

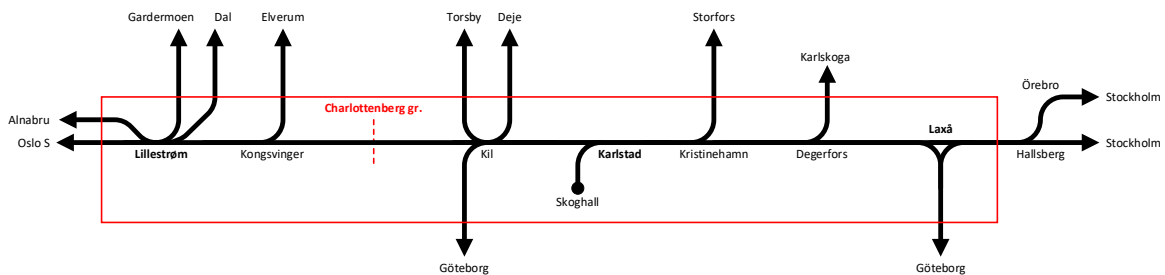
# Oppsummeringsnotat

## 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 gemensamt underlag for fortsatt planering. Ett ställningstagande om fortsatt samverkan i stråket mellan länderna och det fortsatta utredningsbehovet beslutades i avvaktan på eventuellt oppdrag från respektive regering (TRV 2018/60582).
- **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 toglengthe 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 oppgradera järnvägsnätet till 250 km/h. Flera stråk pekas ut som intressanta och med god samhällsekonomisk lönsamhet, som tex Stockholm-Örebro.
- **Utpeskad 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 brutto nytte.

- **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 for tågtrafiken i Värmland 2024–2040** (Värmlandstrafik, 2024). Strategisk plan for 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 planeringsprosesser nationellt, regionalt och lokalt.
- **Lokaliseringsutredning for en framtida Nobelbana Örebro - Kristinehamn** (Oslo-Sthlm 2.55 AB, avslutas 2026). 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 järnväglösningar och vart en framtida godsbangård ska etableras med koppling till Värmlandsbanan och det behov som bl a Karlstads nya stationslösning kräver (Klart 2026).
- **Fjerntogstrategi, jernbanen 2050** (Jernbanedirektoratet, 2026). Nasjonal utredning om utviklingen av togtilbudet mellom landsdeler og over landegrensen mot 2050. Om relasjonen Oslo-Stockholm anbefaler strategien at en mulig ny og raskere korridor utredes nærmere i en KVV i samarbeid med Trafikverket.
- **Godsstrategi for jernbanen** (Jernbanedirektoratet, 2026). Nasjonal utredning om utviklingen av godstogtilbudet mot 2050. På Kongsvingerbanen til Sverige ventes en økning i etterspørsel etter godstrafikk innenfor kombi- og tømmersegmentet, men at tiltakene i NTP2025-2036 er 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 plattformshøyninger etc., er som hovedregel ikke tatt med. Det listes også opp nylig gjennomførte tiltak.

Tiltak	Beskrivelse	Planeringslage/status
Nytt møtesspor Galterud	Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «E14c Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036, og som etter avtalen skal være tatt i bruk innen 2032. Tiltaket er påbegynt.
Nytt møtesspor Bodung	Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «E14c Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036, og som etter avtalen skal være tatt i bruk innen 2032.
Forlengt møtesspor Rånåsfoss	Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «E14c Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036, og som etter avtalen skal være tatt i bruk innen 2032.

Fjernet plankorsning Seterstøa	Skal tillate kryssing av lengre tog.	Inngår i effektpakken «E14c Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036, og som etter avtalen skal være tatt i bruk innen 2032. Tiltaket er påbegynt.
Forlenget møtesspor Seterstøa	Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «E14c Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036, og som etter avtalen skal være tatt i bruk innen 2032.
Forlenget møtesspor Åbogen	Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «E14c Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036, og som etter avtalen skal være tatt i bruk innen 2032.
Forlenget møtesspor Magnor	Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «E14c Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036, og som etter avtalen skal være tatt i bruk innen 2032.
Forlenget møtesspor Skotterud	Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «E14c Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036, og som etter avtalen skal være tatt i bruk innen 2032.
Forlenget møtesspor og fjernet plankorsning Sander	Skal tillate kryssing av 740 m lange tog.	Inngår i effektpakken «E14c Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik, via Sverige», som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2025-2036, og som etter avtalen skal være tatt i bruk innen 2032.
Stasjonstiltak Kongsvingerbanen	Effektpakken er en oppfølging av KVV Kongsvingerbanen, og skal muliggjøre økt transportkapasitet for regiontogtilbudet. Det er ikke kartlagt hvilke tiltak effektpakken vil inneholde, og 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		Status og finansiering uklart.
ERTMS Lillestrøm – Charlottenberg		Etter 2030
Väse mötesstation	Nya plattformar och förlängd mötesstation.	Färdig 2024.
Karlstads Resecentrum	Bangårdsombyggnad och ny gångbro.	Färdigställs 2026.
Tre nye møtespår mellom Kil og Charlotttenberg	Ska ge ökad kapacitet och möjliggöra tågmöten med 750 m långa tåg.	Ny i fastställd nationell plan 2026–2037.
Dubbelspår Kil-Karlstad	Ökad kapacitet.	Ny i fastställd nationell plan 2026–2037.

