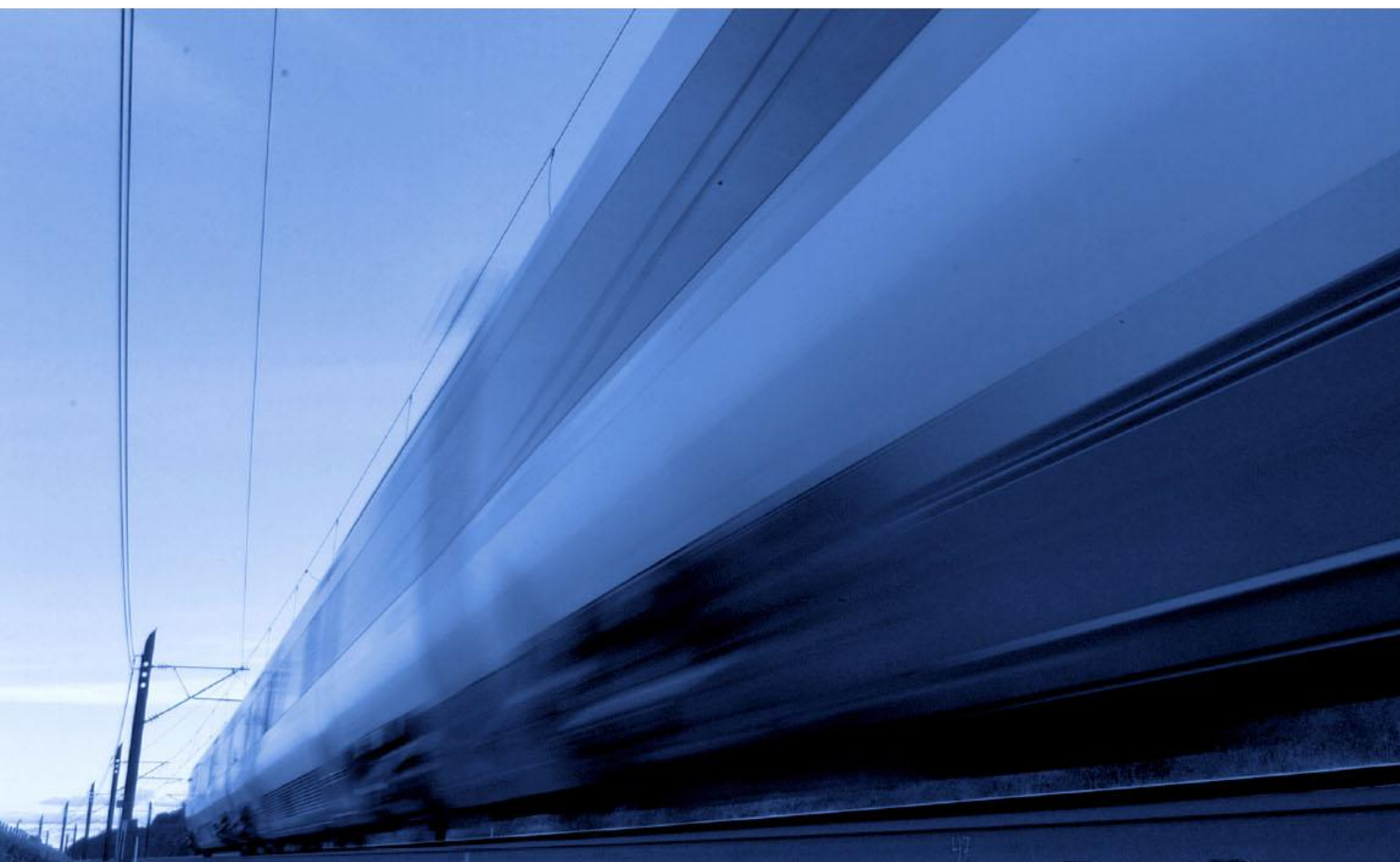




Kapasitetsstrategi for R29

Bane NOR

Desember 2025



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 R29	9
1.1	Permanente kapasitetsendringer	9
2	Midlertidige kapasitetsbegrensninger	11
2.1	Planleggingsprinsipper for TCR-er.....	11
2.2	Forventede svært store TCR-er	18
3	Planleggingsprinsipper for trafikk og forventet trafikkflyt.....	19
3.1	Planleggingsprinsipper for trafikk.....	19
3.2	Forventet trafikkflyt.....	25
4	Validering	38
	Vedlegg 1: Informasjon om markedsinvolvering og meningsinnsamling	39
	Vedlegg 2: Liste over kapasitetsforbedringer for R29	40
	Vedlegg 3: Forventet trafikkflyt per strekning for persontrafikk	43

0 Innledning

Dette dokumentet er Bane NORs kapasitetsstrategi for ruteplanperioden R29.

Som infrastrukturforvalter er Bane NOR eier og forvalter av kapasitetsfordelingsprosessen.

Foreløpig krever ikke norsk regelverk at Bane NOR publiserer kapasitetsstrategier. Kapasitetsstrategien er derfor et informasjonsdokument som ikke legger bindende føringer for kapasitetsfordelingsprosessen for R29. Netterklæringen beskriver kapasitetsfordelingsprosessen i detalj, med informasjon om Bane NORs prioriteringer og hvilke forskrifter som regulerer kapasitetsfordelingen

EU kommisjonens forslag til ny forordning om kapasitetsfordeling, beskriver Kapasitetsstrategi 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.

Infrastrukturkapasitet på jernbanen (fork. infrastrukturkapasitet) er begrenset, og kostbart og tidkrevende å utvikle. Derfor er det viktig å utnytte den tilgjengelige infrastrukturkapasiteten slik at den støtter samfunnets behov. For å utnytte den tilgjengelige infrastrukturkapasiteten på best mulig måte er tidlig planlegging, involvering og transparens om planlagt bruk, viktige virkemidler. Kapasitetsstrategi-prosessen inkluderer alle disse aktivitetene og skal bidra til en best mulig kapasitetsutnyttelse.

I løpet av Kapasitetsstrategi-prosessen, vil Bane NOR involvere 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. Prosessen resulterer i et dokument som kalles kapasitetsstrategi og som er Bane NORs første informasjon til markedet om overordnet planlagt bruk av infrastrukturkapasitet for en gitt ruteplanperiode.

Som følge av Bane NORs deltagelse i RailNetEuropes flerårige prosjekt om utvikling av kapasitetsfordelingsprosessen, har Bane NOR utarbeidet kapasitetsstrategier som har vært avgrenset til grenseovergangene og tilhørende strekninger i Bane NORs nett. I kapasitetsstrategien for R29 er det geografiske omfanget utvidet til å omfatte hele Bane NORs nett.

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 prosessene helt frem til driftsdøgnet.

Innholdet i dette dokumentet er derfor 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 forordningen 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.

