



Kapasitetsstrategi for R30

Bane NOR

Høringsutkast september 2026



Innhold

0	Innledning.....	3
0.1	Kontaktinformasjon.....	3
0.2	Geografisk område.....	4
0.3	Liste over involverte infrastrukturforvaltere.....	6
0.4	Liste over serviceanlegg.....	8
1	Forventet infrastrukturkapasitet i R30.....	9
1.1	Permanente kapasitetsendringer.....	9
2	Midlertidige kapasitetsbegrensninger.....	12
2.1	Planleggingsprinsipper for TCR-er.....	12
2.2	Forventede svært store TCR-er.....	19
3	Planleggingsprinsipper for trafikk og forventet trafikkflyt.....	20
3.1	Planleggingsprinsipper for trafikk.....	20
3.2	Forventet trafikkflyt.....	26
4	Validering.....	44
	Vedlegg 1: Informasjon om markedsinvolvering og meningsinnsamling.....	45
	Vedlegg 2: Forventet trafikkflyt per strekning for persontrafikk.....	46
	Vedlegg 3 Oversikt over kapasitet og kapasitetsbehov på serviceanlegg.....	48

0 Innledning

Dette dokumentet er Bane NORs kapasitetsstrategi for ruteplanperioden R30.

Som infrastrukturforvalter er Bane NOR eier og forvalter av kapasitetsfordelingsprosessen.

U har vedtatt ny forordning om kapasitetsfordeling. Kapasitetsstrategi beskrives som en årlig gjentakende prosess som vil pågå i perioden 60 måneder (X-60) til 36 måneder (X-36) før oppstart av ruteplanperioden som strategien gjelder for.

Foreløpig krever ikke norsk regelverk at Bane NOR publiserer kapasitetsstrategier.

Kapasitetsstrategien er derfor et informasjonsdokument som ikke legger bindende føringer for kapasitetsfordelingsprosessen for R30. Netterklæringen beskriver kapasitetsfordelingsprosessen i detalj, med informasjon om Bane NORs prioriteringer og hvilke forskrifter som regulerer kapasitetsfordelingen

Kapasiteten i jernbaneinfrastrukturen er begrenset, og utvidelser er både kostnadskrevende og tidkrevende. Det er derfor avgjørende at den eksisterende infrastrukturen utnyttes på en måte som i størst mulig grad møter samfunnets behov. Tidlig planlegging, involvering av berørte aktører og transparens om planlagt bruk er sentrale virkemidler for å oppnå dette. Kapasitetsstrategi-prosessen inkluderer alle disse aktivitetene og skal bidra til en best mulig kapasitetsutnyttelse

I løpet av kapasitetsstrategi-prosessen, har Bane NOR involvert Jernbanedirektoratet, togselskapene og drivere av serviceanlegg for å oppnå en best mulig oversikt over planlagt infrastrukturkapasitet og markedsbehov for den aktuelle ruteplanperioden som kapasitetsstrategien gjelder for. Prosessen harmoniserer planer med Trafikverket som grunnlag for videre planlegging av internasjonal trafikk. Dette dokumentet er Bane NORs første informasjon til markedet om overordnet planlagt bruk av infrastrukturkapasitet for en gitt ruteplanperiode.

Hensikten med kapasitetsstrategien er å formidle hvilken infrastrukturkapasitet som vil være tilgjengelig i en ruteplanperiode 3 år frem i tid. Derfor inneholder strategien informasjon om permanente- og midlertidige kapasitetsendringer samt forventet trafikkflyt. Strategien inneholder også planleggingsprinsipper for henholdsvis TCR-er og trafikk, og disse prinsippene benyttes i nedstrøms prosesser helt frem til driftsdøgnet.

Innholdet i dette dokumentet er laget i tråd med gjeldende krav fra RailNetEurope, og i fremtidige versjoner vil både innhold og betydning endres i tråd med innføringen av den nye europeiske kapasitetsforordningen i norsk rett.

0.1 Kontaktinformasjon

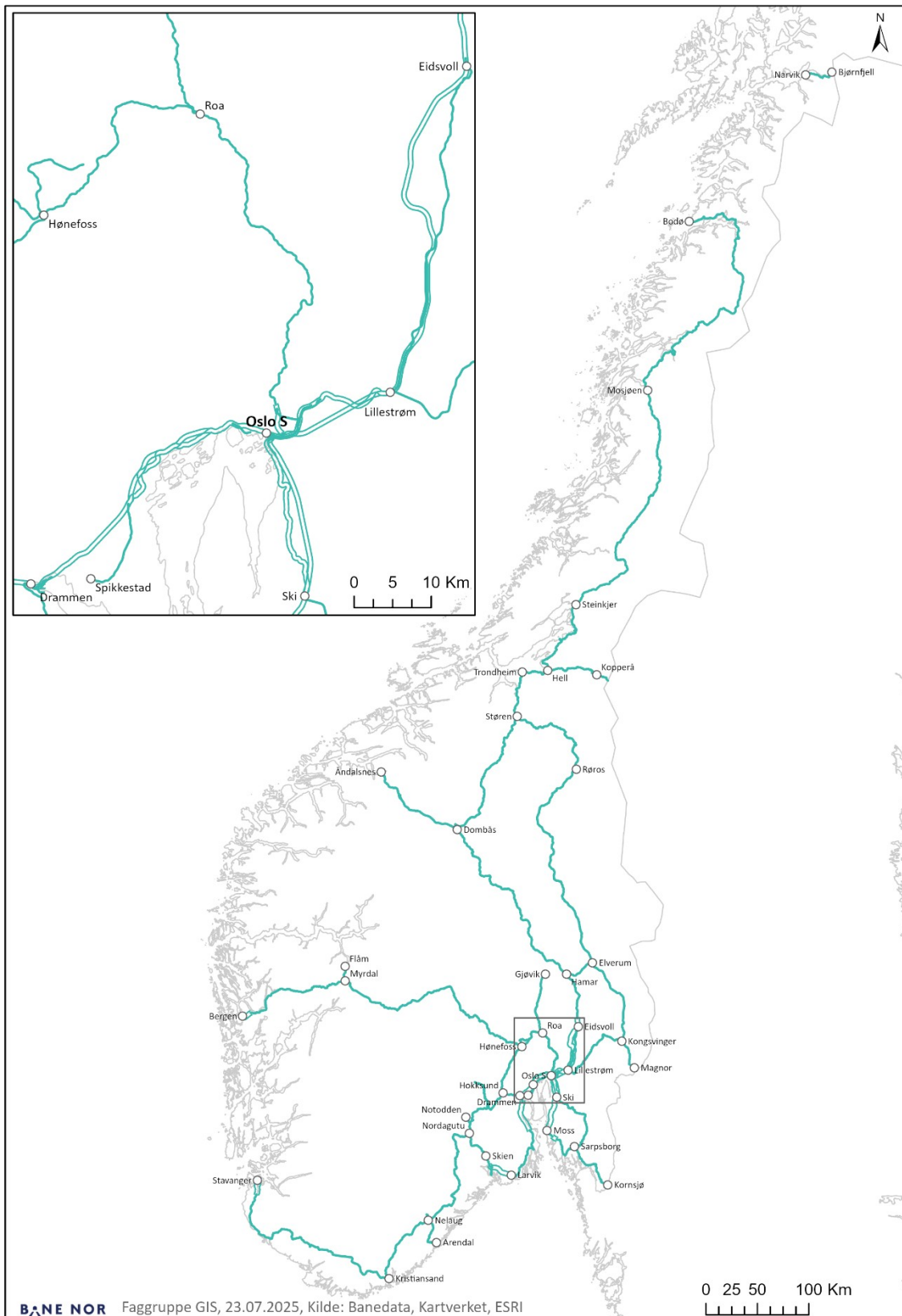
Den endelige kapasitetsstrategien skal publiseres på Bane NORs nettside og i tillegg på RNEs nettside. Tabellen nedenfor viser kontaktpunkter som kan kontaktes ved spørsmål angående dokumentet.

Tabell 1 Liste over kontakt informasjon.

Kontakt	E-post	Nettside
Kapasitetsstyring	kapasitetsmiljoet@banenor.no	https://banenor.no/
RNE	mailbox@rne.eu	https://rne.eu/
Kontakt for Network Statement Bane NOR	network.statement@banenor.no	https://oppslagsverk.banenor.no/network-statement/

0.2 Geografisk område

Denne kapasitetsstrategien omfatter hele det norske jernbanenettet, slik det er planlagt for ruteplanperioden R30. Kart 1 viser jernbanestrekningene som inngår i denne kapasitetsstrategien.



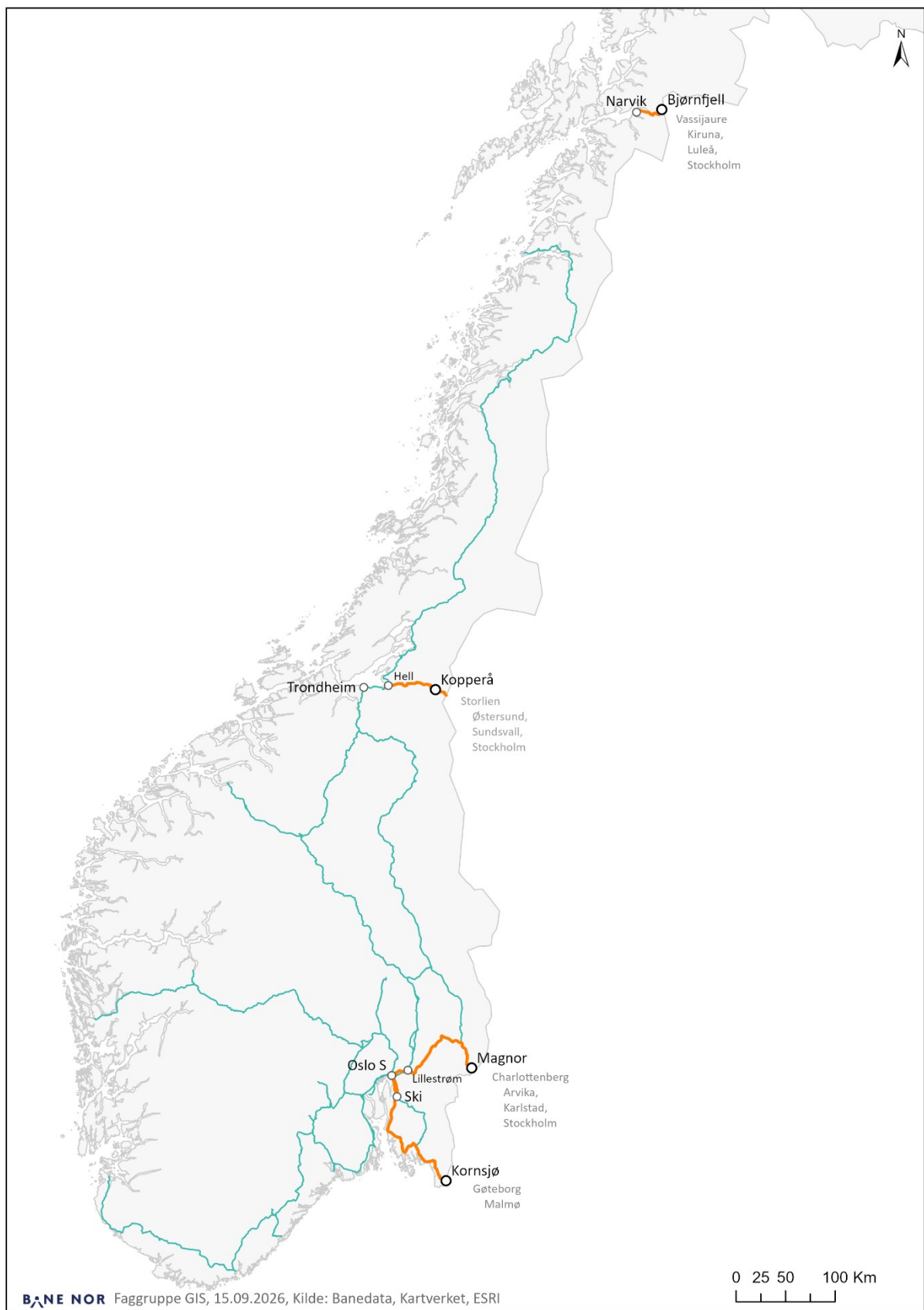
Kart 1 Det norske jernbanenettet.

0.3 Liste over involverte infrastrukturforvaltere

Det norske jernbanenettet forvaltes av Bane NOR og har fire grensepunkter til Trafikverket, se Tabell 2 og Kart 2.

Tabell 2 Liste over involverte infrastrukturforvaltere.

Banestrekning	Grensepunkt	Infrastrukturforvaltere
Kongsvingerbanen	Charlottenberg grense	Bane NOR / Trafikverket
Østfoldbanen vestre linje	Kornsjø grense	Bane NOR / Trafikverket
Oftbanen	Bjørnfjell grense	Bane NOR / Trafikverket
Meråkerbanen	Storlien grense	Bane NOR / Trafikverket



Kart 2 Grenseoverganger og tilhørende strekninger inn i Bane NORs nett.

0.4 Liste over serviceanlegg

Oversikt over eksisterende serviceanlegg er listet i Network statement 2028 vedlegg 7 og på nettsiden til [Rail Facilities Portal](#). Planlagte endringer ift. eksisterende serviceanlegg, er beskrevet i Vedlegg 3. Informasjon om planlagt kapasitet og -behov på serviceanlegg i ruteplanperioden R30, oppnås ved å se den overnevnte informasjonen i sammenheng.

1 Forventet infrastrukturkapasitet i R30

Dette kapitlet beskriver hvilke permanente endringer i infrastrukturkapasitet, som forventes fram til og i løpet av ruteplanperioden R30. Denne forventede permanente infrastrukturkapasiteten er summen av:

- gjeldende infrastruktur (som beskrevet i Strekingsbeskrivelsen for jernbanenettet SJN, ved publisering av kapasitetsstrategien),
- forventede permanente kapasitetsforbedringer,
- forventede permanente kapasitetsreduksjoner.

1.1 Permanente kapasitetsendringer

Tabell 2 viser hvilke prosjekter som resulterer i permanent forbedret, eller redusert infrastrukturkapasitet, og dermed påvirker trafikkflyten i hele eller deler av ruteplanperiode R30.

Tabell 2 Liste over de store infrastruktur tiltak med permanente kapasitetsendringer.

