## Värmlandsbanan - Kongsvingerbanen

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:

- **Åtgärdsvalsstudie Stockholm-Oslo** (Trafikverket, 2018). En övergripande ÅVS som genomfördes tillsammans med berörda parter som regioner, fylken, kommuner, operatörer, Jernbanedirektoratet och Statens vegvesen. Redovisas med inriktning på brister, behov, mål och preliminära åtgärdsförslag. Det ingår även rekommenderade åtgärdsförslag som kan fungera som ett gjensamt underlag for fortsatt planering.
- **Utredningar Värmlandsbanan och Mäljarbanan** (Trafikverket). Analys av Värmlandsbanans betydande brister i användbarhet, kapasitet, robusthet och punktlighet. Flera utredningar på Mäljarbanan, som tex ÅVS Västerås-Örebro, kapasitetsanalyser Kolbäck-Hovsta och Frövi-Hallsberg samt funktionsutredningar på prioriterte åtgärder enligt kapasitetsstudier.
- **Godsstrategi til NTP 2022-2033** (Jernbanedirektoratet, 2019). Denne strategien er nasjonal, og omtaler dermed også korridoren Oslo – Narvik via Sverige. I denne strategien anbefales det å øke lengden på møtesspor for å tillate standard tog lengde 740 m, samt flere kryssingsspor for å legge til rette for økt frekvens av kombigodstog.
- **KVU Kongsvingerbanen** (Jernbanedirektoratet, 2020). I denne KVUen analyseres hvordan kapasiteten på Kongsvingerbanen bør økes, primært med fokus på regiontog på linje R14. I første omgang anbefales det at kapasiteten på linje R14 økes ved å sette inn lengre persontog eller andre typer tog med plass til flere passasjerer. For godstrafikken anbefales det å legge til rette for lengre tog. Det anbefales også at persontrafikk på relasjonen Oslo-Stockholm utredes nærmere. Gjennom en supplerende utredning i 2023 ble stasjonsstruktur på Kongsvingerbanen anbefalt vurdert videre.
- **Utredning 250 km/h på befintliga banor med blandad trafik** (Trafikverket, 2020). Rapport som bygger på en analys av stråk med potential att uppgradera järnvägsnätet till 250 km/h. Flera stråk pekas ut som intressanta och med god samhällsekonomisk lönsamhet, som tex Stockholm-Örebro.
- **Utpekad bristanalys Stockholm-Öslo – Delen genom Värmland** (Trafikverket, 2021). Sammanfattar utredningsläget för utredningar i Värmland som avser stråket Stockholm-Öslo. I bristanalysen redovisas även prioriterte åtgärder i Värmland.
- **Mulighetsstudie Oslo-Stockholm** (Trafikverket og Jernbanedirektoratet, 2022). I denne utredningen ble en ny jernbaneforbindelse mellom Arvika og Ski/Lillestrøm vurdert. Utredningen konkluderte med at en slik ny bane fra et kapasitetsperspektiv heller bør grene av fra Ski enn fra Lillestrøm,

men begge alternativene hadde negativ netto nåverdi. Videre utredning av utbygging på strekningen ble likevel anbefalt på grunn av høy bruttonytte.

- **Potensialanalyse for godstrafikk** (Jernbanedirektoratet, 2024). Utarbeidet som grunnlag til NTP 2025-2036. Baserer seg på modellkjøringer i Nasjonal Godsmodell og kontakt med markedsaktørene. Analysen tilsier en økning i etterspørsel etter kombitog på strekningen, fra rundt 120.000 nettotonn i 2022 til rundt 230.000 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 – Stockholm prognostiseres å øke, til dels kraftig.
- **Strategisk plan för tågtrafiken i Värmland 2024-2040** (Värmlandstrafik, 2024). Strategisk plan för tågtrafiken i Värmland är framtagen för att ge en samlad riktning för utvecklingen av tågtrafiken i Värmland. Planen ska även fungera som ett kunskapsunderlag och verktyg för planeringsprocesser nationellt, regionalt och lokalt.
- **Lokaliseringsutredning för en framtida Nobelbana Örebro - Kristinehamn** (Oslo-Sthlm 2.55 AB, startar 2024). En utredning initierad och finansierad av Oslo-Sthlm 2.55 AB som syftar till att identifiera den mest lämpliga sträckningen för en ny järnväg mellan Örebro och Kristinehamn.
- **Gods i Värmland del 1 och 2** En åtgärdsvalsstudie i första steget (Trafikverket region Väst 2021) som genomförts med identifierade åtgärdsförslag. Som sedan har följts av Gods i Värmland del 2 med fokus på järnvägslösningar och vart en framtida godsbangård ska etableras med koppling till Värmlandsbanan och det behov som bl a Karlstads nya stationslösning kräver (Pågåår).