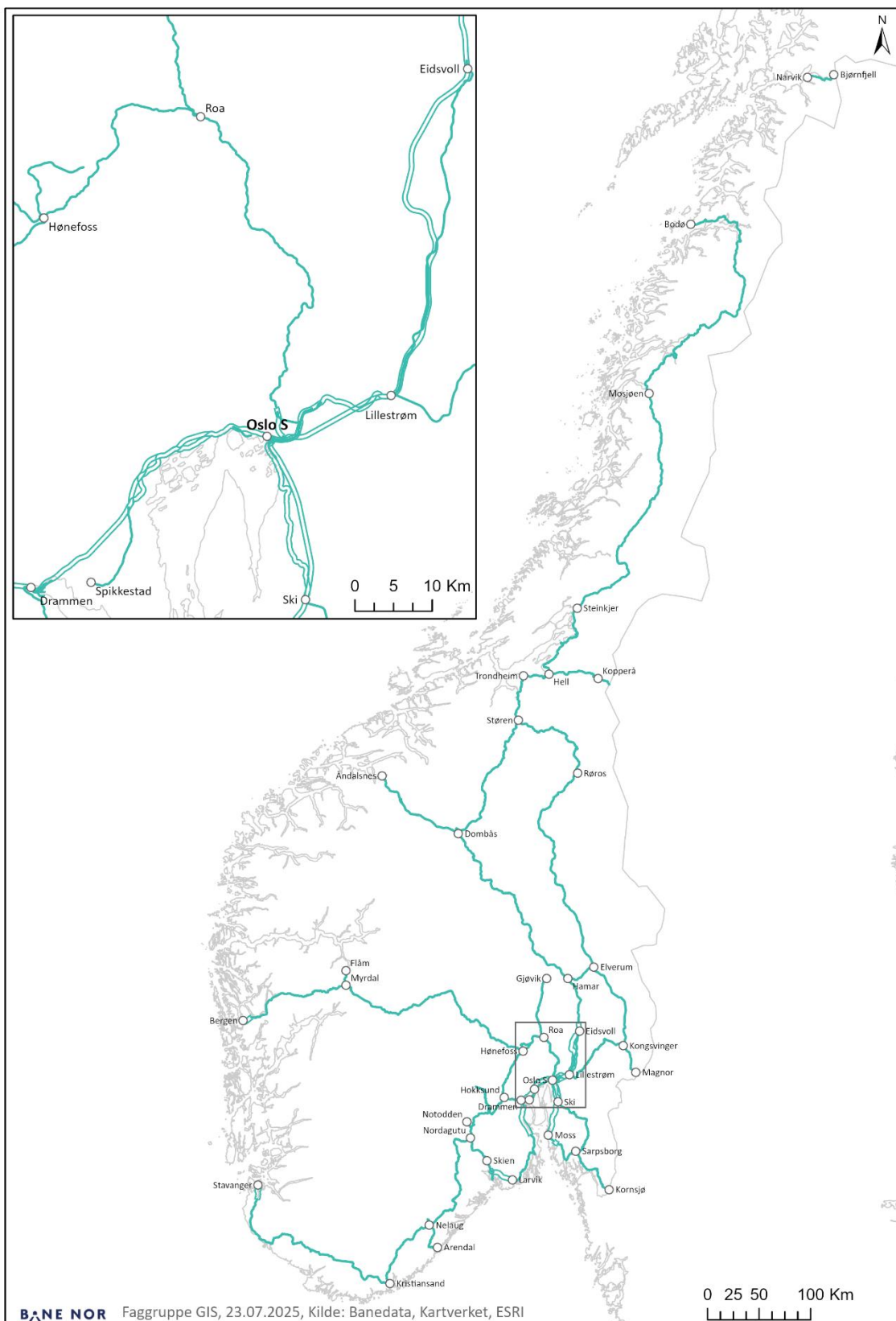
Tabell 1 Liste over kontakt informasjon

Kontakt	E-post	Nettside
Kapasitetsstyring	kapasitetsmiljoet@banenor.no	https://banenor.no/

Kontakt	E-post	Nettside
RNE	mailbox@rne.eu	https://rne.eu/
RailNetEurope (RNE), contact details for international train path capacity	oss@banenor.no	https://rne.eu/organisation/oss-c-oss/
Kontakt for Network Statement Bane NOR	network.statement@banenor.no	https://oppslagsverk.banenor.no/network-statement/
ScanMed Corridor		https://www.scanmedfreight.eu/

0.2 Geografisk område

Denne kapasitetsstrategien omfatter hele det norske jernbanenettet, slik det er planlagt for ruteplanperioden R29. Kart 1 viser jernbanestrekningene som inngår i denne kapasitetsstrategien.



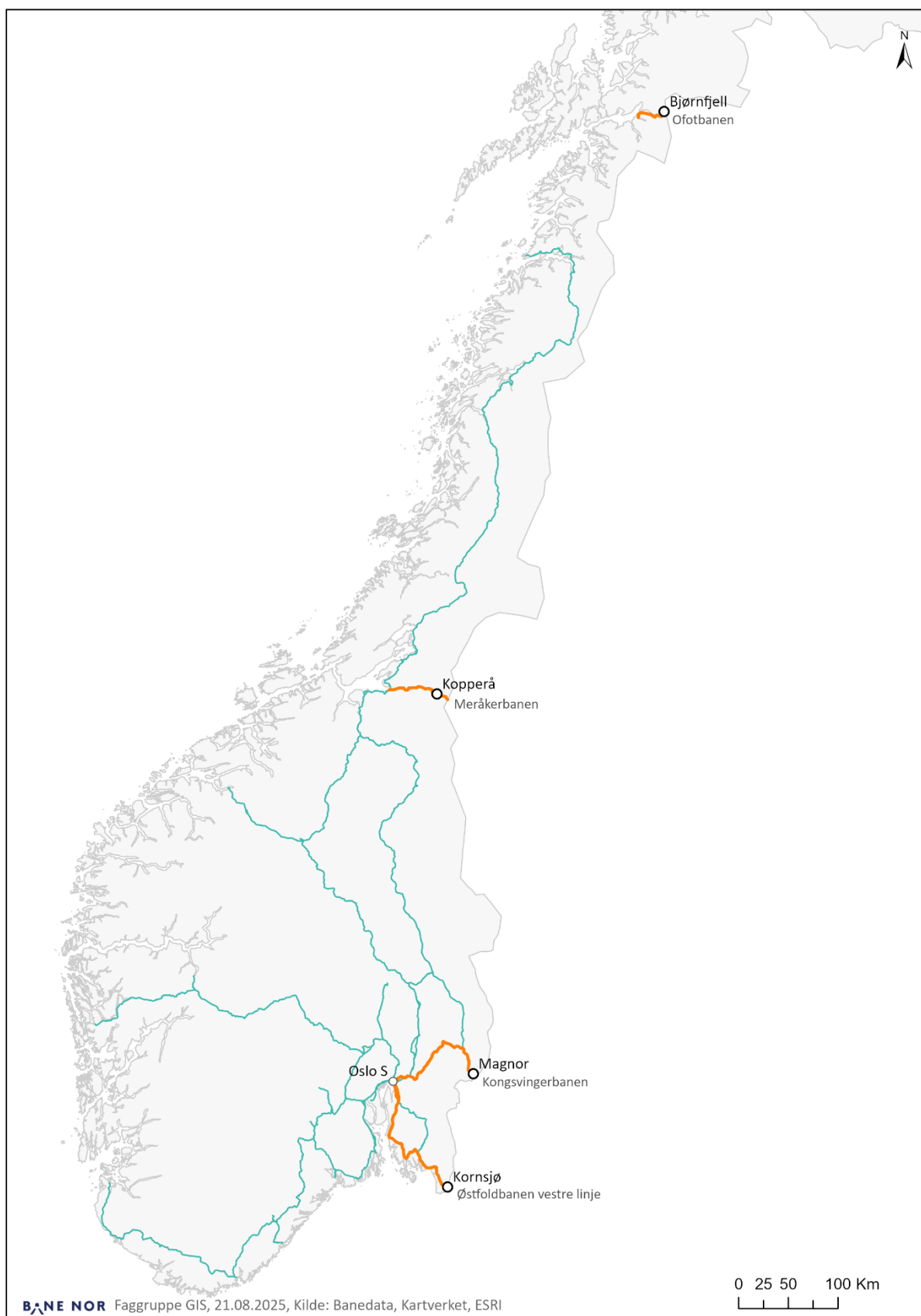
Kart 1 Det norske jernbanenettet

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
Oftobanen	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 2027 vedlegg 7 og på nettsiden til [Rail Facilities Portal](#). Planlagte endringer ift. eksisterende serviceanlegg, er beskrevet i Kapittel 1 og Vedlegg 2. Informasjon om planlagt kapasitet og -behov på serviceanlegg i ruteplanperioden R29, oppnås ved å se den overnevnte informasjonen i sammenheng.