Segment	Beskrivelse	Effekt	Grove kvantifiseringer av effekten	Er prosjektet godkjent i Bane NOR?	Er finansiering sikret? ¹
Linje L1: Lillestrøm-Oslo S-Asker-Spikkestad Linje L2: Stabekk-Oslo S-Ski	Stasjonstiltak, i hovedsak: Nordstrand, Ljan, Kolbotn, Langhus, Strømmen, Haugenstua, Fjellhamar, Grorud, Bondivann og Røyken. Etablering hensetting Grorud verksted	Tilrettelegging av infrastrukturen for innfasing av nye lokaltog med økt kapasitet i Oslo-området	Nytt togsett for lokaltog	Ja	Se fotnote 1
Oslo - Moss	Dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad, Rygge: stasjonstiltak og hensetting	To tog i timen begge retninger i grunnrute Oslo-Moss. To innsatstog i rushretning Oslo-Moss.	Økt togtilbud og driftsstabilitet, samt redusert reisetid	Ja	Se fotnote 1
Oslo – Tønsberg	Oppgradering Drammen- og Tønsberg st. Ny Horten st. Dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke-Barkåker Hensettingstiltak	Fire tog i timen begge retninger,	Økt togtilbud og driftsstabilitet samt redusert reisetid	Ja	Se fotnote 1
Oslo – Hamar	Dobbeltspor Kleverud-Sørli-Åkersvika, hensetting Hove, ny omformerstasjon.	To tog i timen begge retninger i grunnrute Oslo–Hamar, ett innsatstog i rush i	Økt togtilbud og driftsstabilitet samt redusert	Ja	Se fotnote 1

¹ Avhenger av bevilgning i kommende statsbudsjett

		begge retninger (utenom timer med fjern tog) redusert reisetid, økt driftsstabilitet.	reisetid		
Det nasjonale jernbanenettet (ERTMS)	Nytt signalanlegg Vestfoldbanen Drammen – Tønsberg, november 26. Nordlandsbanen – Grong - Bodø planlagt nov 27 Bergensbanen Høkkund – Arna planlagt i 2030	Økt sikkerhet og driftsstabilitet.			Se fotnote 1
Østlandsområdet	Ny Sande omformerstasjon Forsterkning av to omformerstasjoner Forsterket kontaktledningen Sandvika-Brakerøya	Sikre banestrømforsyning for realisering av Infrastrukturavtaler i perioden 2022-2033	Sikre banestrømforsyning	Ja	Se fotnote 1
Flere strekninger	Sikring mot skred og flom Sikring og sanering planoverganger Miljøtiltak Kryssingsspor Terminaltiltak gods Samtidig innkjør stasjoner og kryssingsspor med ERTMS Stasjonstiltak Kjøreveis-IKT Utbedring trafikale «flaskehalser»	Sikkerhet, driftsstabilitet, forebygge og redusere negativ påvirkning på ytre miljø, kapasitet gods, tilgjengelighet stasjoner og knutepunkt (inkludert universell utforming), digitalisering og punktlighet		Ja	Se fotnote 1
Oslo -Narvik	Nye kryssingsspor: Bodung, Galterud, Granli. Forlengelse av kryssingsspor: Rånåsfoss, Seterstøa, Magnor, Skotterud, Sander, Åbøgen. Sanering planoverganger: Seterstøa PLO, Sander. Utvidet kryssing slengde og kapasitet: Narvik stasjon. Se fotnote 2	Tilrettelegge for 750 m lange godstog på norsk side. 840 TEU pr. dag. Økt driftsstabilitet ²	Økt godstog tilbud og driftsstabilitet	Ja	Se fotnote 1
Støren -	Stasjonstiltak:	Ett tog i timen	Økt togtilbud	Ja	Se fotnote 1

² Galterud, Seterstøa PLO og tiltak på Narvik stasjon er planlagt ibruktatt i 2026 (R27). Øvrige tiltak er under planlegging og ibrukttagelse senest i 2032 (R33).

Steinkjer	Støren, Ler, Melhus, Heimdal, Selsbakk, Skansen, Stjørdal, Åsen, Bergsgrav, Verdal, Røra, Steinkjer. Nye kryssingsspor: Alstad, Nesvatn, Østborg, Sparbu. Dobbeltspor Hell-Værnes. Funksjonelt dobbeltspor Marienborg-Lademoen. Blokkposter.	Støren-Steinkjer. Ett tog i timen Melhus-Stjørdal, som i utvidet rush forlenges fra Stjørdal til Steinkjer i begge retninger.	og driftsstabilitet		
Linje R21: Stabekk-Moss Linje L22: Oslo S-Mysen-Rakkestad	Stasjonstiltak: Slitu, Eidsberg, Heia, Rakkestad Serviceplattformer Mysen Hensetting Rakkestad	Tilrettelegging av infrastrukturen for innfasing av nye regiontog	Nytt togmateriell for regiontog mellom Strekning Oslo – Mysen -Rakkestad	Ja	Se fotnote 1
Oslo-Stavanger Oslo-Bergen Trondheim-Bodø	Stasjonstiltak Sørlandsbanen: Bø, Drangedal, Storekvina, Sira, Stavanger Stasjonstiltak Bergensbanen: Nesbyen, Gol, Ål, Haugastøl Stasjonstiltak Nordlandsbanen: Snåsa, Mosjøen, Mo i Rana, Rognan Hensetting: Stavanger, Lodal, Bergen, Marienborg, Bodø	Tilrettelegging av infrastrukturen for innfasing av nye fjern tog	Nytt tog materiell for fjern tog	Ja	Se fotnote 1

1.1.1 ERTMS - nasjonal implementering

ERTMS utrullingene vurderes fortløpende mot behov for fornyelse og kapasitetsøkende tiltak. Planlagt tiltak omtalt i tabell 3.

2 Midlertidige kapasitetsbegrensninger

Bane NOR planlegger og gjennomfører midlertidige kapasitetsbegrensninger, heretter benevnt som «TCR» (Temporary Capacity Restrictions).

2.1 Planleggingsprinsipper for TCR-er

Bane NORs overordnede planleggingsprinsipper for TCR-er:

[TCR-er skal påvirke trafikken minst mulig](#)

I tillegg, benyttes flere planleggingsprinsipper som støtter dette overordnede, og som er beskrevet i de følgende kapitlene.

2.1.1 Gruppering av TCR-er for å redusere den totale varigheten og påvirkning på trafikken

Prinsipp:

[Gruppering av TCR-er reduserer den totale varigheten og påvirkningen på trafikken, og infrastrukturforvalters ressursbehov.](#)

Prinsippet støttes av disse presiseringene:

- TCR-er skal grupperes for å redusere den totale varigheten og påvirkningen på trafikken, samtidig som bruken av fagressurser og maskiner utnyttes mer effektivt.
- Middels TCR-er som varer >48 timer, store- og svært store TCR-er må samordnes løpende med planlagte tiltak hos Statens vegvesen, fylkeskommuner, kommuner, andre statlige aktører og kollektivtrafikksselskaper for å sikre best mulig trafikkavvikling.

Prinsipp:

[TCR-er skal planlegges slik at både reisende og vareeiere i størst mulig grad, kan benytte jernbanen.](#)

Prinsippet støttes av disse presiseringene:

- TCR-er skal planlegges med effektiv bruk av fagressurser og maskiner slik at prosjektets varighet og påvirkning på trafikken blir minst mulig.
- Ved middels- store- og svært store TCR-er, skal Bane NOR vurdere mulighetene for å slippe gjennom tog under gjennomføringen av TCR-en.
- TCR-er som innebærer sporbrudd, skal planlegges med hensyn til avvikling av alternativ transport for person- og godstrafikk.
- Bane NOR skal samkjøre planene om stengingsperioder med andre infrastrukturforvaltere, f.eks. fylkeskommuner, kommuner, Sporveien og Statens vegvesen, og eventuelle andre aktører, for å sikre at de reisende har alternative transportmuligheter.
- Togselskapene skal informeres om nye og endrede TCR-er som innebærer sporbrudd så tidlig som mulig.
- I etterkant av store og svært store TCR-er, skal Bane NOR evaluere valgte løsninger for alternativ transport for å forbedre løsningene for togselskapene, vareeierne og de reisende.

2.1.2 Beskrivelse av strekninger hvor TCR-er som innebærer sporbrudd ikke skal planlegges samtidig

Prinsipp:

[Der hvor det finnes alternative kjøreveier for tog, skal minst en av disse holdes åpen for jernbanetransport.](#)

Prinsippet støttes av disse presiseringene:

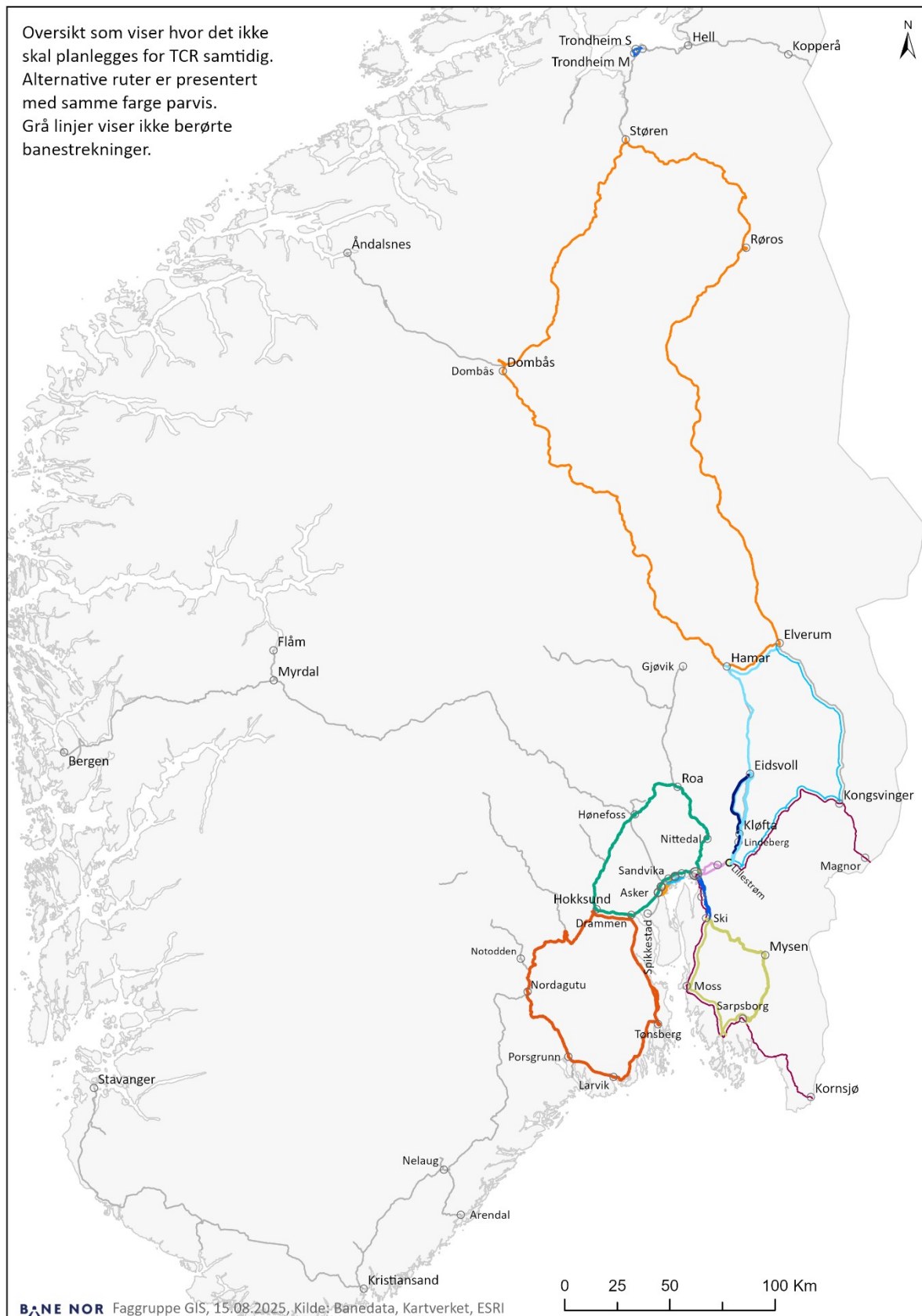
- Der hvor det finnes alternative kjøreveier for tog, har Bane NOR forhåndsdefinert disse som omkjøringsstrekninger ved TCR som innebærer sporbrudd.
- Omkjøringsmuligheter for internasjonal trafikk må koordineres med Trafikverket.

- Grenseoverganger som utgjør alternative kjøreveier for tog, bør ikke stenges samtidig.
- På strekninger hvor det finnes en omkjøringsstrekning, skal det ikke planlegges TCR-er som innebærer sporbrudd, på begge disse strekningene samtidig.
- Langvarige og/eller samtidige TCR-er på tvers av transportkorridorer i Oslo-området skal unngås. Dersom Bane NOR likevel må fravike dette kravet, må dette avklares med berørte søkere.
- Samtidige TCR-er som påvirker ett togtilbud flere steder, skal unngås. Dersom Bane NOR likevel må fravike dette kravet, må dette avklares med berørte søkere.
- Ved TCR-er, som innebærer sporbrudd, og hvor det finnes omkjøringsstrekninger for togtjenester (persontog, godstog, tomtog og løsløk) skal kapasiteten på omkjøringstrekningen(e) beskrives.
- Ved svært store TCR-er, skal omdirigering av togtjenester (persontog, godstog, tomtog og løsløk) forberedes iht. fastsatte kriterier.
- Ved svært store TCR-er, skal tog omdirigeres iht. fastsatte kriterier.

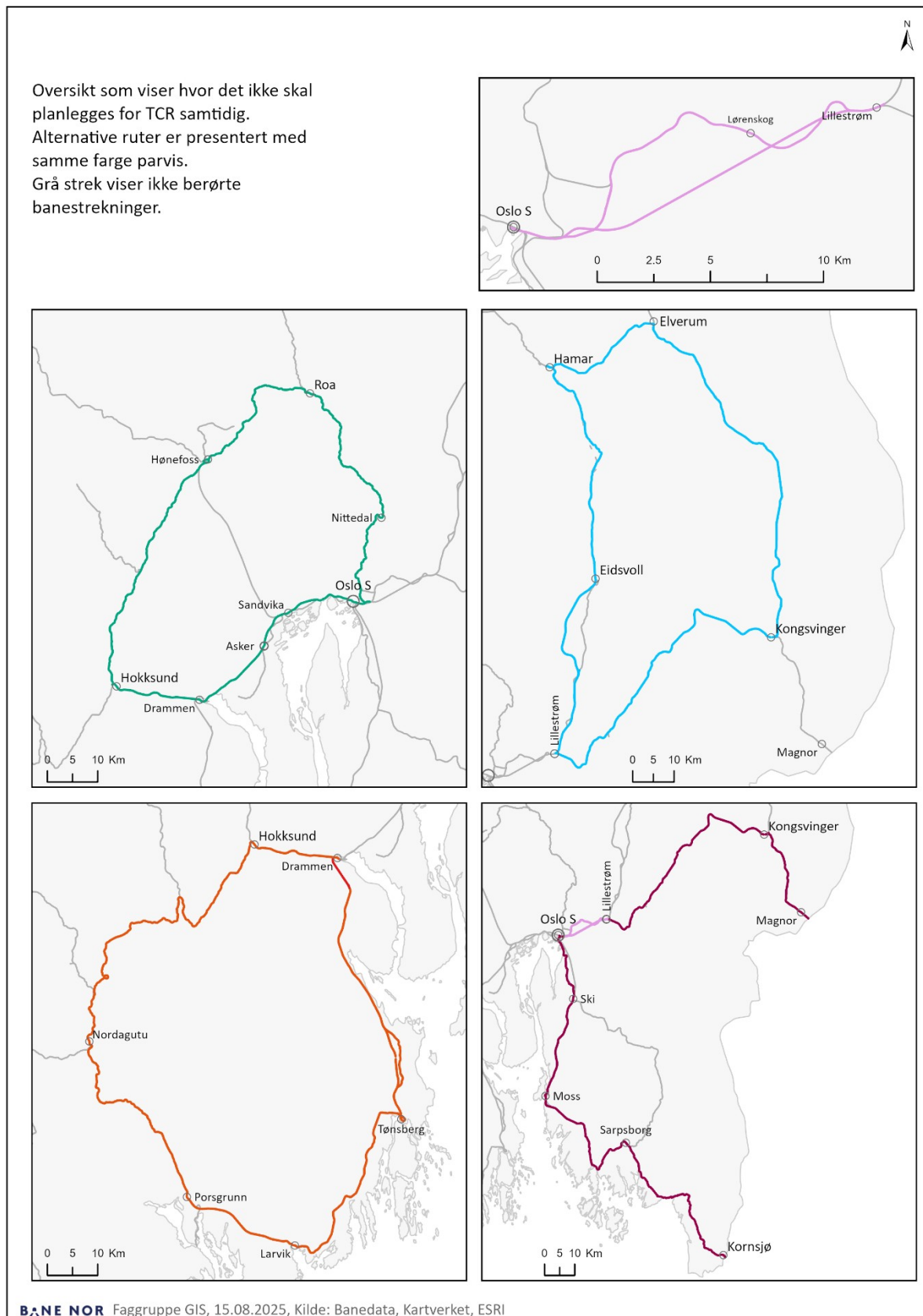
Kart 3a-c og Tabell 3 viser forhåndsdefinerte omkjøringsstrekninger der sporbrudd ikke skal planlegges samtidig slik at alternative kjøreveier for tog kan opprettholdes.