## 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 plattformshøjninger etc., er som hovedregel ikke tatt med. Det listes også opp nylig gjennomførte tiltak.

Tiltak	Beskrivelse	Planeringslage/status
Nytt møtesspor Galterud	Tilhører trinn I (nært forestående). Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036.
Nytt møtesspor Boddung	Tilhører trinn I (nært forestående). Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036.
Forlenget møtesspor Rånåsfoss	Tilhører trinn I (nært forestående). Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036.
Fjernet plankorsning Seterstøa	Tilhører trinn I (nært forestående). Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036.
Forlenget møtesspor Åbogen	Tilhører trinn II. Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036.
Forlenget møtesspor Magnor	Tilhører trinn II. Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036.

Forlenget møtesspor Skotterud	Tilhører trinn II. Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036.
Nytt møtesspor Granli	Tilhører trinn II. Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036.
Forlenget møtesspor og fjernet plankorsning Sander	Tilhører trinn II. Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036.
Forlenget møtesspor Seterstøa	Tilhører trinn II. Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036.
Stasjonstiltak Kongsvingerbanen	Effektpakken er en oppfølging av KVV Kongsvingerbanen, og skal muliggjøre økt transportkapasitet for regiontogtilbudet. Det er ikke sikkert at effektpakken vil ha betydning for grensekryssende trafikk.	Inngår i effektpakken «Utvikling av Kongsvingerbanen», som er prioritert i andre seksårsperiode av NTP 2025-2036.
Kapasitetsøkning på Norsenga tømmerterminal		Finansieres som et «mindre investeringstiltak».
ERTMS Lillestrøm – Charlottenberg		Skal settes i drift i 2029, iht. Nasjonal signalplan 2023. Det er stor usikkerhet knyttet til dette tidspunktet.
Välsviken mötesstation	Nya plattformar och ny mötesstation.	Ferdig 2021.
Väse mötesstation	Nya plattformar och förlängd mötesstation.	Ferdig 2024.
Karlstads Resecentrum	Bangårdsombyggnad och ny gångbro.	Byggnation pågår, klart 2026
ERTMS Charlottenberg – Laxå		Tidplan foreløpig uklart, avventer oversyn.

## 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 døgn.

Togslag/linje og endestasjoner	Kjørt trafikk i T23 <sup>1</sup>	Tildelt trafikk i T24 <sup>2</sup>	TRVs basprognos for 2045 <sup>3</sup>	TFørstePeriodeNTP 2022-2033 <sup>4</sup>
Fjerntog Stockholm - Oslo	10	10	10	6
Regiontog (Kristinehamn) - Karlstad - Kongsvinger	0-4	4 <sup>5</sup>	12	0
Kombitog Alnabru - Narvik	19	7	27	6 <sup>6</sup>
Kombitog Sverige - Alnabru		2		4 <sup>6</sup>
Tømmertog		10		26
Sand- og betongtog		2		1
Vognlasttog		2		8
<b>SUM grensekryssende</b>	<b>29-33</b>	<b>37</b>	<b>49</b>	<b>51</b>

### Forklaringer til tabellen:

- 1: Antall tog per dag, vardagsmedelsdygn.
- 2: Antall tog per linje per dimensjonerende dag.
- 3: Basprognos i 2024. Gäller for vardagsmedelsdygn.
- 4: Antall tog per linje per dimensjonerende dag, iht. tilbudskonseptet T<sub>FørstePeriodeNTP2022-2033</sub>.
- 5: Värmlandstrafik er tildelt to dobbeltturer per hverdagsdøgn til og fra Kongsvinger, men pr. august 2024 er disse ruteleiene ikke i bruk. Disse er ikke tildelt i T25.
- 6: Det legges til grunn at lengden på kombitogene økes til 740 meter.

## Aktuelle problemstillinger, utredningsbehov etc.

Planerade/finansierade åtgärder vil ikke gi økt kapasitet for fjerntog, hverken på svensk eller norsk side.

Det er avvik mellom prognosene (antall tog) for flere togkategorier, for eksempel regiontog mellom Kristinehamn/Karlstad og Kongsvinger.

Det planlegges økt tog lengde for godstog mellom Oslo og Narvik (til 740 m), men det er uklart om/hvordan dette kan håndteres på svensk side.