1 Forventet infrastrukturkapasitet i R29

Dette kapitlet beskriver hvilke permanente endringer i infrastrukturkapasitet, som forventes fram til og i løpet av ruteplanperioden R29. Denne forventede permanente infrastrukturkapasiteten er summen av:

- Gjeldende infrastruktur (som beskrevet i Strekningsbeskrivelsen for jernbanenettet SJN, ved publisering av kapasitetsstrategien)
- forventede permanente kapasitetsforbedringer
- forventede permanente kapasitetsreduksjoner

1.1 Permanente kapasitetsendringer

Tabell 3 viser hvilke prosjekter som resulterer i permanent forbedret, eller redusert infrastrukturkapasitet, og dermed påvirker trafikkflyten i hele eller deler av ruteplanperiode R29.

Tabellen beskriver hvilke kapasitetsendringer som er forventet per prosjekt/tiltak, med en kostnadsramme over en milliard kroner. Øvrige prosjekt/tiltak er presentert i Vedlegg 2.

Tabell 3 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
Oslo – Ski	Oppgradering Prosjektnavn: L2: Kolbotn stasjon Planlagt ibruktagelse før R27	Del av tiltakspakke for å muliggjøre 220 meter lokaltog på strekningen	Ny dobbel sporsløyfe nord og sør for Kolbotn. Plattformen heves og forlenges, med ny tilkomst mellom spor. Kapasitets-reducerende tiltak: Fjerne midtspor 2 og tilhørende sporveksler	Ja	Ja
Oslo – Tønsberg	Oppgradering Prosjektnavn: Nykirke-Barkåker Planlagt ibruktagelse før R27 ²	Del av tiltakspakke for flere og raskere tog på Vestfoldbanen	Dobbeltspor Nykirke-Barkåker og ny stasjon på Skoppum	Ja	Ja
Oslo – Tønsberg	Oppgradering Prosjektnavn: Barkåker-Tønsberg Planlagt ibruktagelse før R27 ²		Komplettering Barkåker-Tønsberg med siste tiltak for funksjonelt dobbeltspor inn til Tønsberg stasjon. 14 hensetningsplasser nord for Tønsberg st.	Ja	Ja

¹ Avhenger av bevilgning i kommende statsbudsjett

² Bane NOR jobber med en revisjon av Nasjonal Signalplan (NSP), som inneholder utrullingstakt for ERTMS, og vil ha betydning for ibruktagelse

Stavne –(Lerkendal) Leangen; Trondheim – Stjørdal; og Hell – Storlien	Elektrifisering Prosjektnavn: Del- elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen Planlagt ibrukstagelse før R27	Elektrifisering av Stavne - Leangenbanen, samt Trondheim - Stjørdal og Meråkerbanen	Elektrisk fremføring på delstrekningene	Ja	Ja
---	---	--	---	----	----

1.1.1 ERTMS - nasjonal implementering

Bane NOR jobber med en revisjon av Nasjonal Signalplan (NSP), som inneholder utrullingstakt for ERTMS, og vil ha betydning for ibruktagelse av markerte infrastrukturprosjekter angitt i Tabell 3. Ny versjon av dokumentet vil publiseres på nettsidene til Bane NOR (banenor.no).

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 planleggingsprinsipp 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:

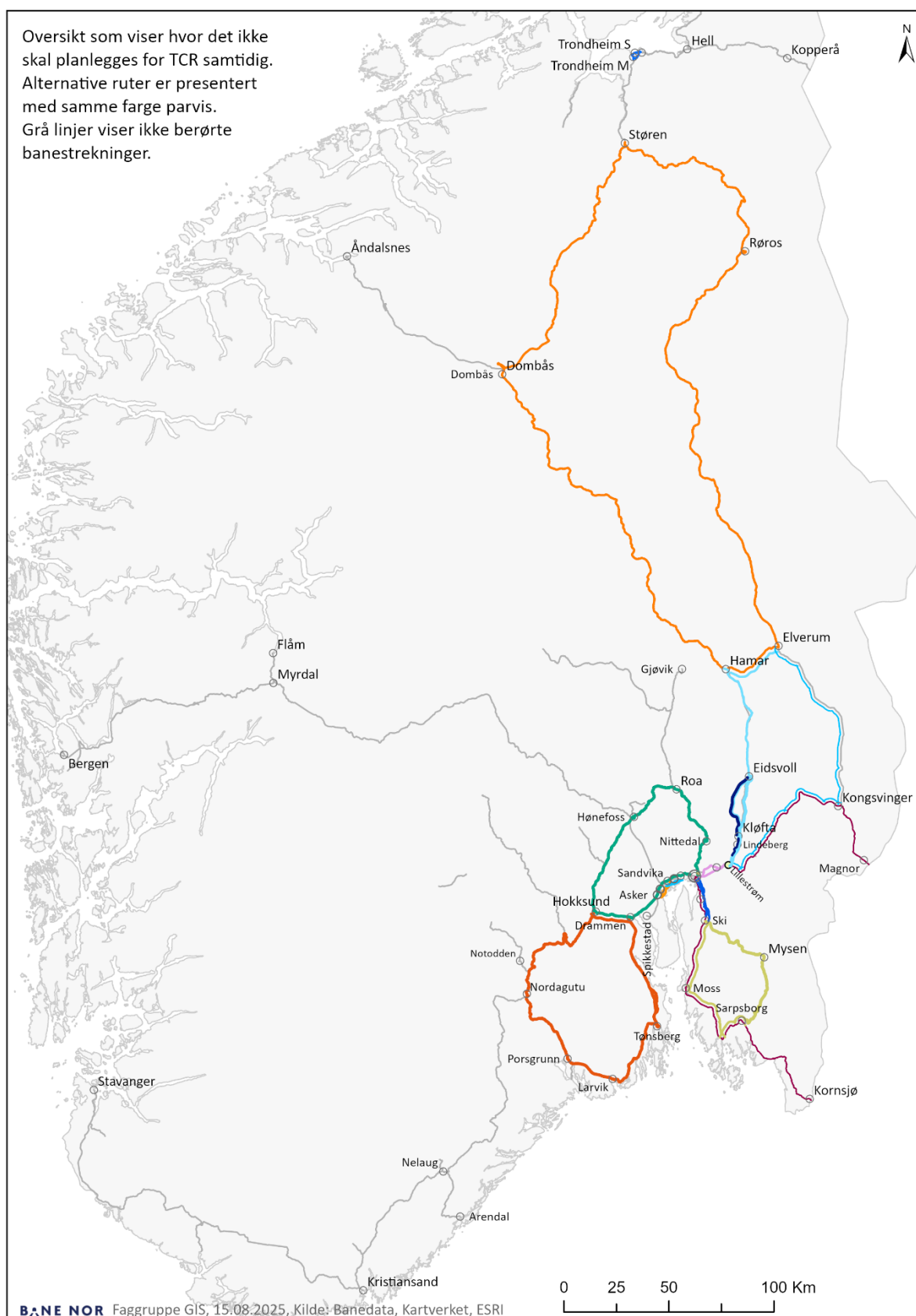
- Der hvor det finnes alternative kjøreveier for tog, har Bane NOR forhåndsdefinert disse som omkjøringsstrekninger ved TCR som innebærer sporbrudd.
- Omkjøringsmuligheter for internasjonal trafikk må koordineres med Trafikverket.