Tabell 3 Forhåndsdefinerte omkjøringsstrekninger der sporbrudd ikke skal planlegges samtidig.

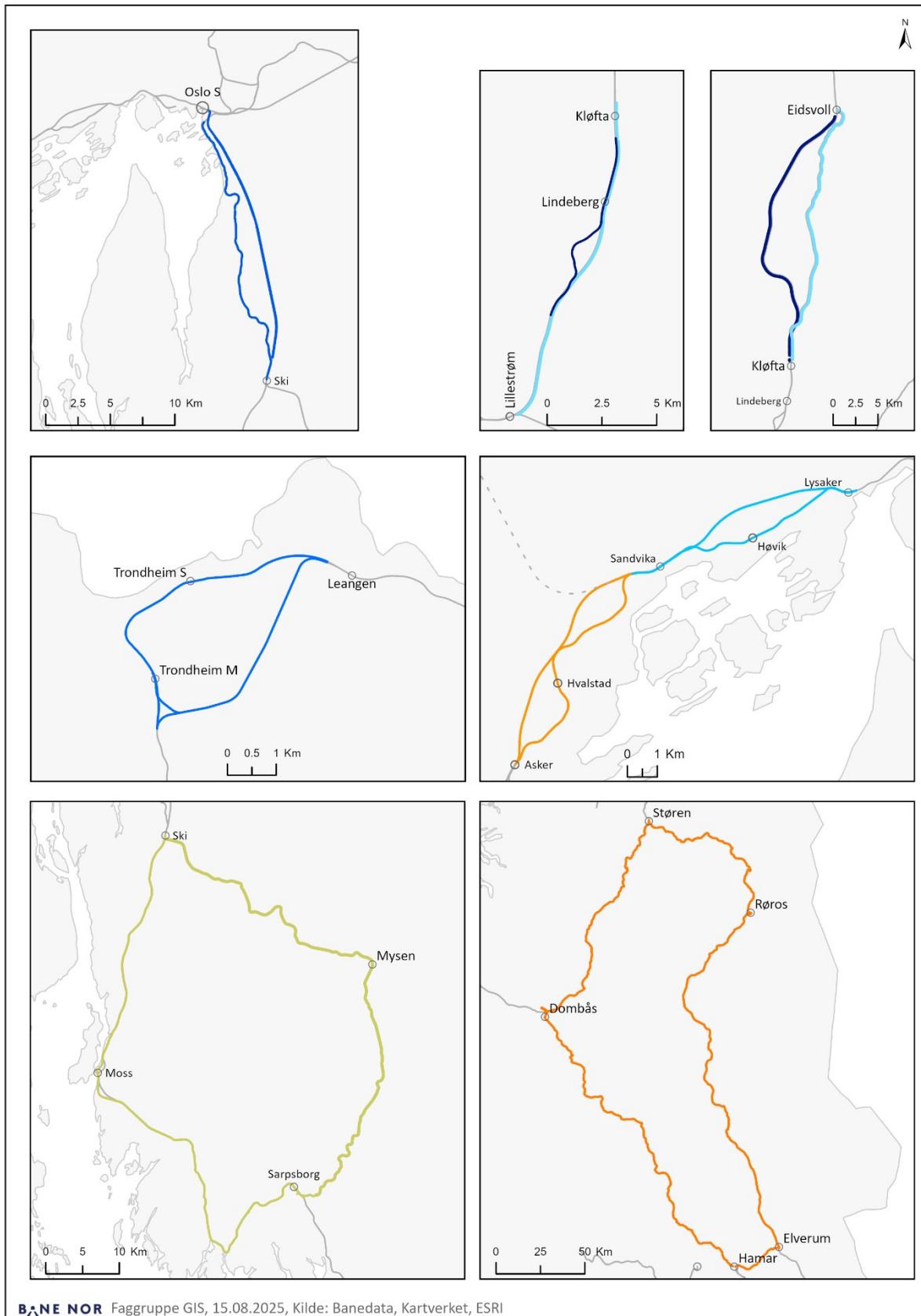
Strekning	Omkjøringsalternativer
Oslo S – Ski	Oslo S – (Follobanen) – Ski
	Oslo S – Kolbotn – Ski
Ski – Sarpsborg	Ski – Moss – Sarpsborg
	Ski – Mysen – Sarpsborg
Lysaker – Sandvika	Lysaker – (Askerbanen) – Sandvika
	Lysaker – Høvik – Sandvika
Sandvika – Asker	Sandvika – (Askerbanen) – Asker
	Sandvika – Hvalstad – Asker
Oslo – Roa	Oslo – Nittedal – Roa
	Oslo – Hokksund – Hønefoss – Roa
Oslo S – Hønefoss	Oslo S – Roa – Hønefoss
	Oslo S – Drammen – Hokksund – Hønefoss
Drammen – Nordagutu	Drammen – Kongsberg – Nordagutu
	Drammen – Tønsberg – Nordagutu
Drammen – Porsgrunn	Drammen – Kongsberg – Nordagutu – Porsgrunn
	Drammen – Tønsberg – Porsgrunn
Oslo S – Lillestrøm	Oslo S – (Gardermobanen) – Lillestrøm
	Oslo S – Lørenskog – Lillestrøm
Lillestrøm – Kløfta	Lillestrøm – (Gardermobanen) – Kløfta
	Lillestrøm – Lindeberg – Kløfta
Kløfta – Eidsvoll	Kløfta – Jessheim – Eidsvoll
	Kløfta – Gardermoen – Eidsvoll
Lillestrøm – Hamar	Lillestrøm – Kongsvinger – Elverum – Hamar
	Lillestrøm – Eidsvoll – Hamar
Hamar – Støren	Hamar – Dombås – Støren
	Hamar – Røros – Støren
Trondheim M – Leangen	Trondheim M – Trondheim S – Leangen
	Trondheim M – (Stavne-Leangen) – Leangen
Oslo S – (Sverige)	Oslo S – Magnor – (Sverige)
	Oslo S – Kornsjø – (Sverige)



Kart 3a Oversikt over alle forhåndsdefinerte omkjøringsstrekninger der sporbrudd ikke skal planlegges samtidig.



Kart 3b Enkelte omkjøringsstrekninger der sporbrudd ikke skal planlegges samtidig (1/2).



Kart 3c Enkelte omkjøringsstrekninger der sporbrudd ikke skal planlegges samtidig (2/2).

2.1.3 Anbefalte perioder for gjennomføring av TCR-er

Prinsipp:

De største TCR-ene bør gjennomføres i perioder med lavest trafikkvolum.

Prinsippet støttes av disse presiseringene:

- De største TCR-ene bør gjennomføres i forhåndsdefinerte anbefalte perioder med lavest trafikkvolum.

Tabell 4 Anbefalte perioder for gjennomføring av TCR-er.

TCR-Kategori	Sammenhengende dager	Påvirkning på trafikken (trafikkvolum som kanselleres, omdirigeres eller erstattes med andre transportformer per driftsdøgn)	Anbefalte perioder (for gjennomføring av TCR)
Svært stor TCR	>30 sammenhengende dager	>50 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen	Sommer
Stor TCR	>7 sammenhengende dager	>30 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen	Påske, sommer
Middels TCR	≤7 sammenhengende dager	>50 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen	<u>Middels TCR som varer > 48 timer:</u> Påske, sommer og/eller andre lavtrafikkperioder. <u>Middels TCR som varer > 8 - 48 timer:</u> Helger <u>Middels TCR som varer ≤ 8 timer:</u> Varighet og tid på døgnet tilpasses og defineres for den enkelte strekning.
Liten TCR	Ubegrenset	>10 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen	<u>Liten TCR som varer > 48 timer:</u> Helg eller andre lavtrafikkperioder. <u>Liten TCR som varer > 8 - 48 timer:</u> Helger <u>Liten TCR som varer ≤ 8 timer:</u> Varighet og tid på døgnet tilpasses og defineres for den enkelte strekning.
Svært liten TCR	Ubegrenset	≤10 % av beregnet trafikkvolum på jernbanestrekningen	Varighet og tid på døgnet tilpasses og defineres for den enkelte strekning

2.1.4 Beskrivelse av periodene for planlagte vedlikeholdsvinduer

Prinsipp:

Vedlikeholdsvinduer skal planlegges til trafikksvake perioder.

Prinsippet støttes av disse presiseringene:

- Vedlikeholdsvinduer skal planlegges til perioder som gir minst negative konsekvenser for trafikken.
- Vedlikeholdsvinduer skal vare maksimalt i 10 timer og først og fremst benyttes til arbeider med lav kompleksitet.
- Hvert vedlikeholdsvindu må planlegges med start- og endetidspunkt, hvilke dager, hvilke timer per dag og hvilken del av infrastrukturen som er berørt.

2.1.5 Beskrivelse av hvordan TCR-planleggingsprosessen vil se ut, hvordan koordineringen og konsultasjonen skal sikres

Prinsipp:

Detaljeringsgraden av TCR-beskrivelsen skal øke, og usikkerheten skal reduseres, i løpet av TCR-prosessen.

Prinsippet støttes av disse presiseringene:

- Detaljeringsgraden av TCR-beskrivelsen skal øke i løpet av TCR-prosessen.
- Når et prosjekt planlegger en TCR, skal den midlertidige kapasitetsbegrensningen og øvrige endrede infrastrukturdata formidles til nedstrømssystemer og nedstrøms prosessene.
- Usikkerhet om TCR-beskrivelsen skal reduseres i løpet av TCR-prosessen.

Prinsipp:

Jo større TCR, jo tidligere konsultering, koordinering og publisering.

Prinsippet støttes av disse presiseringene:

- Store og Svært store TCR-er skal meldes inn senest ved X-36, og Små og Middels TCR-er skal meldes inn senest ved X-19, slik at mindre aktiviteter og vedlikehold kan inkluderes i disse TCR-ene.
- Den dokumenterte TCR-prosessen skal tjene som et grunnlag for kontinuerlig forbedring av hvordan den presterer i forhold til jernbaneforetak, andre infrastrukturforvaltere og internt i Bane NOR. Her følger en enkel beskrivelse:
 - TCR-planleggingsprosessen, inkluderer konsultasjon ved store og svært store TCR-er. Den er beskrevet i [Network Statement kapittel 4.3](#) og i Bane NORs interne prosedyrer: Fordele kapasitet til TCR-er (STY-605251) og Operativ planlegging av TCR-er (STY-605551).
 - Hvordan og når søkerne kan be om to alternative gjennomføringer av svært store TCR-er, er også beskrevet i [Network Statement kapittel 4.3](#) og i Bane NORs interne prosedyre Punkt 16-utredning (STY-605707).
- Perioder og aktiviteter i TCR-prosessen:
 - X-60 – X-4: Konsultering av alle kjente TCR-er, uansett kategori.
 - X-60 – X-4: Koordinering av alle kjente TCR-er, uansett kategori.
 - X-34 – X-32: Søkerne kan be om to alternative gjennomføringer av svært store TCR-er.
 - X-24: Første publisering av kjente svært store og store TCR-er.
 - X-18: Avslutte koordinering av svært store TCR-er.
 - X-17 – X-13: Endelig konsultasjon av svært store-, store- og kjente middels TCR-er.
 - X-13,5: Avslutte koordinering av kjente store og middels TCR-er.
 - X-13: Endelig konsultasjon av kjente store og middels TCR-er.
 - X-12: Publisering av kjente svært store, store og middels TCR-er.
 - X-6 – X-5: Endelig konsultasjon og koordinering av middels og små TCR-er som ble kjent senest ved X-6,5
 - X-4: Publisering av middels og små TCR-er.
 - X-4 – X+12: Konsultering av små og middels TCR-er.
 - T-4: Gi søkerne detaljene om tilbudte ruteleier til Persontog.
 - T-1: Gi søkerne detaljene om tilbudte ruteleier til Godstog.

2.2 Forventede svært store TCR-er

Tabell 5 Planlagte svært store midlertidige kapasitetsberegninger for R30.

Segment	Beskrivelse	Gjennomføringsperiode	Start (kvartalsbasis)	Type påvirkning (sporbrudd / enkeltsporet drift / midlertidig nedsatt hastighet)	Påvirkning på person- og godstrafikk	Prosjekt godkjent i Bane NOR ³	Finansiering Sikret 3)
Lillestrøm	Plattformfornyelse (HB03508)	09.12.29 – 15.12.30	Q1	Redusert kapasitet	1 og 1 plattform med tilhørende spor stengt	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
Hamar	Midlertidig signalanlegg (DOB05896)	16.04 - 28.05.30	Q2	Redusert kapasitet	Kun spor 7 åpent	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
Kongsvinger	Ombygging (KB04913)	22.06 – 05.08.30	Q2	Sporbrudd	Kongsvinger stasjon og Norsenga tømmerterminal stengt	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
(Sarpsborg) - Kornsjø	KL-fornyelse, svilebytte (ØB04846)	29.06 - 28.07.30	Q2	Sporbrudd	Stengt for tog	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
(Lillestrøm) - (Eidsvoll)	KL-fornyelse (HB04798)	29.06 - 29.07.30	Q2	Sporbrudd	Stengt for tog (Lillestrøm) - (Eidsvoll) på Hovedbanen	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig

³ Dersom informasjon ikke er tilgjengelig under opprettelse av Kapasitetsstrategien, fylles feltet ut med «ikke tilgjengelig».

3 Planleggingsprinsipper for trafikk og forventet trafikkflyt

Dette kapittelet beskriver trafikkplanleggingsprinsipper og forventet trafikkflyt. Bane NOR tar utgangspunkt i de planlagte kapasitetsendringene (som beskrevet i kapittel 1 og 2) og innspill fra Jernbanedirektoratet om forventet trafikk.

