

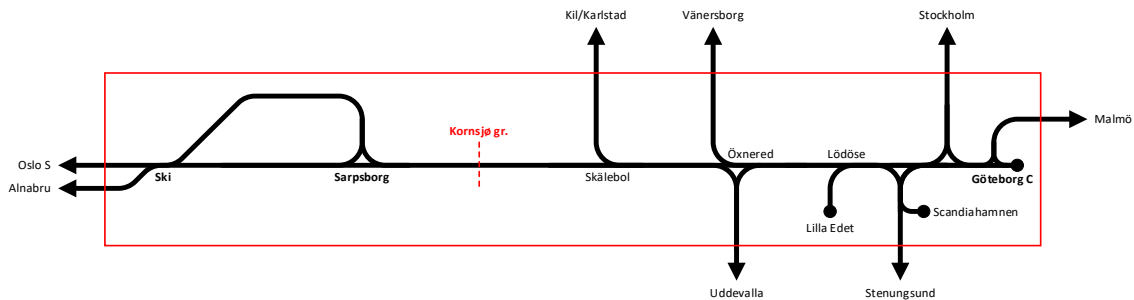
# Oppsummeringsnotat

## 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 til Jernbaneverket att i samarbeide 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.
- **Utpesad 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. Bland annat togs det fram förslag på tre nya förbigångsspår mellan Öxnered och Göteborg.
- **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 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.
- **Fjerntogstrategi, jernbanen 2050** (Jernbanedirektoratet, 2026). Nasjonal utredning om utviklingen av togtilbudet mellom landsdeler og over landegrensen mot 2050. Om relasjonen Oslo-Göteborg/København anbefaler strategien ingen infrastruktur-grep ut over prioriterte tiltak i NTP2025-2036, men en bedre tilrettelegging for gjennomgående ruter på strekningen.
- **Godsstrategi for jernbanen** (Jernbanedirektoratet, 2026). Nasjonal utredning om utviklingen av godstogtilbudet mot 2050. På Østfoldbanen til Sverige ventes en sterk økning i etterspørsel etter godstrafikk innenfor kombisegmentet, men at tiltakene i NTP2025-2036 er helt eller nesten tilstrekkelig for å dekke etterspørselen i et 2050-perspektiv.

## 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.	Tatt i bruk i 2022.
Dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad	Gjennomgående dobbeltspor, inkludert ny stasjonsutforming med fire plattformspor i Moss.	Under bygging, ferdigstilles etter 2030.
ERTMS Ski-Kornsjø		Etter 2030.
Stasjonsombygging, Sarpsborg stasjon		Tiltaket antas å bli utløst av innføringen av ERTMS. Det er imidlertid knyttet usikkerhet til dette.
Planskilt avgreining til Østre linje.	Forventes å gjøre det mulig med godstrafikk over Østre linje om det gjøres flere tiltak. Dette er imidlertid ikke hoved-hensikten med tiltaket.	Inngår i effektpakke «E15 Bedre region- og lokaltogtilbud på Østlandet», som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i NTP 2025-2036. Ferdigstillelse kan tidligst skje etter 2030.
Dobbeltspor Haug-Seut	Ny dobbeltsporparsell med dimensjonerende hastighet 200/250 km/t. Inkluderer ny stasjonsutforming og -plassering Råde.	Inngår i effektpakke «E22 To tog i timen Oslo-Fredrikstad», som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i NTP 2025-2036. Ferdigstillelse kan tidligst skje etter 2030.
Stasjonsombygging, Fredrikstad stasjon		Inngår i effektpakke «E22 To tog i timen Oslo-Fredrikstad», som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i NTP 2025-2036. Ferdigstillelse kan tidligst skje etter 2030.
Nytt kryssingsspor Klavestad	Skal legge til rette for kryssing av 740 meter lange tog.	Inngår i effektpakke «E22 To tog i timen Oslo-Fredrikstad», som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i NTP 2025-2036. Ferdigstillelse kan tidligst skje etter 2030.
Förstärkning och utökad lastprofil i tunnlar Kornsjö-Skälebol	Ger möjlighet till större godståg	Planeras cirka 2030-2031
Timmerterminal i Bäckefors	Nya möjligheter för timmertransporter på järnväg	Planeras 2028