- 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 omkjøringsstrekningen(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.

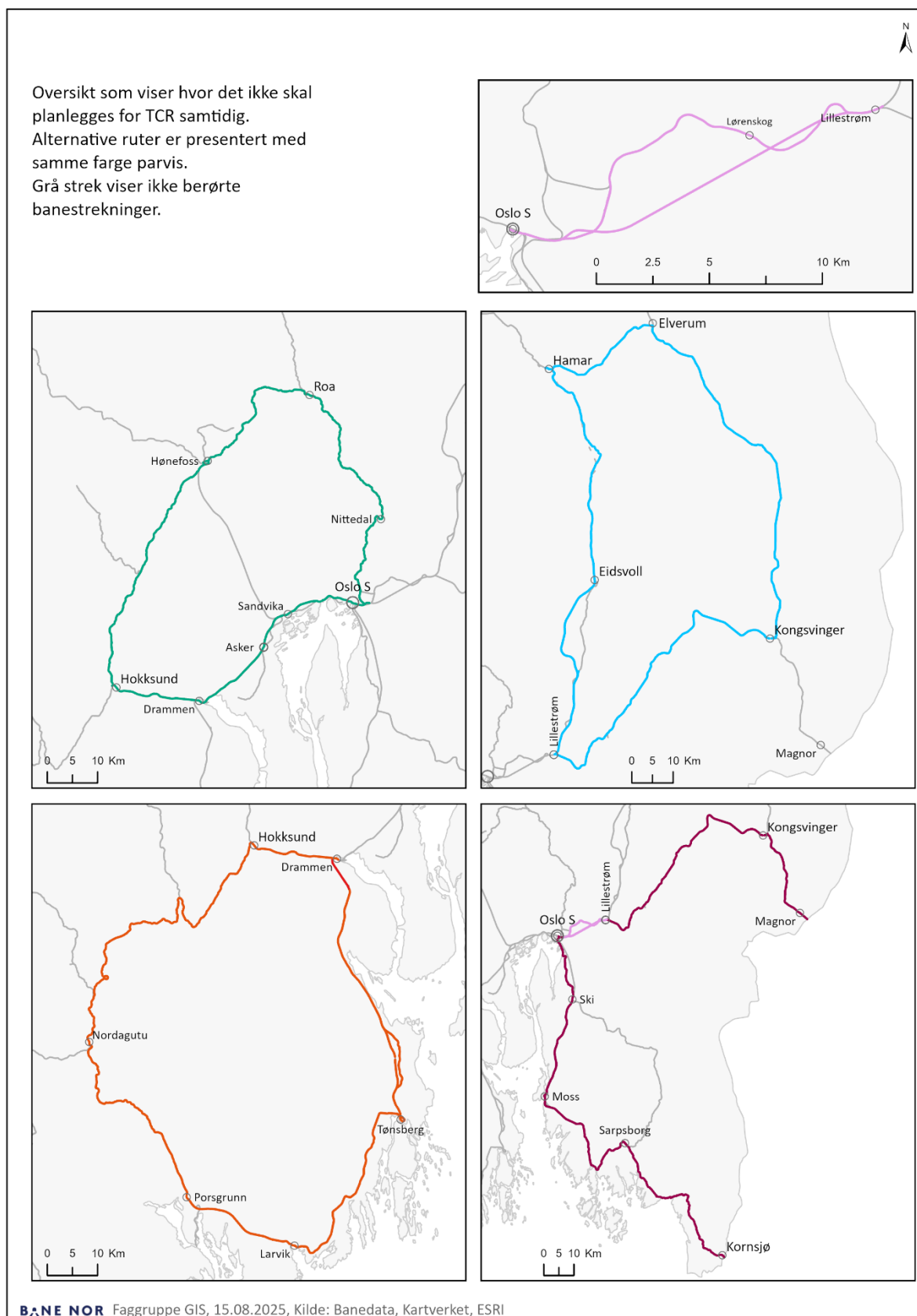
Kart 3a-c og Tabell 4 viser forhåndsdefinerte omkjøringsstrekninger der sporbrudd ikke skal planlegges samtidig slik at alternative kjøreveier for tog kan opprettholdes.

Tabell 4 Forhåndsdefinerte omkjøringsstrekninger der sporbrudd ikke skal planlegges samtidig

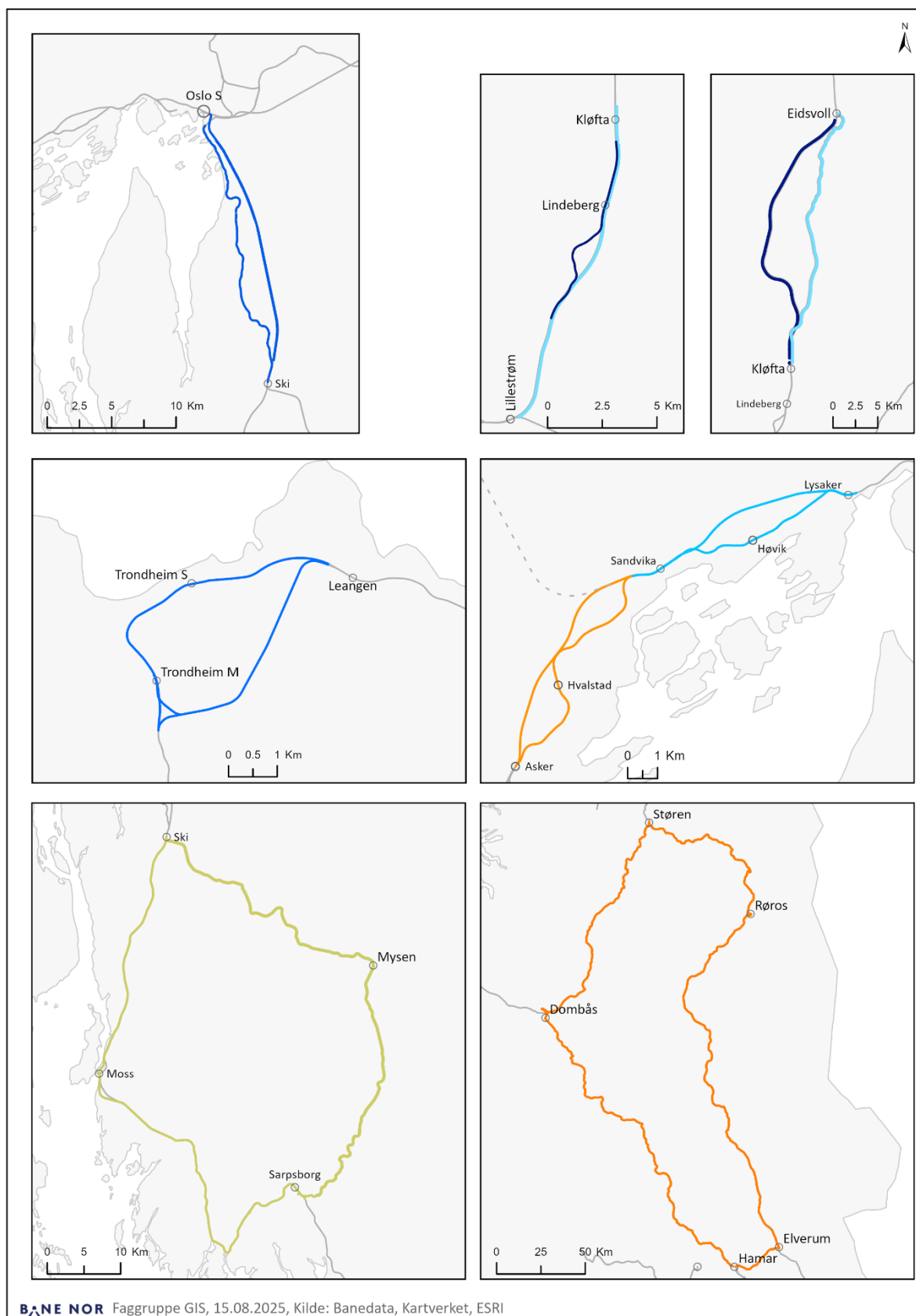
Strekning	Omkjøringsalternativer
Oslo S – Ski	Oslo S – (Follobanen) - Ski
	Oslo S – Kolbotn – Ski
Ski – Sarpsborg	Ski – Moss – Sarpsborg
	Ski – Mysen – Sarpsborg
Lysaker – Sandvika	Lysaker - (Askerbanen) - Sandvika
	Lysaker - Høvik - Sandvika
Sandvika – Asker	Sandvika - (Askerbanen) - Asker
	Sandvika – 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 5 Anbefalte perioder for gjennomføring av TCR-er