3.1 Planleggingsprinsipper for trafikk

3.1.1 Grenseoverganger

Bane NOR og Trafikverket har avtalt følgende punkter i infrastrukturen hvor ansvaret for kapasitetsfordelingen overleveres mellom infrastrukturforvalterne:

- Bjørnfjell grense, ved km 41,943
- Storlien grense, ved km 105,23
- Charlottenberg grense, ved km 136,270
- Kornsjø grense, ved km 170,278

Disse punktene, som alle er plassert nær riksgrensen, og strekningene på hver side av disse er definert som grenseoverganger. Overleveringspunktene gjelder for alle fasene i kapasitetsfordelingsprosessen, herunder langsiktig kapasitetsfordeling med prosessene kapasitetsstrategi, kapasitetsmodell og planlegging av kapasitetstilbud.

3.1.2 Grunnleggende parameter for person og gods -tog

Dette kapittel beskriver parameterne for de grunnleggende kategoriene og parameterne som skal brukes i kapasitetsmodellen.

3.1.2.1 Persontog

Punktene nedenfor gir en oversikt over grunnleggende kategorier for persontog:

Togkategori	Transportfunksjon	Mål
Lokaltog (L)	Høyfrekvens Togmateriellet med høy transportkapasitet	Dekker transport mellom storby og nærområder rundt
Region (R) og regionekspresstog (RE)	Ikke høy frekvens som lokaltog. Regionsekspress har forskjellige stoppmønstre enn regiontog	Dekker transport innenfor regioner
Fjerntog (F)	Gir togtilbud til reisende som ikke returnerer tilbake til startpunkt samme dag.	Dekker transport mellom storbyene og landsdelene i Norge og utlandet. Der det ikke finnes regiontoglinjer, dekker fjerntog i tillegg regionale transportoppgaver

3.1.2.2 Godstog

Grunnleggende kategorier for godstog:

Togkategori	Transportfunksjon	Mål
Systemtog (GS)	Industrigods, tømmer, flis og malm. Store volumer som varierer over tid, men det er langsiktighet i transportbehovet.	Fra varesender til mottaker
Vognlasttog (GV)	Transport av enkeltvogner med ulike varegrupper mellom godsterminaler og sidespor, for eks. halv- og ferdigprodukter	Fra vognlastterminal til vognlastterminal.

Togkategori	Transportfunksjon	Mål
Kombitog (GK)	Består av containere, semihengere eller vekselflak som overføres fra bil eller båt.	Fra kombiterminal til kombiterminal
Fleksitog (GF)	Transport av lastbærere for intermodal transport i kombinasjon med vognlasttrafikk.	Mellom godsterminaler for omlasting av både lastbærere for intermodal transport og vognlast.

Godstogene kjører 80km/t som generelt. Faktisk hastighet for godstog varierer ut ifra lengde, vekt og banestrekningens utforming.

Mer informasjon om strekningen, aksellast, hastighet som gjelder for dagens ruteplan finner man under vedlegg til Network statement.

3.1.3 Stoppmønstre

Stoppmønster påvirker framføringstid for togene. Stoppmønstre gir informasjon om hvilke stasjoner på en strekning de forskjellige tog kjøres.

Stoppmønster for de fleste tog-kategoriene er som regel lik fra ruteplan til ruteplan, med generelt unntak der store endringer i enten infrastruktur eller markedsbehov inntreffer. Bane NOR følger etter de konseptene fra Jernbanedirektoratet for stoppmønstre stort sett og tilpasser med behov fra kundene der det er mulig.

Tabell 6 Generelle prinsipper for stoppmønstre.

Togkategori	Stoppmønster
Lokaltog	Stopp ved alle stasjoner
Regiontog	Stopper ved knutepunktene i sentrum og forstad. Fullstoppede i omland
Regionekspres	Stopper ved knutepunktene i sentrum, forstad og indre omland. Fullstoppede i ytre omland
Fjerntog	Stopper generelt ved knutepunktstasjoner og normalt ved alle stasjoner langs strekninger som kun betjenes av fjerntog

3.1.4 Generelle prinsipper for planlegging

Bane NOR har valgt å implementere prinsippene for kapasitetsplanlegging fra Rail Net Europe (RNE).

Her er noen nøkkelpunkter for hvordan Bane NOR vil håndtere kapasitetsstrategien og prognoser for ruteplanperioden:

- **Forventet tjenesteflyt og volum:** Bane NOR beskriver forventet tjenesteflyt og volum for ruteplanperioden for de strekningene som dekkes av kapasitetsstrategien. For Kapasitetsstrategi R30 viser en oversikt over strekninger som per nå er erklært overbelastet, **Harmonisering av grenseoverskridende trafikk:** For å identifisere tidlige forskjeller i forventet-trafikkflyt på hver side av riksgrensen, vil Bane NOR harmonisere trafikkflyt med Trafikverket i Sverige.
- **Optimalisering av infrastrukturkapasitet:** Hvis det oppdages informasjon som kan optimalisere kapasitetsutnyttelsen vil Bane NOR formidle dette til berørte interessenter.
- **Kapasitetsutnyttelse:** Kapasitet for en strekning er avhengig av flere forskjellige parameterer, inkludert strekningens utforming, kjøretøyeienskap og -rekkefølge.

Ved å planlegge med praktisk kapasitet reduseres risikoen for at en liten forsinkelse sprer seg i hele systemet. Dette skaper større fleksibilitet og gir togene rom for å hente inn tid ved mindre

forsinkelser. Praktisk kapasitet er altså den kapasiteten som er tilpasset reell drift, med hensyn til faktorer som påvirker punktligheten og regulariteten i togtrafikken.

- **Prognoser for forventet trafikkflyt:** Prognoser for forventet trafikkflyt er hovedsakelig basert på input fra Jernbanedirektoratet. Det er foretatt noen justeringer basert på erfaringer fra R26.
- **Analyser for konfliktområder:** Bane NOR prioriterer å gjennomføre samfunnsøkonomiske analyser der det er konflikt i kapasitetsfordelingsprosessen. Beskrivelse av vurderingskriterier og samfunnsøkonomisk analyse omtales i Network Statement kapittel 4.6.3.
- **Publisering av ruteplaner og TCR-planer:** Hvert år publiserer Bane NOR ruteplaner for passasjer- og godstog, samt planer for arbeid i spor som påvirker kapasiteten (TCR).
- **Forhåndsplanlagte godskorridorer:** Bane NOR publiserer også forhåndsplanlagte ruter, både for den årlige ruteplanen og operativ ruteplan for grenseoverskridende godstransport på korridor RFC 3 Scandinavian – Mediterranean route (C03). Søknad til disse rutene søkes via PCS (Path Coordination System). Mer detaljer om dette kan finnes på nettsiden til ScanMed Rail Freight Corridor.

Ved å iverksette disse tiltakene, har Bane NOR som mål å øke kapasiteten, fremme samarbeid på tvers av grenser og sikre en robust ruteplanlegging.

3.1.5 Prinsipper for banestrekninger

Tabell 7 oppsummerer Bane NORs banestrekninger med beskrivelse av dagens situasjon og planleggingsprinsipper. Her nevnes også de strekninger som er erklært overbelastet.

Tabell 7 Planleggingsprinsipper banestrekninger.

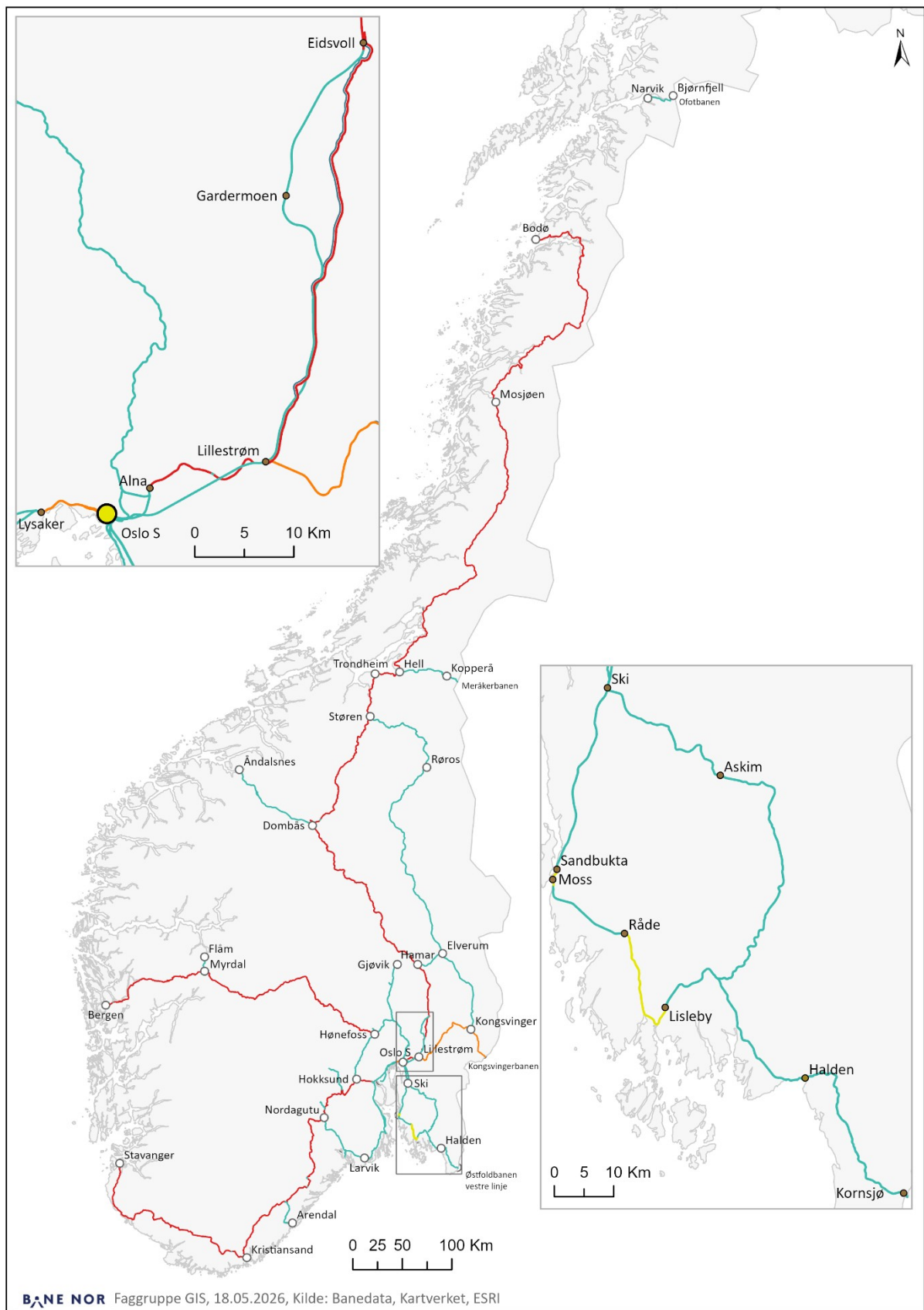
Banestrekning	Planleggingsprinsipper og elementer
Alnabanen (Grefsen – Alnabru)	Godstogstrekning.
Arendalsbanen (Nelaug - Arendal)	Regiontogstrekning.
Askerbanen (Asker- Lysaker)	Strekning med lokal (kun i avvikssituasjoner) -, region-, fjern- og godstog.
Bergensbanen (Hønefoss – Bergen)	Strekning med lokal-, region-, fjern- og godstog. Strekningen er erklært overbelastet.
Bratsbergbanen (Nordagutu – Porsgrunn)	Regiontog-strekning. Det kjøres regiontog mellom Porsgrunn og Notodden
Brevikbanen (Myrane – Ørvik)	Godstogstrekning
Dovrebanen (Eidsvoll – Trondheim)	Strekning med region-, fjern- og godstog. Strekningen er erklært overbelastet.
Drammenbanen (Oslo S – Drammen)	Høyt utnyttet. Strekning med lokal-, region- og godstog. Strekningen Oslo S – Lysaker er erklært overbelastet.
Flåmsbana (Myrdal – Flåm)	Regiontogstrekning.
Follobanen (Oslo S – Ski / Blixtunnelen)	Regiontogstrekning. Godstog tillates kun framført i Blixtunnelen i avvikssituasjoner.

Banestrekning	Planleggingsprinsipper og elementer
Gardermobanen (Oslo S – Eidsvoll)	Region- og fjerntogstrekning. Godstog med flydrivstoff kjører mellom Langeland og Gardermoen. Øvrige godstog trafikkerer kun unntaksvis banestrekningen.
Gjøvikbanen (Oslo S – Gjøvik)	Region- og godstog-strekning. noen strekningsavsnitt på Gjøvikbanen fungerer som omkjøringsstrekning for fjerntog Oslo S – Bergen i avvikssituasjoner.
Hovedbanen (Oslo S – Eidsvoll)	Strekning med lokal-, region-, fjern- og godstog. Strekningen fra Alnabru til Eidsvoll er erklært overbelastet.
Kongsvingerbanen (Lillestrøm - Magnor)	Grenseoverskridende strekning med region-, fjern- og godstog. Kongsvingerbanen er høyt utnyttet og erklært overbelastet.
Meråkerbanen (Hell – Storlien)	Grenseoverskridende regiontogstrekning.
Nordlandsbanen (Trondheim – Bodø)	Strekning med region, fjern og godstog. Strekningen er erklært overbelastet.
Numdalsbanen (Kongsberg – Flesberg)	Godstogstrekning
Ofofbanen (Narvik – Bjørnfjell)	Grenseoverskridende strekning med region- fjern- og godstog.
Randsfjordbanen (Hokksund – Hønefoss)	Strekning med fjern- og godstog.
Raumabanen (Dombås – Åndalsnes)	Strekning med region- og godstog.
Roa – Hønefossbanen (Roa – Hønefoss)	Strekning med region-, fjern- og godstog. Godstogene mellom Oslo S – Bergen kjører ofte denne strekningen via Gjøvikbanen.
Rørosbanen (Hamar – Støren)	Regiontogstrekning. Det kjøres noe godstog ved avvik.
Solørbanen (Kongsvinger - Elverum)	Godstogstrekning.
Spikkestadbanen (Asker – Spikkestad)	Lokaltogstrekning.
Stavne – Leangenbanen (Stavne – Leangen)	Regiontogstrekning og omkjøringsbane forbi Trondheim stasjon
Sørlandsbanen (Drammen – Stavanger)	Strekning med lokal-, region-, fjern- og godstog. Strekningen er erklært overbelastet.
Tinnosbanen (Hjuksebø – Notodden)	Regiontogstrekning.
Vestfoldbanen (Drammen - Porsgrunn)	Regiontogstrekning. Det kjøres lite godstog på strekningen per i dag.
Østfoldbanen (Oslo S – Ski)	Lokaltog strekning. Godstogene på Østfoldbanen skal også kjøres på denne banestrekningen
Østfoldbanen Vestre linje	Grenseoverskridende strekning med, region- og godstog. Deler av strekningen er erklært overbelastet.