Värmlandsbanans anslutning till Västra Stambanan	Ökad kapacitet och förkortad restid.	Ny i fastställd nationell plan 2026-2037.
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 dimensjonerende hverdagsdøgn.

Togslag/linje og endestasjoner	Kjørt trafikk i T23 <sup>1</sup>	Körd trafik i T25 <sup>1</sup>	Tildelt trafikk i T26 <sup>2</sup>	TRVs basprognos for 2045 <sup>3</sup>	NTP2025-2036 <sup>4</sup>
Fjerntog Stockholm - Oslo	10	11,5	10	16	10
Regiontog (Kristinehamn) - Karlstad - Oslo	0-4		0 <sup>5</sup>	4	0
Kombitog Alnabru - Narvik	19	16	8	24	8 <sup>6</sup>
Kombitog Sverige - Alnabru			2		4 <sup>6</sup>
Tømmertog			13 <sup>7</sup>		16 <sup>9</sup>
Sand- og betongtog			1		0 <sup>10</sup>
Vognlasttog			2		2
<b>SUM grensekryssende</b>	<b>29-33</b>	<b>27,5</b>	<b>36<sup>8</sup></b>	<b>44</b>	<b>40</b>

### Forklaringer til tabellen:

- 1: Antall tog per dag, vardagsmedelsdygn/årsmedeldygn.
- 2: Antall tog per linje per dimensjonerende dag.
- 3: Basprognos i 2026. Gäller for vardagsmedelsdygn.
- 4: Antall tog per linje per dimensjonerende dag, iht. sammenligningsalternativet (dvs. at tiltak i NTP er forutsatt).
- 5: Värmlandstrafik er tildelt trafikk Oslo-Sverige i helgene; en dobbelttur hver fredag og lørdag, to hver søndag. Disse telles ikke med i dette sammendraget, siden de ikke går på dimensjonerende dager.
- 6: Det legges til grunn at lengden på kombitogene økes til 740 meter.
- 7: Linjestruktur og togantall for tømmertrafikken varierer kraftig gjennom året og uken.
- 8: Tømmer- og kombitrafikken har ikke samme dimensjonerende dag, så dette tallet kan fremstå noe høyt; Det er ikke sikkert det er enkeltdager med så mange tog.
- 9: Det forutsettes i sammenligningsalternativet at den gjennomsnittlige tog lengden til tømmerfogene vil kunne øke noe, og det vil kunne bli en jevnere ukesfordeling med flere dimensjonerende dager.
- 10: Det er i dette tilbudskonseptet lagt til grunn at sand- og betongtogene deler ruteleier med tømmerfogene. I summeringen er det rett å angi 0 her, men dette skyldes ikke at det ikke forventes slik trafikk.

## Aktuelle problemstillinger, utredningsbehov etc.

Planerade/finansierade åtgärder vil ikke gi økt kapasitet for flere fjerntog på norsk side.

Det er avvik mellom prognosene (antall tog) for flere togkategorier, for eksempel regiontog mellom Kristinehamn/Karlstad og Kongsvinger. For godståg kan skillnaderna till stor del förklaras med att svensk prognos avser körda tåg och norsk prognos avser förväntade tåglägen. När det gäller persontrafik så beror skillnaderna på olika metodik. I Sverige baseras persontrafikprognosen på inspel och strategier från operatörer och regionala kollektivtrafikmyndigheter. I Norge är utgångspunkten i huvudsak tecknade persontrafikavtal, dvs redan fattade beslut om offentligt köpt trafik.