TCR-Kategori	Sammenheng ende 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:

[Detaljeringen av TCR-beskrivelsen skal øke, og usikkerheten skal reduseres, i løpet av TCR-prosessen.](#)

Prinsippet støttes av disse presiseringene:

- Detaljeringen 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.

2.1.6 Beskrivelse av eksisterende eskaleringsprosess(er) i tilfelle uenighet mellom de involverte interessentene

Prinsipp:

[Togselskapene skal kunne eskalere en klage på Infrastrukturforvalters prosesser og beslutninger.](#)

Prinsippet støttes av disse presiseringene:

- Søkere som mener å ha blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling, eller fått sine interesser krenket på annen måte i jernbanemarkedet, kan klage til Statens jernbanetilsyn.

Informasjon om- og framgangsmåte for slik klage er tilgjengelig på Statens jernbanetilsyns hjemmeside: [Klage på konkurransevilkår - Statens jernbanetilsyn](#).

- Bane NOR har ingen forhåndsdefinert TCR-relatert eskaleringsprosess med andre infrastrukturforvaltere.

2.2 Forventede svært store TCR-er

Tabell 6 Planlagte svært store midlertidige kapasitetsberegninger for R29

Segment	Beskrivelse	Gjennomføringsperiode	Start (kvartalsbasis)	Type påvirkning (sporbrudd / enkeltsporet drift / midlertidig nedsatt hastighet)	Påvirkning på person- og godstrafikk ³	Prosjekt godkjent i Bane NOR	Finansiering sikret
(Sandbukta) – (Moss)	Fornyelse / Oppgradering TCR ID ØB04216	Okt 2028 – Des 2029	Q4/2026	Enkeltsporet drift	Redusert kapasitet	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
Lillestrøm – Lillestrøm	Fornyelse / Oppgradering TCR ID HB03507	Jan 2029 – Des 2029	Q1/2029	Sporbrudd	Arbeidet stenger en plattform av gangen mens det arbeides med tilhørende spor. Redusert stasjonskapasitet.	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
Kongsvinger – Kongsvinger	Fornyelse / Oppgradering TCR ID KB04913	Jun 2029 – Aug 2029	Q2/2029	Sporbrudd	Kongsvinger stasjon stengt, ingen aktivitet på tømmerterminal.	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
(Rakkestad) – (Ise)	Fornyelse / Oppgradering TCR ID ØØL04835	Jun 2029 – Jul 2029	Q2/2029	Sporbrudd	Stengt (Rakkestad) – (Ise)	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
(Ski) – (Ås)	Fornyelse / Oppgradering TCR ID ØB04221	Jun 2029 – Aug 2029	Q2/2029	Sporbrudd	Stengt (Ski) – (Ås)	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
(Moss) – Sarpsborg	Fornyelse / Oppgradering TCR ID ØB04845	Jun 2029 – Jul 2029	Q2/2029	Sporbrudd	Stengt (Moss) - Sarpsborg	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
(Loenga) – (Alnabru)	Fornyelse / Oppgradering TCR ID GS04423	Jun 2029 – Jul 2029	Q2/2029	Sporbrudd	Inn- og utkjøring sør for Alnabru, via Godstogsporet, er ikke mulig. Skifteveier blir begrenset i sør.	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
(Lillestrøm) – (Eidsvoll)	Fornyelse / Oppgradering TCR ID HB04431	Jun 2029 – Jul 2029	Q2/2029	Sporbrudd	Stengt (Lillestrøm) – (Eidsvoll)	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
(Oslo S) – (Lillestrøm)	Fornyelse / Oppgradering TCR ID HB04602	Jun 2029 – Jul 2029	Q2/2029	Sporbrudd	Persontog innstilles, noe godstog kan fremføres fra nord via Alfaset	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
(Kongsberg) – (Neslandvatn)	Fornyelse / Oppgradering TCR ID SB04339	Jul 2029 – Aug 2029	Q3/2029	Sporbrudd	Stengt (Kongsberg) – (Neslandvatn)	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
Hamar – Hamar	Fornyelse / Oppgradering TCR ID DOB04638	Jul 2029 – Aug 2029	Q3/2029	Sporbrudd	Midlertidig signalanlegg, svært begrenset kapasitet	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig
(Eidsvoll) – (Lillehammer)	Fornyelse / Oppgradering TCR ID DOB04700	Aug 2029 – Okt 2029	Q3/2029	Sporbrudd	Persontog innstilles, godstog kan søkes i alternativ rute via Røros-, Solør- og Kongsvingerbanen	Informasjon utilgjengelig	Informasjon utilgjengelig

³ Dersom «gjennomføringsperiode» og Påvirkning på person- og godstrafikk" ikke er tilgjengelig under opprettelsen av Kapasitetsstrategien, fylles feltet ut med «ikke tilgjengelig».

3 Planleggingsprinsipper for trafikk og forventet trafikkflyt

Dette kapitlet beskriver trafikkplanleggingsprinsipper og forventet trafikkflyt. Bane NOR tar, for denne kapasitetsstrategien, 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 stoppmønster 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

Togkategori	Transportfunksjon	Mål
Vognlasttog (GV)	Transport av enkeltvogner med ulike varegrupper mellom godsterminaler og sidespor, for eks. halv- og ferdigprodukter	Fra vognlastterminal til vognlastterminal.
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 strekingen, aksellast, hastighet som gjelder for dagens ruteplan finner man under vedlegg til Network statement.

3.1.3 Stoppmønster

Stoppmønster påvirker framføringstid for togene og den. 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 stoppmønster stort sett og tilpasser med behov fra kundene der det er mulig.