Banestrekning	Planleggingsprinsipper og elementer
(Ski – Halden)	
Østfoldbanen Vestre linje	Denne delen av strekningen trafikkeres med internasjonale person- og godstog.
(Halden – Kornsjø)	
Østfoldbanen Østre linje	Regiontogstrekning.
(Ski – Sarpsborg)	

3.1.5.1 Overbelastede strekninger

I henhold til § 9-3 i Jernbaneforskriften skal infrastrukturforvalteren umiddelbart erklære en strekning som overbelastet dersom det etter samordning av søknadene om ruteleier og etter samråd med søkerne ikke mulig å imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet i tilstrekkelig omfang.



Kart 4 Overbelastede strekninger frem til R27. Alle dager (rødt), virkedager (oransje) og for varierende tidspunkt (gult).

For strekninger uten markant endret infrastrukturkapasitet vil de gjeldende overbelastede strekningene også kunne indikere resultat for forventede søknader i R30.

De erklærte overbelastede strekningene kan defineres for hele strekningen der en søknad ikke kunne imøtekommes, noe som betyr at det fortsatt kan være mulig å få plass ruteleier på deler av den overbelastede strekningen.

Strekninger som er erklært overbelastet, er vist i kart 4. Overbelastningen kan variere gjennom driftsdøgnet og i løpet av uken. For mer informasjon om overbelastet infrastruktur, se kapittel 4.6 i Network Statement.

3.2 Forventet trafikkflyt

Den forventede trafikkflyten for R30 er basert på innspill fra Jernbanedirektoratet på forventet offentlig kjøp av persontrafikk og forventet volum av godstrafikk. Sammensatt vil dette kunne gi en tidlig vurdering på infrastrukturkapasitet sett i lys av det togtilbudet som er ønsket.

3.2.1 Persontrafikk

Den forventede trafikkflyten for persontrafikk er her presentert i flere kart, en gruppe for lokaltog med rushtids avganger er presentert i kart 5 - 11 og en gruppe for fjerntog kart 12-16. Underlagsdata for kartene kan leses i Vedlegg 3.

3.2.1.1 Tog per time og i tillegg rush

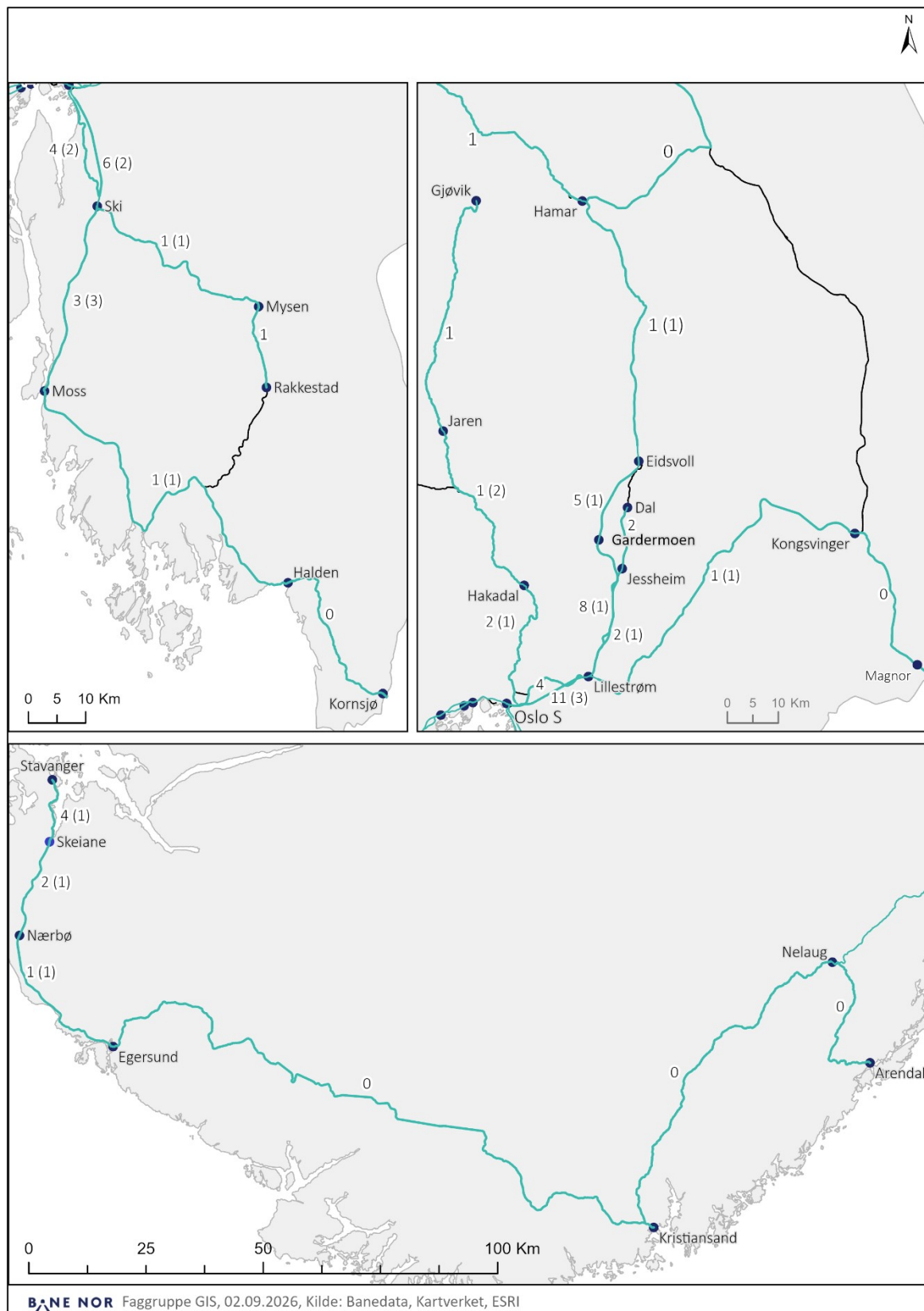
Kartene nedenfor viser en oversikt over persontog trafikken med rushtids avganger i parentes.



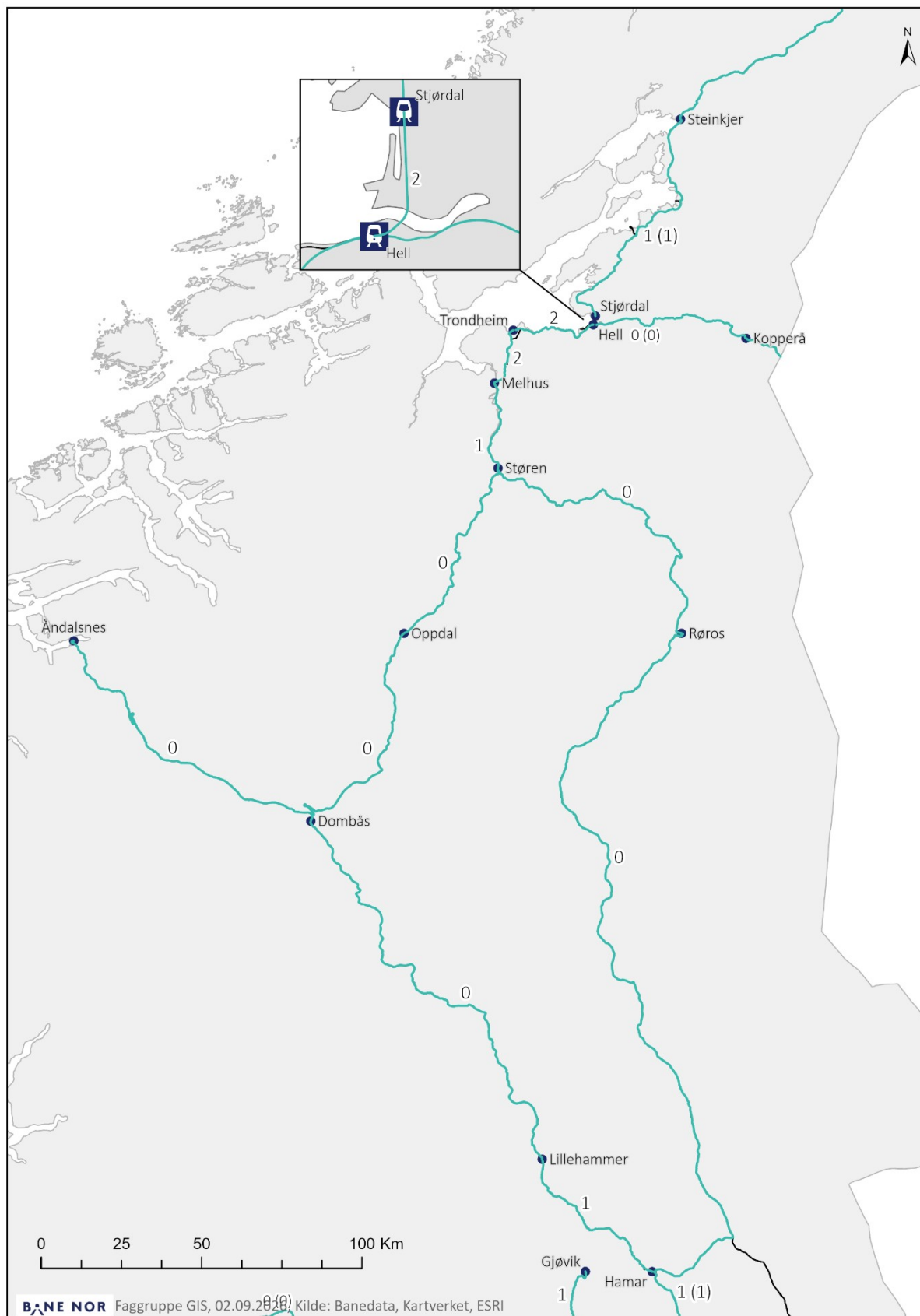
Kart 5 Antall persontog per time Oslo og Bergens område (i tillegg rush).



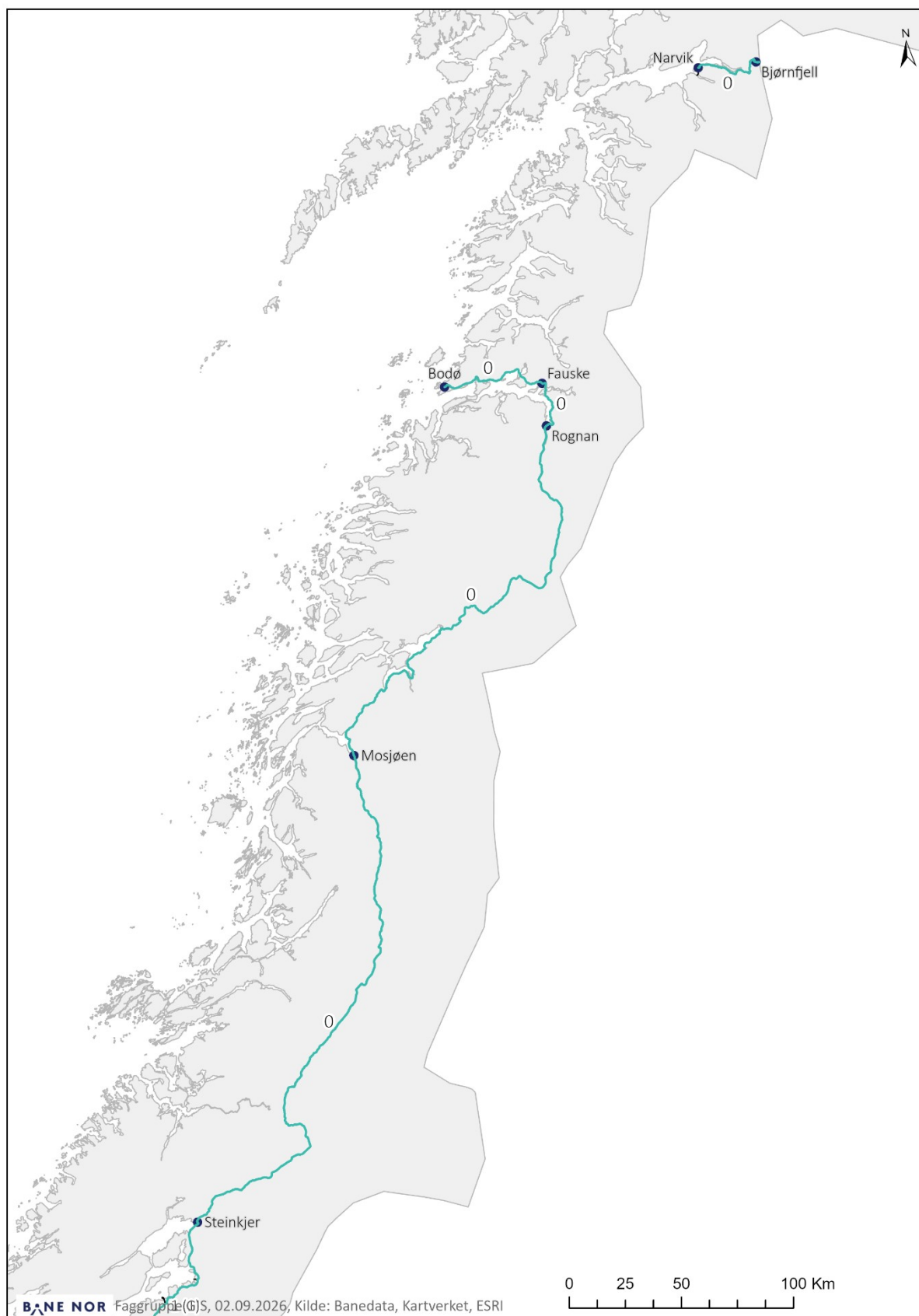
Kart 6 Antall persontog per time (i tillegg rush) Vestfoldsbanen.



Kart 7 Antall persontog i rush Østfoldbanen, Gjøvikbanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen og Sørlandsbanen.