Förlängt mötesspår och samtidig infart Bäckefors	Skapar mulighet for møten med 750 m långa tåg.	Ingår i systemutbyggnad for TEN-T stornät gods, framkomlighet for 750 m långa godståg. Trimningsåtgård.
Samtidig infart och plattformar i Brålanda	Ger effektivare tågmøten och økad robusthet samt mulighet for nytt stationsuppehåll for regionalståg.	Samtidig infart (trimningsåtgård cirka 2029–2030) och plattformar i Brålanda (tidigast cirka 2030)
Förlängt mötesspår i Brålanda	Skapar mulighet for møten med 750 m långa tåg.	Ingår i systemutbyggnad for TEN-T stornät gods, framkomlighet for 750 m långa godståg. Trimningsåtgård.
Frändefors samtidig infart	Ger effektivare tågmøten och økad robusthet.	Trimningsåtgård som planeras cirka 2029-2030.
Vändspår i Älvängen	Effektivare vändningar for lokaltåg som förbättrar tidtabell och robusthet for alla tåg.	Ingår i nationell plan 2026–2037 med genomförande tidigast 2029.
Lärje uppställningsbangård	Ny oppstilling for lokal- och regionalståg anpassat till Västlänken.	Ingår i nationell plan 2026–2037 med genomförande planerat till 2026.
Västlänken	Skapar økad kapacitet i noden Göteborg samt mulighet for genomgående tågtrafik och nye stasjoner, främst for lokal- och regionalståg.	2026 öppnar Station Centralen som säckstation. Trolig öppningstid for hela Västlänken är 2030, men det finns osäkerheter.
Hamnbanan	Utbyggnad till partielt 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 enkelturer, antall tog per døgn.

Togslag/linje og endestasjoner	Kjørt trafikk i T23 <sup>1</sup>	Kørd trafikk i T25 <sup>1</sup>	Tildelt trafikk i T26 <sup>2</sup>	TRVs Basprognose for 2045 <sup>4</sup>	NTP2025-2036 <sup>5</sup>
RE20, Oslo S – Göteborg C	8	14	15	8	15
Fjerntog Oslo-Göteborg/Malmö/København			2		
Kombitog Alnabru – Göteborg/Trelleborg	5	3	3	4	10 <sup>6</sup>
Vognlast Sverige – Sarpsborg/Rolvsøy			1		2
<b>SUM grensekryssende</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>21<sup>3</sup></b>	<b>22</b>	<b>24</b>

### Forklaringer til tabellen:

- 1: Antall tog per dag, vardagsmedelsdygn. (Uppgiftene for T25 är baserade på produktionsdata och är inte att betrakta som säkerställd statistik).
- 2: Antall tog per linje per dimensjonerende dag.
- 3: Vognlasttogene går ikke på dager der kombitogene har maksimalt antall avganger. Reelt antall avganger på dimensjonerende dager kan derfor være 20, ikke 21.

- 4: Basprognos i 2026. Gäller for vardagsmedelsdygn.
- 5: Antall tog per linje per dimensjonerende dag, iht. sammenligningsalternativet (dvs. at tiltak i NTP er forutsatt).
- 6: Det forutsettes at kombi- og vognlasttogenes lengde kan økes til 740 meter.

## **Aktuelle problemstillinger, utredningsbehov etc.**

Prognosene legger til grunn bygging av effektpakken «To tog i timen Oslo-Fredrikstad», som blant annet inneholder tiltaket dobbeltspor Haug-Seut. Effektpakken er prioritert i NTP 2025-2036, men budsjettssituasjonen har gjort at tiltakene trolig må skyves ut i tid.

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.

Det finns en stor skillnad mellan norsk och svensk prognos avseende kombitåg. Skillnaden beror främst på olika metodval där den norska prognosen bygger på en marknadsanalys och den svenska bygger på en ren modellberäkning.