Tabell 7 Generelle prinsipper for stoppmønster

Togkategori	Stoppmønster
Lokaltog	Stopp ved alle stasjoner
Regiontog	Stopper ved knutepunktene i sentrum og forstad. Fullstoppe i omland
Regionekspres	Stopper ved knutepunktene i sentrum, forstad og indre omland. Fullstoppe 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 R29 viser vi også en oversikt over strekninger som er erklært overbelastet, inntil videre, per R26.
- **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:** Prognosene beregnes ved å bruke gjennomsnittlig historiske trafikkdata for togkategorier som passasjer- og godstog, kombinert med permanente kapasitetsendringer og planlagte tiltak (TCR-er).
- **Analyser for konfliktområder:** Bane NOR prioriterer å gjennomføre samfunnsøkonomiske analyser der det er konflikt i kapasitetsfordelingsprosessen. Beskrivelse av vurderingskriterier og samfunnsøkonomisk analyse kan finnes 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 8 oppsummerer Bane NORs banestrekninger med beskrivelse av dagens situasjon og planleggingsprinsipper. Her nevnes også de strekninger som er erklært overbelastet.

Tabell 8 Planleggingsprinsipper banestrekninger

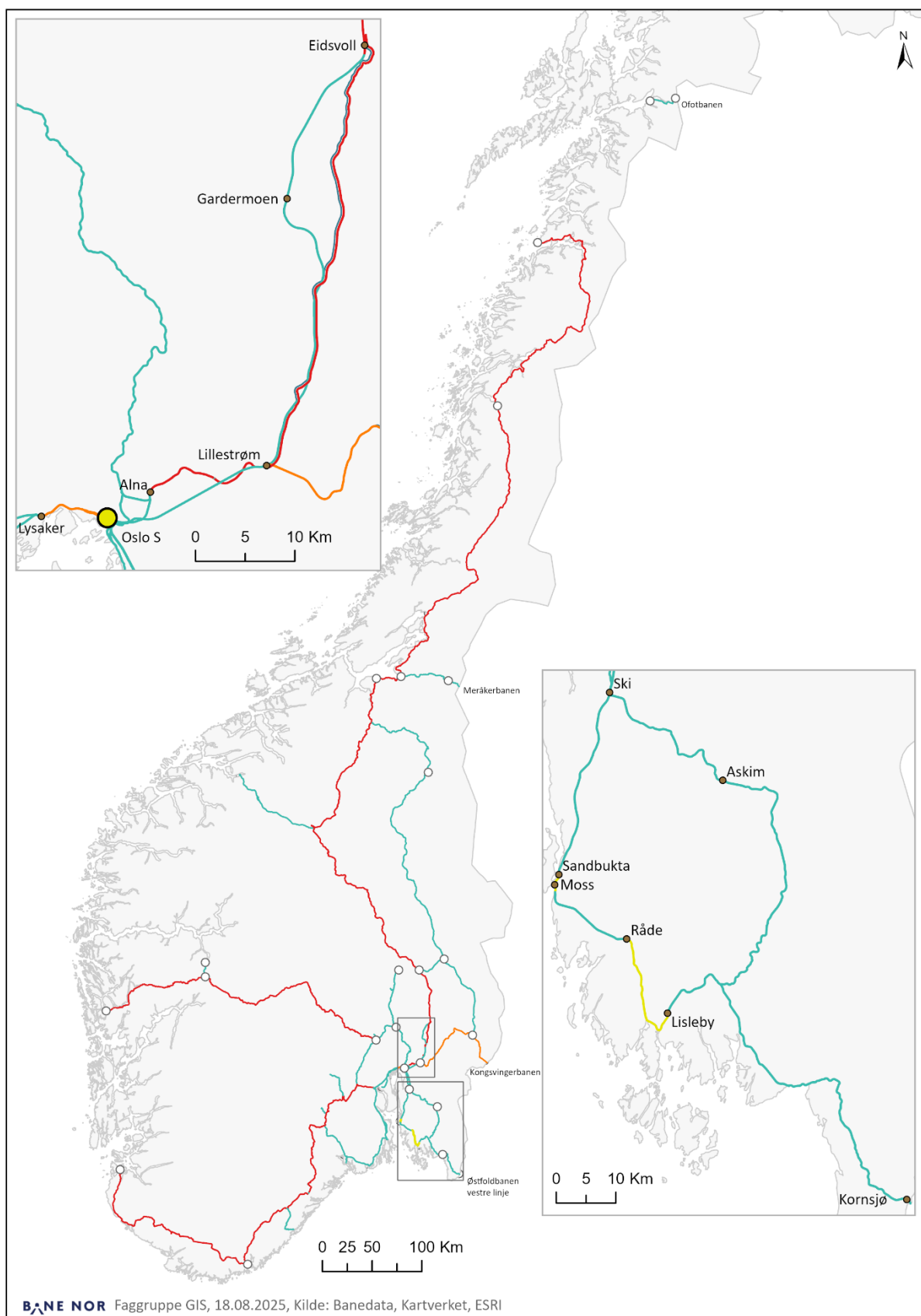
Banestrekning	Planleggingsprinsipper og elementer
Alnabanen (Grefsen – Alnabru)	Godstogstrekning.
Arendalsbanen (Nelaug - Arendal)	Regiontogstrekning.
Askerbanen (Asker- Lysaker)	Strekning med lokal (kun i avvikssituasjoner) -, region-, fjern- og godstog.
Bergensbanen (Hønefoss – Bergen)	Strekning med 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.

Banestrekning	Planleggingsprinsipper og elementer
Flåmsbana (Myrdal – Flåm)	Regiontogstrekning.
Follobanen (Oslo S – Ski / Blixtunnelen)	Regiontogstrekning. Godstog tillates kun framført i Blixtunnelen i avvikssituasjoner.
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 – Eidvoll)	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.

Banestrekning	Planleggingsprinsipper og elementer
Tinnosbanen (Hjuksebø – Notodden)	Regiontogstrekning.
Vestfoldbanen (Drammen - Porsgrunn)	Regiontogstrekning. Det kjøres lite godstog på strekningen per i dag.
Østfoldbanen Vestre linje (Oslo S – Kornsjø)	Grenseoverskridende strekning med lokal-, region- og godstog. Deler av strekningen er erklært overbelastet
Østfoldbanen Østre linje (Ski – Sarpsborg)	Regiontogstrekning.

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 for 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 R29.