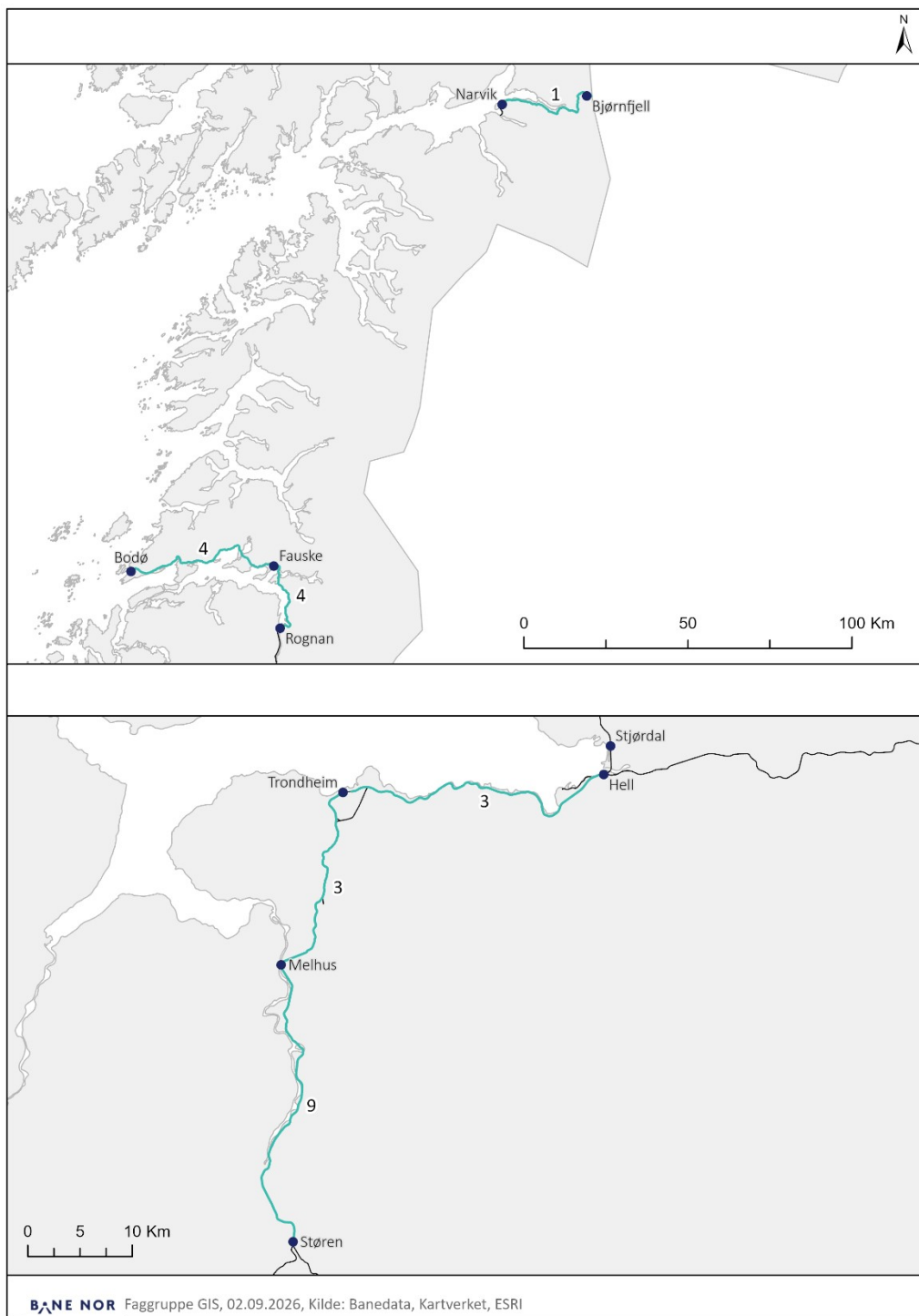


Kart 8 Antall persontog per time (i tillegg rush) Dovrebanen.

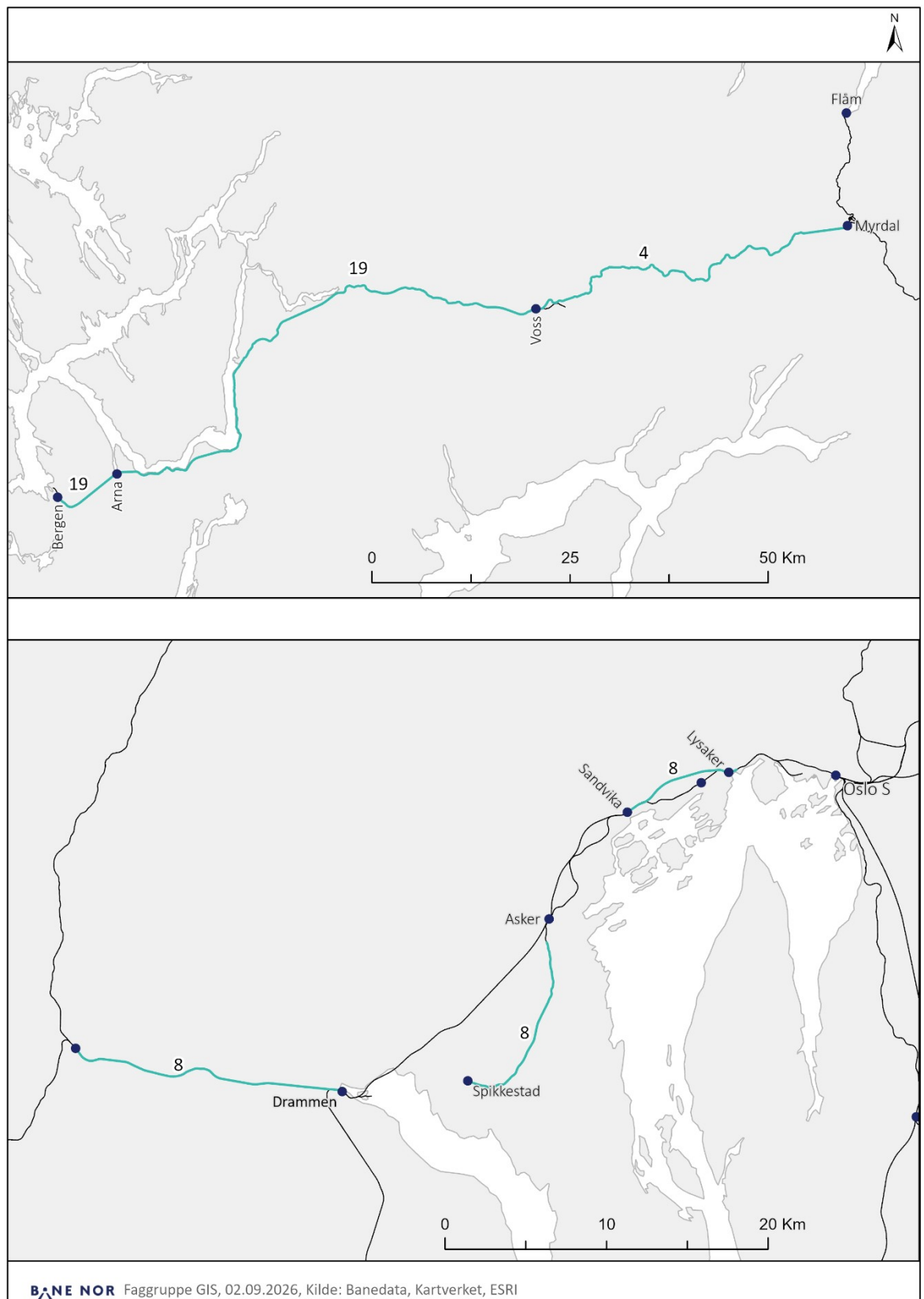


Kart 9 Antall persontog per time Nordlandsbanen.

3.2.1.2 Annen persontrafikk (mest regiontog)



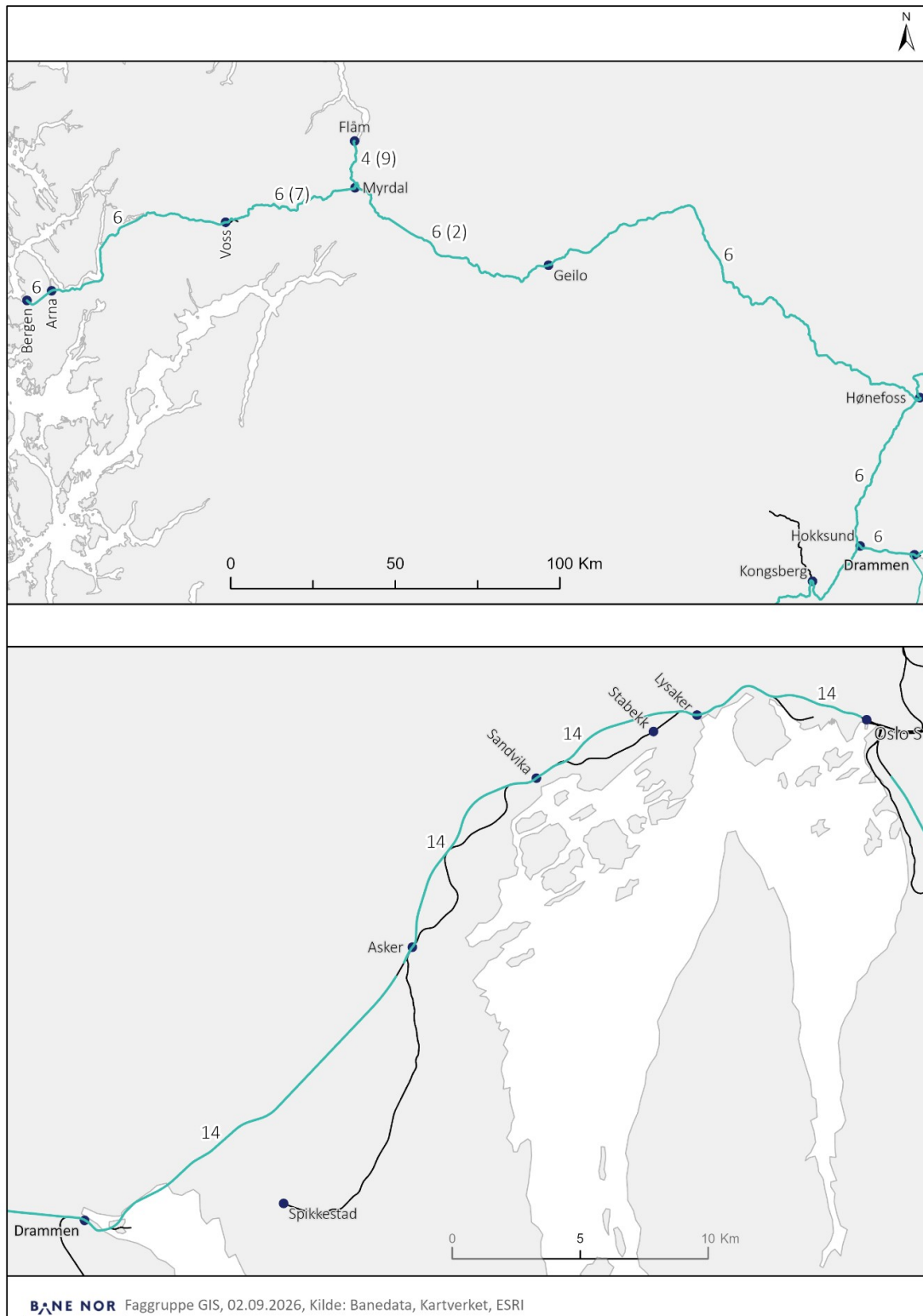
Kart 10 Persontrafikk med frekvens under et tog per time Dovre, Nordlandsbanen og Ofotbanen



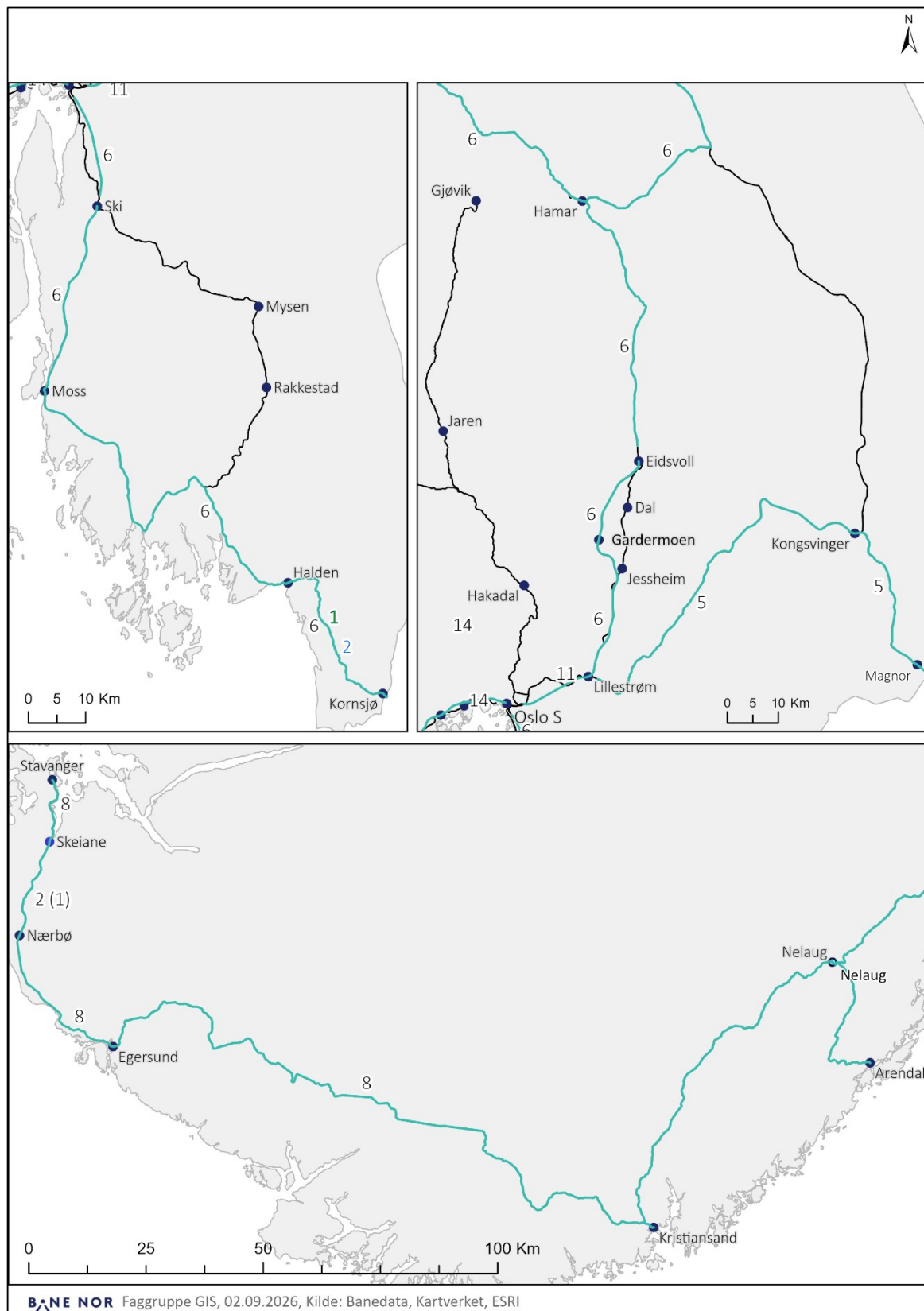
Kart 11 Persontrafikk med frekvens under et tog per time Bergensbanen, Drammen og Askerbanen

3.2.1.3 Fjerntog med høysesong

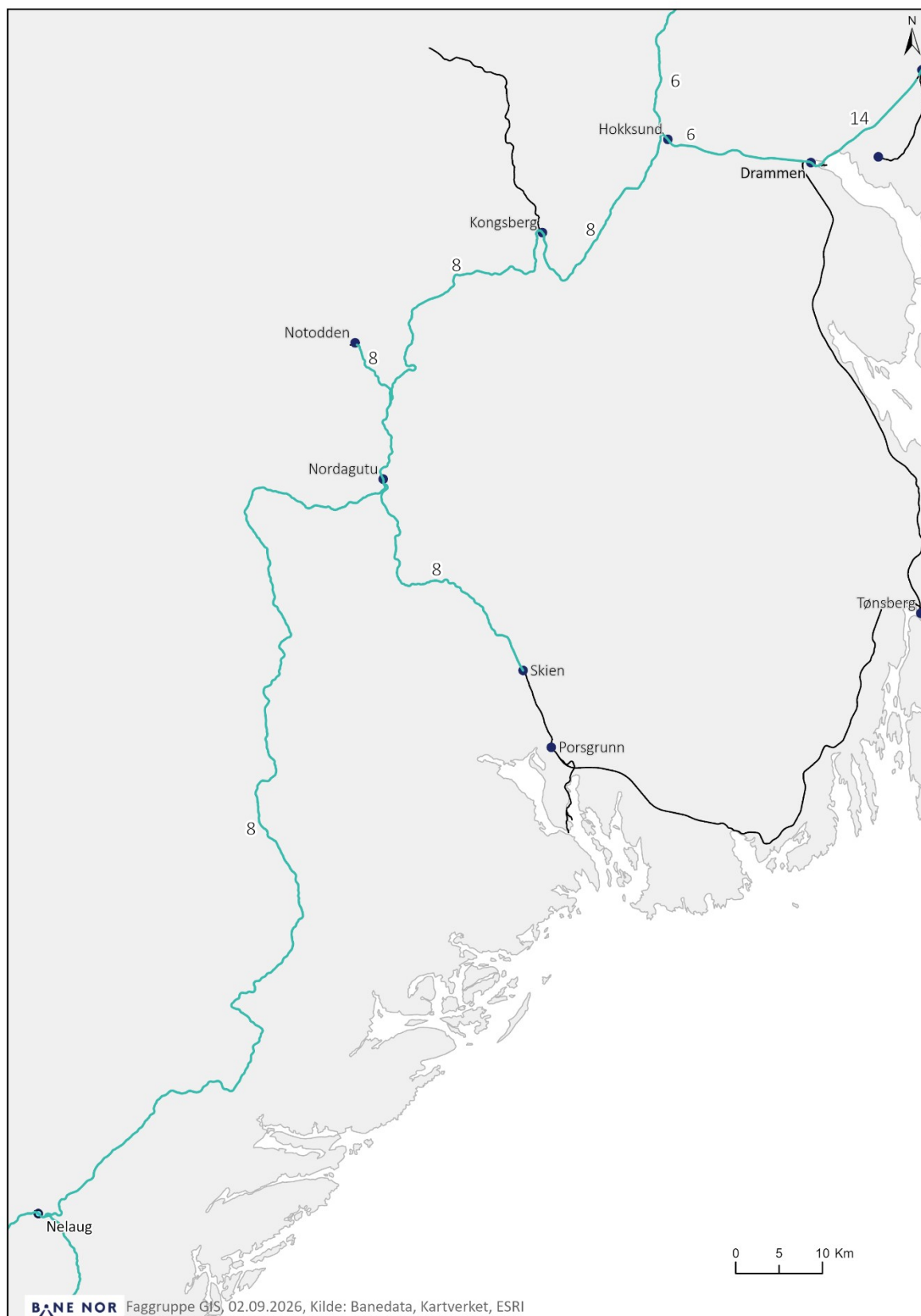
Kartene nedenfor viser oversikt over forventet fjerntog trafikk for R30 med informasjon om høysesong i parentes.



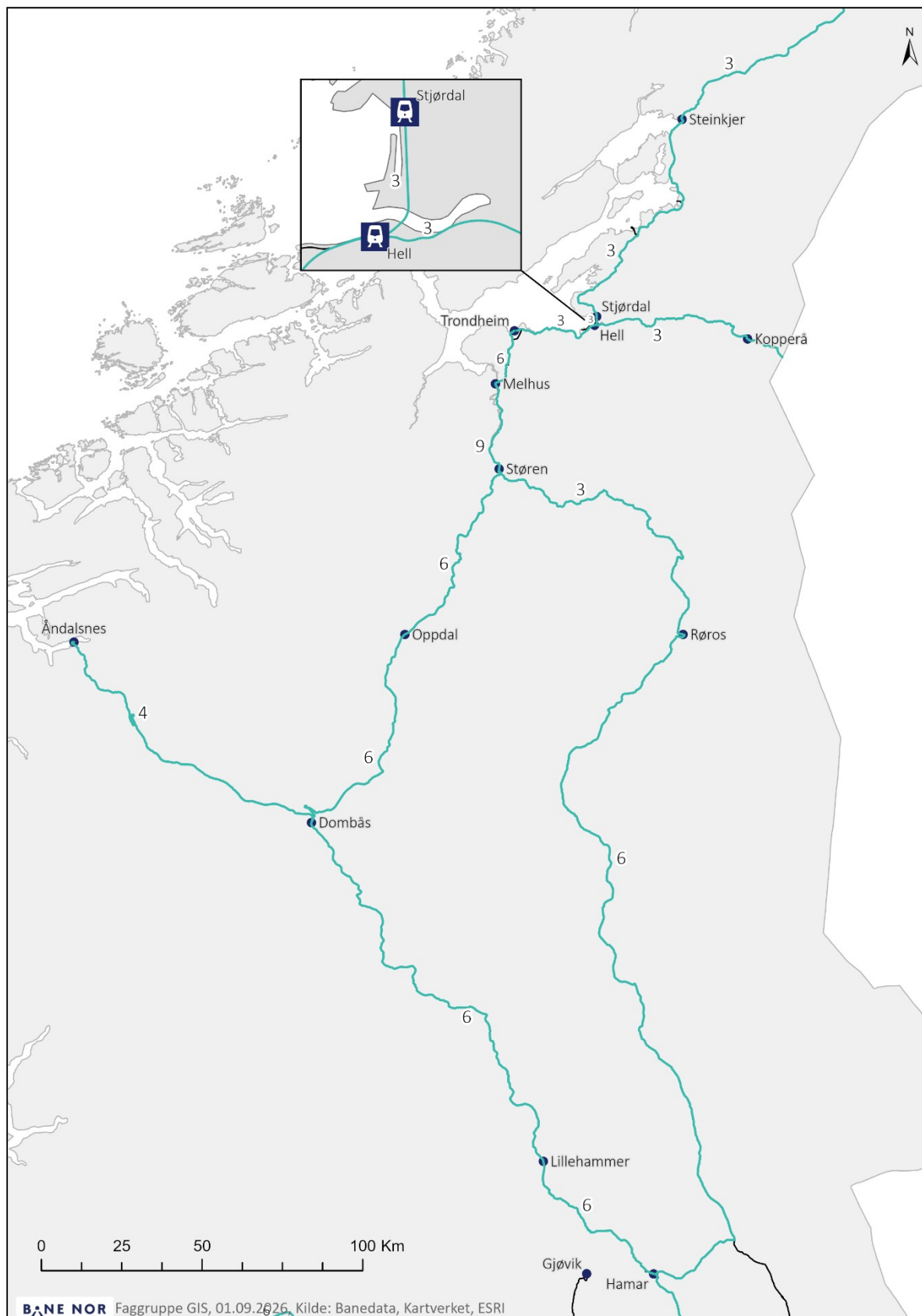
Kart 12 Fjerntog trafikk per døgn Oslo - Drammen - Hønefoss – Bergen.



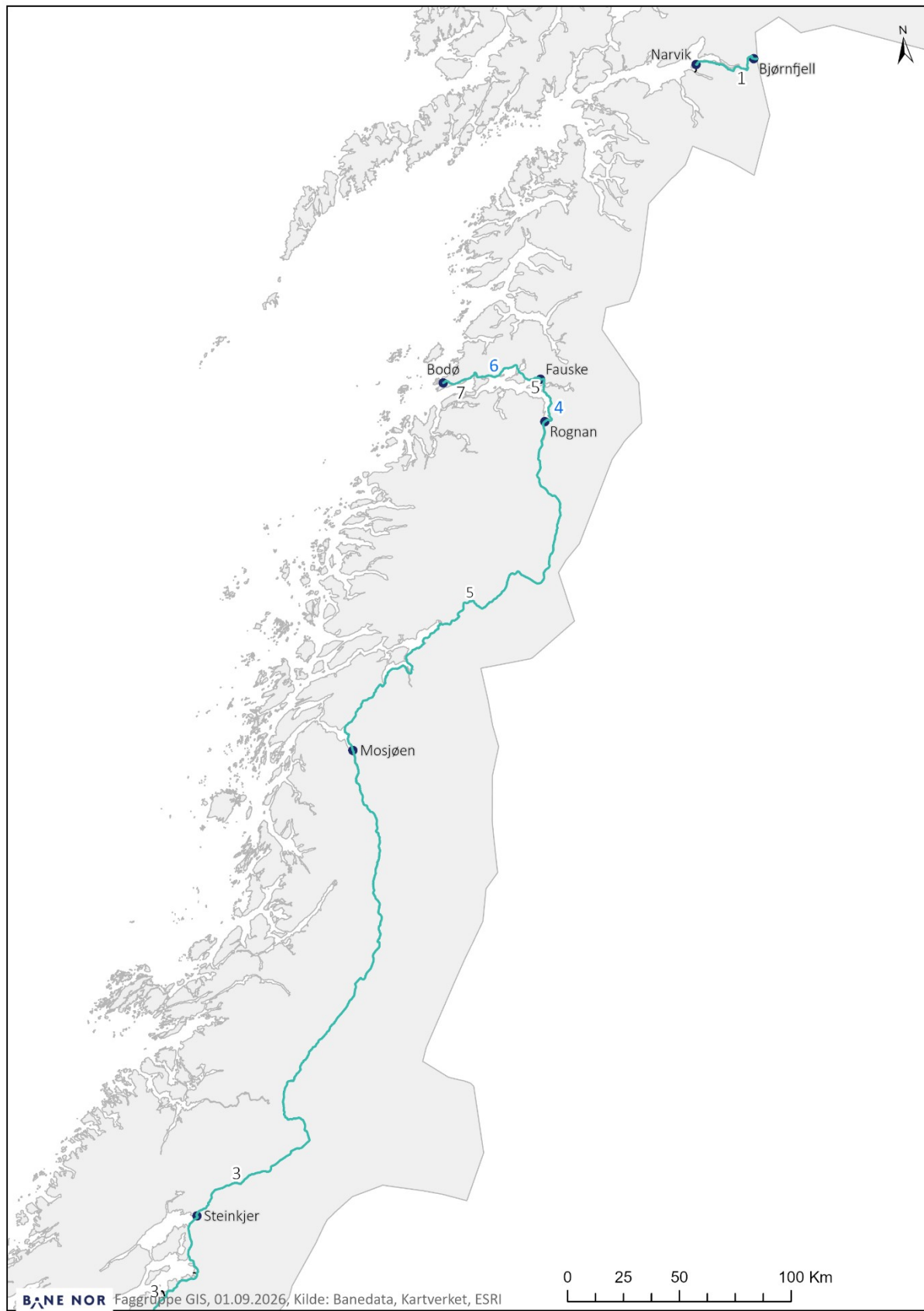
Kart 13 Fjerntog trafikk Oslo - Stavanger, Oslo - Charlottenberg, Oslo – Göteborg, Oslo – Trondheim.



Kart 14 Fjerntogtrafikk som kjører til Sørlandsbanen.



Kart 15 Fjerntog trafikk Dovrebanen og Rørosbanen.



Kart 16 Fjerntog trafikk Nordlandsbanen og Ofotbanen.

3.2.2 Godstrafikk

Tabellen viser forventet trafikkflyt for godssegmentet på jernbane i R30. Framstillingen er et sammendrag av T2030 utarbeidet av JDIR. Godstrafikken er relativt ujevnt fordelt over døgn og uke, og tabellen viser maksimalt antall tog per relasjon per dag, oppsummert med totalt antall per uke. For dimensjonerende lengde og tonnasje, er det lastet bruttolengde og -tonnasje som er oppgitt. Enkelte relasjoner har alternative ankomst-/avgangslokasjoner langs samme korridor, her er to lengde- og tonnasjeverdier oppgitt.

Tabell 8 Forventet trafikkflyt gods.

Relasjoner	Varetype	Strekning	Tog/ retning/ uke	Lengde(meter)	Vekt(t onn)
Sverige (Kornsjø) – Oslo-området	Stand. lastbærere	Sverige via Kornsjø – Oslo (Alnabru)	3	610	1294
Sverige (Charlottenberg) – Oslo-området	Stand. lastbærere	Sverige via Charlottenberg – Oslo (Alnabru)	2	614	1336
Oslo-området – Nord-Jæren	Stand. lastbærere	Oslo (Alnabru) – Krs. (Langemyr) – Stavanger (Ganddal)	5	540	1027
Oslo-området – Grenland	Stand. lastbærere	Oslo (Alnabru) – Brevik	1	450	810
Oslo-området – Bergen	Stand. lastbærere	Oslo (Alnabru) – Bergen (Nygårdstangen)	8	52	1081
Oslo-området – Bergen	Stand. lastbærere	Drammen (Sundland) – Bergen (Nygårdstangen)	1	520	1081
Oslo-området – Trondheim	Stand. lastbærere	Oslo (Alnabru) – Trondheim (Brattøra + Heggstadmoen)	9	497	1070
Oslo-området – Åndalsnes	Stand. lastbærere	Oslo (Alnabru) – Åndalsnes	1	457	900
Trondheim – Bodø-området	Stand. lastbærere	Trondheim (Brattøra) – Mosjøen – Mo i Rana – Fauske – Bodø 3)	5	600	1167
Oslo-området – Narvik	Stand. lastbærere	Oslo (Alnabru) via Charlottenberg – Narvik	3	536	1234

Relasjoner	Varetype	Strekning	Tog/ retning/ uke	Lengde(m eter)	Vekt(tonn)
Østlandet – Østfold	Tømmer	Hønefoss - Halden	1	480	1690/700
Østlandet – Østfold	Tømmer	Larvik/Skien - Halden	1	550	2400/750
Hedmark – Østfold	Tømmer	Kongsvinger – Halden	1	540	2400/1000
Hedmark – Østfold	Tømmer	Kongsvinger – Sarpsborg	1	475	1440/425
Hedmark – Østfold	Tømmer	Sørli – Sarpsborg	2	470	1440/420
Hedmark – Østfold	Tømmer	Hovdmoen – Halden	1	355	1620/400
Dovrebanen [Hove] – Østfold	Tømmer	Hove – Halden	1	566	1980/700
Dovrebanen [Hove] – Østfold	Tømmer	Hove – Sarpsborg	1	470	1440/420
Dovrebanen [Hove] – Østfold	Tømmer	Hauerseter – Sarpsborg	1	470	1440/420
Dovrebanen [Hove] – Østfold	Tømmer	Hauerseter – Halden	1	540	2400/750
Telemark/Buskerud – Sverige	Tømmer	Flesberg/Bø/Lunde – Sverige via Charlottenberg	2	600	2400/750
Telemark/Buskerud – Sverige	Tømmer	Sokna – Sverige	6	600	2400/1000
Telemark/Buskerud – Sverige	Tømmer	Hønefoss – Sverige	7	579	2300/700
Hedmark – Sverige	Tømmer	Koppang – Sverige	0	577	2300/700
Hedmark – Sverige	Tømmer	Hovdmoen – Sverige	1	380	1500/360
Hedmark – Sverige	Tømmer	Elverum – Sverige	7	600	2400/1000
Hedmark – Sverige	Tømmer	Braskereidfoss – Sverige	1	600	2160/670
Hedmark – Sverige	Tømmer	Kongsvinger – Sverige	2	600	2556/8880
Dovrebanen – Sverige	Tømmer	Sørli – Elverum – Sverige	1	500	1900/760
Dovrebanen – Sverige	Tømmer	Hove – Sverige	4	520	2296/672
Dovrebanen – Sverige	Tømmer	Kvam – Elverum – Sverige	2	577	2300/700