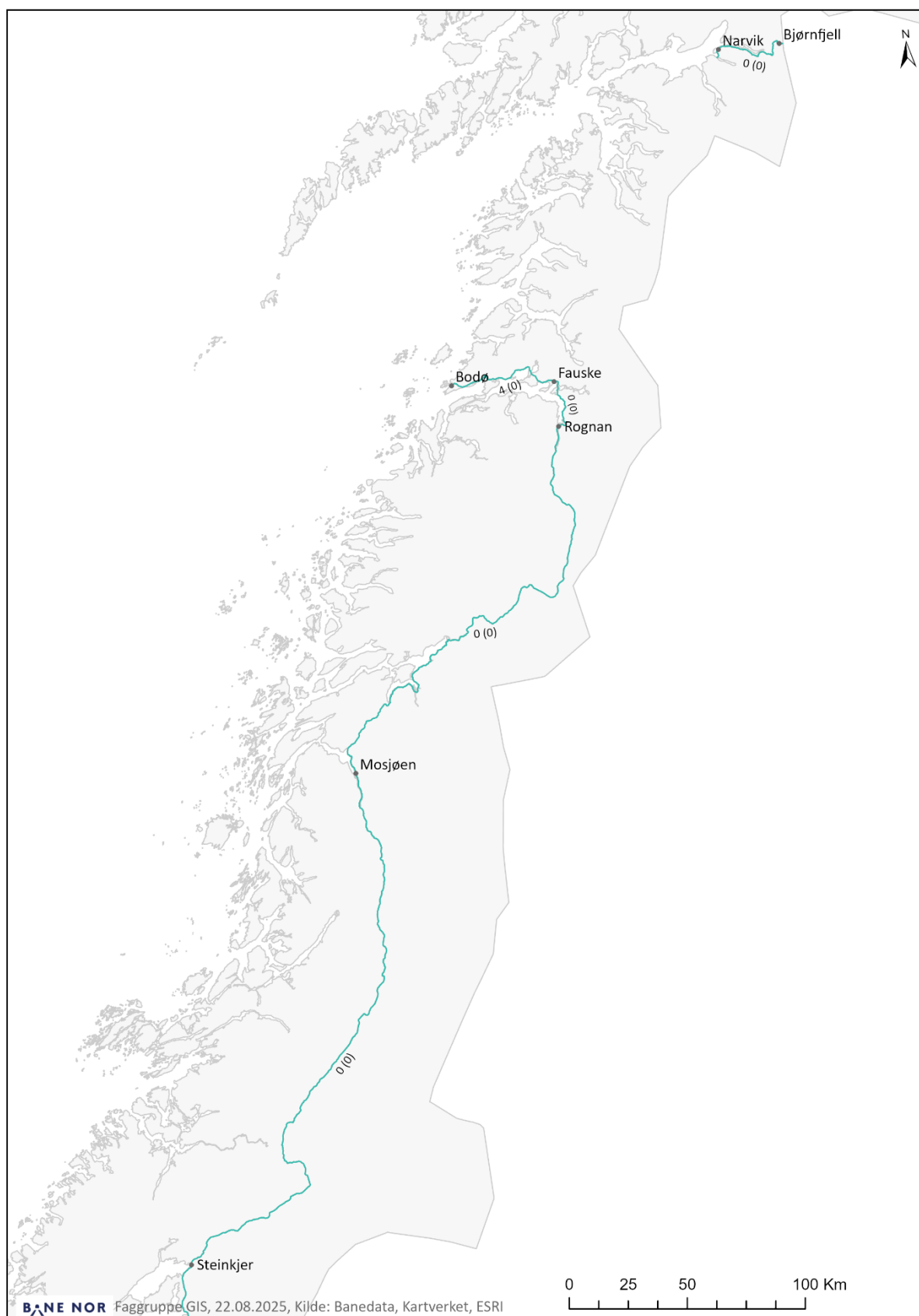
De erklærte overbelastede strekningene kan defineres for hele strekningen der en søknad ikke kunne imøtekommes, noe som betyr at det fortsatt kan være mulig å få plass til kortere ruteleier på deler av den overbelastede strekningen.

3.2 Forventet trafikkflyt

Den forventede trafikkflyten for R29 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

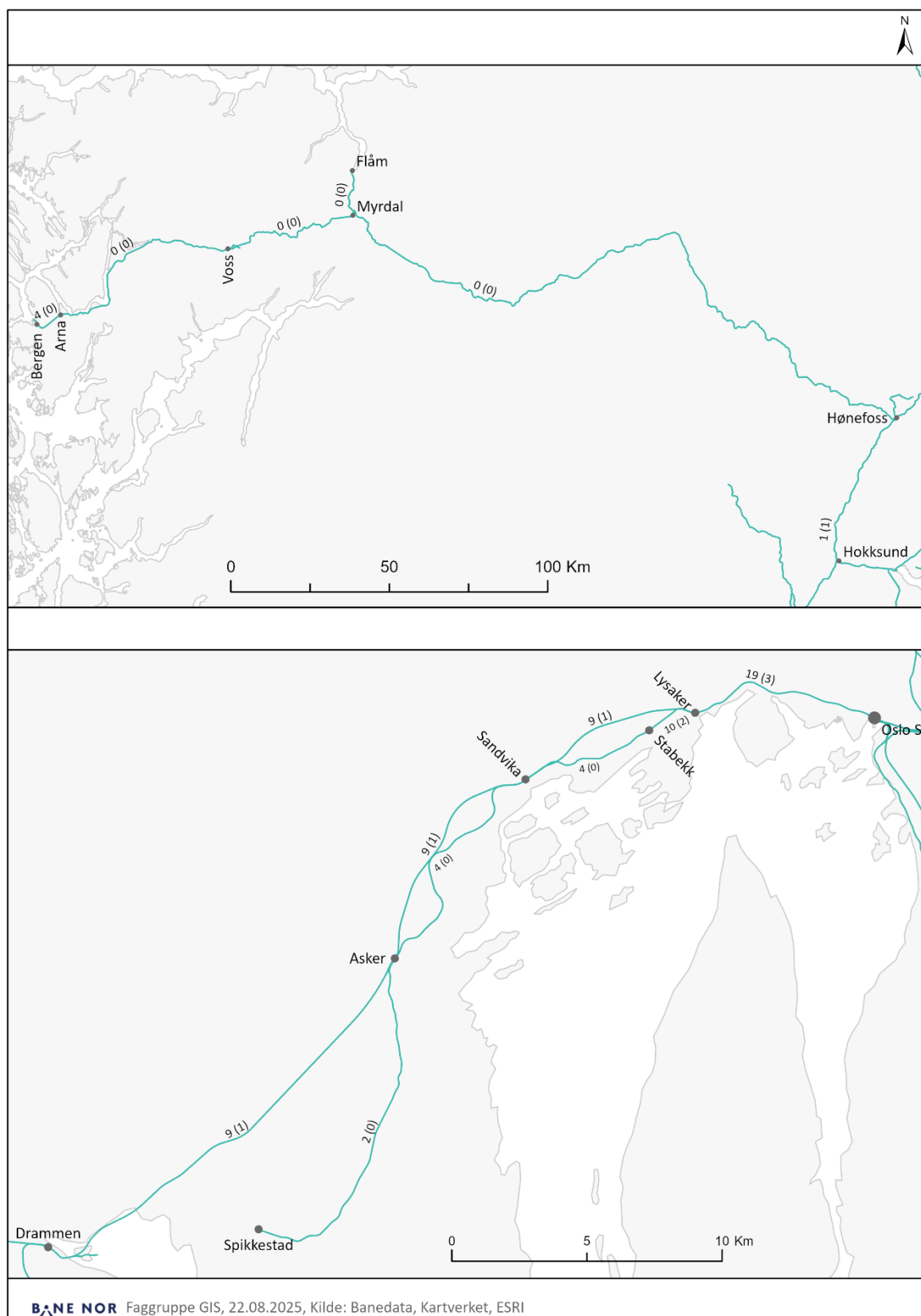
Den forventede trafikkflyten for persontrafikk er her presentert i flere kart, en gruppe for lokal- og regiontog (Kart 5a-e) og en gruppe for fjerntog (Kart 6a-e). Underlagsdata for kartene kan leses i Vedlegg 3.