Relasjoner	Varetype	Strekning	Tog/ retning/ uke	Lengde(m eter)	Vekt(tonn)
Hedmark – Sverige	Sand og betong	Gropa – Sverige	2	350	1400
Oggevatn – Kristiansand	Vann	Oggevatn – Kristiansand	3	400	990/600
Bjørntvedt – Brevik (Ørvik)	Kalk	Bjørntvedt – Brevik (Ørvik)	24	150	800/220
Sarpsborg – Kristiansand	Syre	Sarpsborg – Kristiansand	1	250	1070/300
Innlandet – Skogn	Tømmer	Sørli – Skogn	2	304	1286/500
Innlandet – Skogn	Tømmer	Hove/Kvam – Skogn	4	304	1286/500
Sverige (Storlien) – Skogn	Tømmer	Koppang – Skogn	1	500	1750/550
Verdal – Sverige (Storlien)	Tømmer	Sverige (Storlien) – Skogn	1	500	1750/550
		Verdal – Sverige (Storlien)	1	400	1750/550
Ørtfjell – Mo i Rana	Malm	Ørtfjell – Mo i Rana	42	460	3650/860
Kiruna – Narvik	Malm	Kiruna – Narvik	119	746	8840/1470
Pitkäjärvi – Narvik	Malm	Pitkäjärvi – Narvik	28	469	5200/900
Holmen/ Sundland/Alnabru	Biltransport	Drammen (Sundland) – Oslo (Alnabru)	5	650	1400
Holmen/ Sundland/Alnabru	Biltransport	Drammen (Sundland) – Drammen (Holmen)	35	200	600
Oslo havn – Oslo lufthavn	Flydrivstoff	Oslo havn – Oslo lufthavn	14	380/360	1430/480

Relasjoner	Varetype	Strekning	Tog/retning/ uke	Lengde(mete r)	Vekt(ton n)
Italia – Østfold		(Italia –) Sverige – Rølvsvøy	1	630	1600/500
Italia – Østfold		Sarpsborg – Sverige via Kornsjø	3	500	700/1300
Østlandet – Sverige		Oslo (Alnabru) – Hønefoss	3	210	600
Østlandet – Sverige		Sverige via Charlottenberg – Oslo (Alnabru) – Kopstad	5	630	1000

3.2.3 Grenseoverskridende trafikk

Den forventet trafikkflyt ved de felles grenseovergangene mellom Bane NOR og Trafikverket er presentert i Tabell 9.

Tabell 9 Forventet trafikkflyt ved grenseoverganger.

Bane NOR	Trafikverket
Kornsjø/Ed	
<i>Persontog</i>	
Regiontog (Oslo S – Göteborg C) 7 avganger per døgn/retning	Regiontog (Oslo S – Göteborg C) 7 avganger per døgn/ retning
Fjerntog (Oslo S – Malmö /København) 2 - 3 avganger per døgn, hvorav et nattog	Fjerntog (Oslo S – Malmö /København) 2 - 3 avganger per døgn, hvorav et nattog
<i>Godstog</i>	
5 tog per døgn/retning	5 tog per døgn/retning
Kongsvinger/Charlottenberg	
<i>Persontog</i>	
Regiontog 2 avganger per døgn/retning lørdag og søndag	Regiontog (Kongsvinger – Karlstad C) 2 avganger per døgn/retning lørdag og søndag
Fjerntog 5 avganger per døgn/retning	Snabbtåg 5 avganger per døgn/retning
<i>Godstog</i>	
11 tog per døgn /retning	11 tog per døgn / retning
Hell/Storlien	
<i>Persontog</i>	
Regiontog (Trondheim S – Storlien) 2 avganger per døgn/retning	Regiontog (Trondheim S – Storlien) 3 avganger per døgn/retning
Fjerntog-/regiontog (Trondheim S – Malmö) 1 avganger per døgn/retning	
<i>Godstog</i>	
1 systemtog per døgn/retning	1 systemtog per døgn/retning
Bjørnfjell/Vassijaure	

<i>Persontog</i>	
1 chartertog per døgn/retning i sesong	1 chartertog per døgn/retning i sesong
Fjerntog (Narvik – Stockholm C /Luleå C) - 2 avganger per døgn/retning	Fjerntog (Narvik – Stockholm C /Luleå C) - 2 avganger per døgn/retning
<i>Godstog</i>	
12 malmtog per døgn/retning (Kiruna -Narvik)	12 malmtog per døgn/retning (Kiruna -Narvik)
4 malmtog per døgn /retning (Pitkäjärvi – Narvik)	4 malmtog per døgn /retning (Pitkäjärvi – Narvik)
4 kombigods tog per døgn/retning (Oslo - Charlottenberg - Narvik)	4 kombigods tog per døgn/retning (Oslo - Charlottenberg - Narvik)

4 Validering

Kapasitetsstrategien for R30 er harmonisert med Trafikverket som tabellen viser

	Dato	Omfang	Resultat
Harmonisering Trafikverket	20260612	Førmøte	Deling av utkast til Kapasitetsstrategi R30
	20260828	Forventet trafikkflyt på grenseoverskridende strekninger	Det ble enighet om grenseoverskridende trafikk per 20260909
Validering	NA	Kapasitetsstrategi for R30 er godkjent av BaneNOR	

Vedlegg 1: Informasjon om markedsinvolvering og meningsinnsamling

Under forberedelsene av kapasitetsstrategien for R30, har Bane NOR informert om prosessen og anmodet om innspill til pågående arbeider fra togselskapene.

Tidslinje for involvering av togselskap i kapasitetsstrategien for R30:

- **Januar 2026:** Møte i Kapasitetsforum ble togselskapene informert om kapasitetsstrategi-prosessen.
- **Juni 2026:** Togselskapene ble anmodet om å komme med innspill til R30.
- **September 2026:** Publisering av høringsutkastet til Kapasitetsstrategi R30 på Bane NOR og RNE nettsider, og åpen invitasjon til alle aktive togselskap i det norske- og europeiske markedet om å kommentere på innholdet i høringsutkastet.
- **September-november 2026:** Høringsperiode. Motta kommentarer på høringsutkast.

Vedlegg 2: Forventet trafikkflyt per strekning for persontrafikk

	Antall tog i timen (tillegg i rushtid)	Antall fjerntog per døgn	Annen persontrafikk med frekvens under 1 tog per time	Høysesong	Retning
Oslo S - Lysaker	18(2)	14			
Lysaker - Stabekk (Drammenbanen)	8(2)				
Stabekk - Sandvika (Drammenbanen)	4				
Lysaker - Sandvika (Askerbanen)	10	14	8		
Sandvika - Asker (Drammenbanen)	4	-			
Sandvika - Asker (Askerbanen)	10	14			
Asker - Spikkestad	2		8		
Asker - Drammen	10	14			
Drammen - Tønsberg	4				
Tønsberg - Porsgrunn	1 (1)				
Porsgrunn - Skien	1 (1)				
Skien - Nordagutu		8			
Nordagutu - Notodden		8			
Drammen - Hokksund	1(1)	6	8		
Hokksund - Kongsberg	1(1)	8			
Hokksund - Geilo		6			
Geilo - Myrdal		6		2	
Myrdal - Voss		6	4	7	
Bergen - Arna	4	6	19		
Arna - Voss	4	6	19		
Myrdal - Flåm		4		9	
Kongsberg - Nordagutu		8			
Nordagutu - Neluag		8			
Neluag - Arendal		8			
Nelaug - Krisitansand		8			
Kristiansand - Egersund		8			
Egersund - Nærbø	1(1)	8			
Nærbø - Skeiane	2(1)	8			
Skeiane - Stavanger S	4(1)	8			
Oslo S - Hakadal	2(1)				
Hakadal - Jaren	1(2)				
Jaren - Gjøvik	1				
Oslo S - Lillestrøm (hovedbanen)	4				

	Antall tog i timen (tillegg i rushtid)	Antall fjerntog per døgn	Annen persontrafikk med frekvens under 1 tog per time	Høysesong	Retning
Oslo S - Lillestrøm (Gardmoenbanen)	11(3)	11			
Lillestrøm - Oslo Lufthavn	8 (1)	6			
Oslo lufthavn - Eidsvoll	5(1)	6			
Eidsvoll - Hamar	1(1)	6			
Hamar - Lillehamar	1	6			
Hamar - Røros		6			
Røros - Støren		3			
Lillehamar - Dombås	(1)	6			
Dombås - Åndalsnes		4			
Dombås - Oppdal		6			
Oppdal - Strøren	(1)	6			
Støren - Melhus	1	9	9		
Melhus - TrondheimS	2	6	3		
Trondheim S - Hell	2	3	3		
Hell - Stjørdal	2	3			
Hell - Kopperå		3			
Stjørdal - Steinkjer	1(1)	3			
Steinkjer - Mosjøen		3			
Mosjøen - Rognan		5			
Rognan - Fauske		5	4		4
Fauske - Bodø		7	4		6
Lillestrøm - Jessheim	2(1)				
Jessheim - Dal	2				
Lillestrøm - Kongsvinger	1(1)	5			

	Antall tog i timen (tillegg i rushtid)	Antall fjerntog per døgn	Annen persontrafikk med frekvens under 1 tog per time	Høysesong	Retning
Kongsvinger - Charlottenberg/ Stockholm		5			
Oslo S - Ski	4(2)				
Oslo S - Ski (Follobanen)	6(2)	6			
Ski - Mysen	1(1)				
Mysen - Rakkestad	1				
Ski - Moss	3(3)	6			
Moss - Halden	1(1)	6			
Halden - Malmö		6			
Halden - Goteborg (Kornsjø)		1			2
Narvik - Bjørnfjell		1	1		

Vedlegg 3 Oversikt over kapasitet og kapasitetsbehov på serviceanlegg

#	Bane	Km	Type serviceanlegg	Sted/Stasjon	Navn	Kjente planer om kapasitetsendring	Kundens forventede kapasitetsbehov
60	Bratsberg-banen	180, 50	Verksted	Skien	Skien verksted	Ny vaskemaskin under planlegging, krever stenging av hensetting og innkjør verksted fra Nord i 6 uker. Jobben er utsatt til tidligst høst 2027.	
87	Dovrebanen		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Hamar	Hamar hensetting	Kapasiteten for driftshensetting og gods reduseres mulig fra R28	
94	Dovrebanen		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Lillehammer	Lillehammer hensetting	Kapasitet fjernes på Lillehammer fra og med R26. Erstattes av Hove	
104	Dovrebanen	187, 75	Hensettingsspor og driftsbanegårder	Hove	Hove hensetting	Nytt hensettingsanlegg står klart til R26 med 16 nye plasser.	
147	Dovrebanen		Verksted	Støren	Støren verksted	Utreder fornyelse tilpasset N10 og N11	
158	Dovrebanen		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Marienburg	Marienburg hensetting	Kapasiteten økes med inntil 3 plasser på 220m for fjern tog fra og med R28 (tilsvarer 6 plasser a 110m)	
163	Dovrebanen		Verksted	Marienburg	Marienburg verksted	Utreder fornyelse tilpasset N10 og N11	
181	Drammen-banen		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Drammen	Nybyen hensetting	Er overført til Sundland	
182	Drammen-banen		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Drammen	Skamarken hensetting	Kapasiteten er fjernet	
183	Drammen-banen		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Drammen	Sundland hensetting	Kapasiteten økes med 18 plasser fra og med R26	
194	Drammen-banen		Verksted	Drammen	Sundland verksted	Utvidelse Bygg J Sundland Q4-26	
196	Filipstad-linjen		Verksted	Filipstad	Filipstad verksted	Vognverksted er forlenget med telt over tre spor, slik at Flirt kan vedlikeholdes her.	

#	Bane	Km	Type serviceanlegg	Sted/Stasjon	Navn	Kjente planer om kapasitetsendring	Kundens forventede kapasitetsbehov
197	Flåmsbana		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Flåm	Flåm hensetting	Tilstandsvurdering våren 2026 på infrastruktur	
201	Flåmsbana		Verksted	Flåm	Flåm verksted	Eget prosjekt i planleggingsfase i 2026	
245	Hovedbanen		Verksted	Alnabru	Alnabru verksted	Utvidelse av verkstedskapasitet vurderes. Usikker oppstart.	
253	Hovedbanen		Verksted	Grorud	Grorud verksted	Driftssette togparkering/mottaksbase N05/06-Q1-2025. Det bygges nytt verksted med tre 120 m spor, planlagt ferdigstillelse okt 2027. Planlegges for 6 hensettingsplasser på sørsiden. Usikker ferdigstillelsesdato. Tidligst 2029.	
395	Nordlandsbanen		Verksted	Bodø	Bodø verksted	Utreder mulighet for tilpassing N11	
408	Ofofbanen		Verksted	Narvik	Fagernes verksted, Narvik	Utreder mulighet for løfteanlegg	
545	Sørlandsbanen		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Kristian-sand	Kristiansand hensetting	Vurdering av 1000 V må gjennomføres, sviller, skinner og veksler må vurderes av drift og vedlikehold, tilstandsvurdering i 2026	
551	Sørlandsbanen		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Egersund	Egersund hensetting	Fornyelse av sporveksler og forbedring av sporarrangement er planlagt i 2027.	
579	Sørlandsbanen		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Skeiane	Skeiane hensetting	Effektpakke E32, se eget prosjekt, pågår i 2026	
582	Sørlandsbanen		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Stavanger	Kvaleberg hensetting	Dette er verkstedsområde, spor 609 fungerer som driftshensettingsspor	
583	Sørlandsbanen		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Stavanger	Paradis hensetting	Kapasiteten økes med 1 plass på 220 m til nye fjern tog fra og med R28 (tilsvarer 2 plasser a 110m) Uavklart per 2026	
587	Sørlandsbanen		Verksted	Stavanger	Kvaleberg verksted, Stavanger	Verkstedet tilpasses til nye tog for alle jernbanefag og HeVert-prosjektet.	Kunden ønsker løftebukker 610 og takplattform 611, Oppstillingsplass

#	Bane	Km	Type serviceanlegg	Sted/Stasjon	Navn	Kjente planer om kapasitetsendring	Kundens forventede kapasitetsbehov
							mobiturn spor 610 mot adminbygget
590	Vestfold-banen		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Barkåker	Barkåker hensetting	14 nye plasser fra og med R27	
618	Østfold-banen		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Oslo S	Lodalen hensetting	Detprosjekterer utendørs serviceplattformer. Usikker på ferdigstillelse.	
633	Østfold-banen		Verksted	Lodalen	Lodalen verksted	Etablering av ny/økt hjuldreiekapasitet utredes. Usikker ferdigstillelse. Planlegger for utendørs serviceplattformer for nye fjerntog 220 m	Kunden ønsker seksjonert KL og takplattform på hele spor 13,14 og 15. flere løftespor for 110 meter
678	Østre linje		Hensettingsspor og driftsbanegårder	Rakkestad	Rakkestad hensetting	Kapasitet utvides med 4-5 plasser fra og med R29 Midlertidige tiltak vurderes for R27-R28. Plassene skal også avlaste kapasitet i Lodalen	