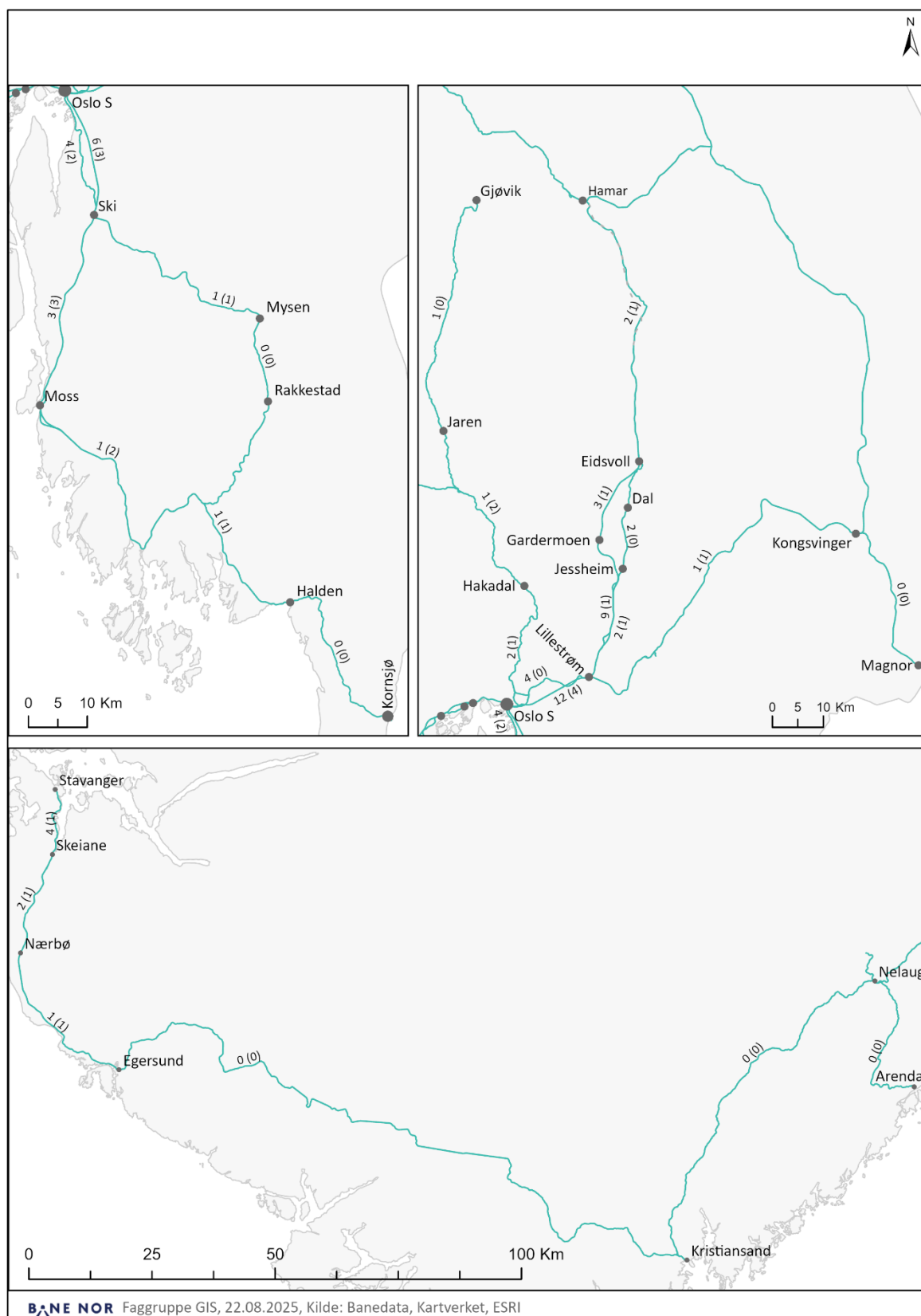
Kart 5a Trafikkflyt lokal- og regiontog; antall tog per time per retning (pluss tillegg i rushtid)



Kart 5b Trafikkflyt lokal- og regiontog; antall tog per time per retning (pluss tillegg i rushtid)



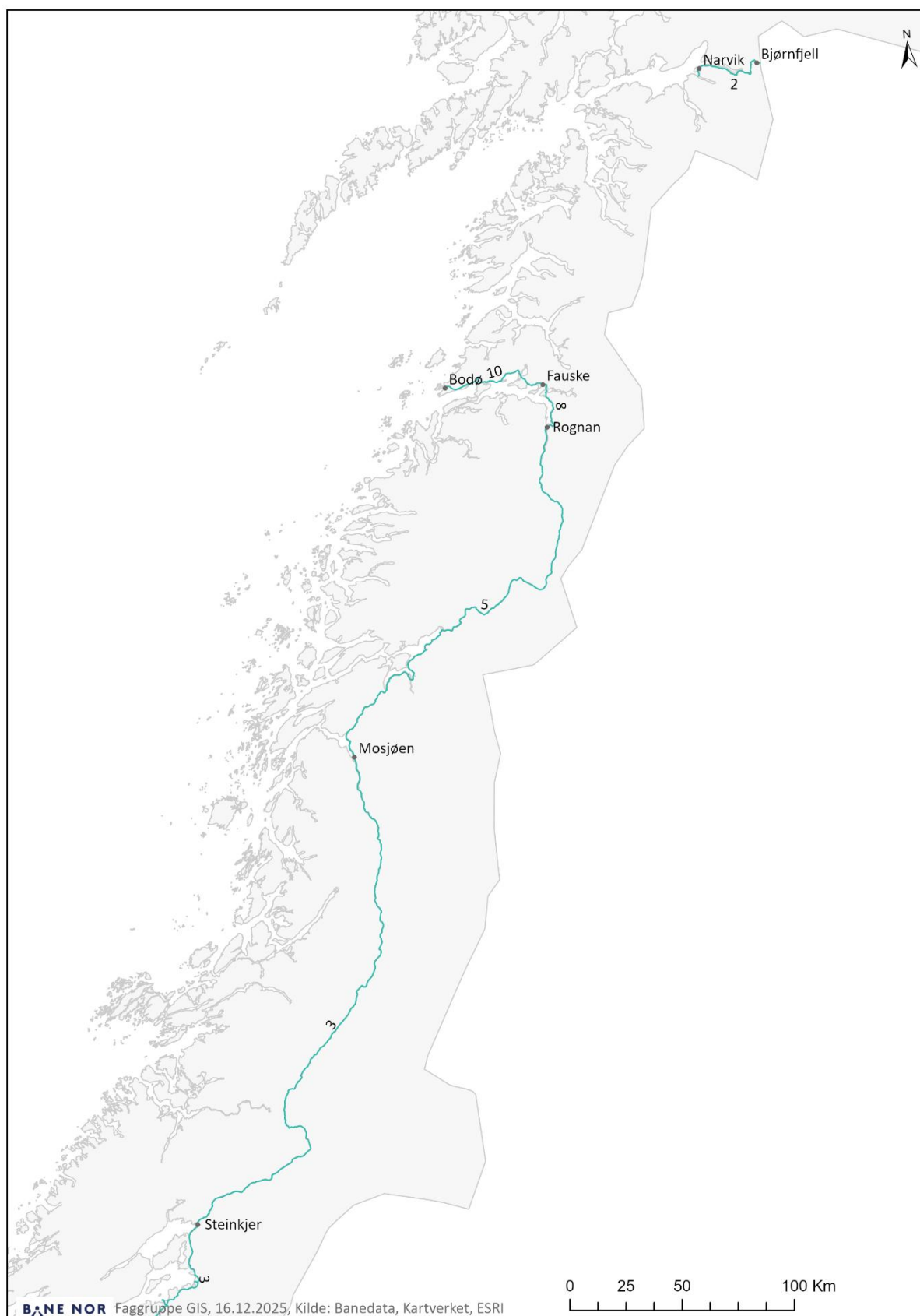
Kart 5c Trafikkflyt lokal- og regiontog; antall tog per time per retning (pluss tillegg i rushtid)



Kart 5d Trafikkflyt lokal- og regiontog; antall tog per time per retning (pluss tillegg i rushtid)



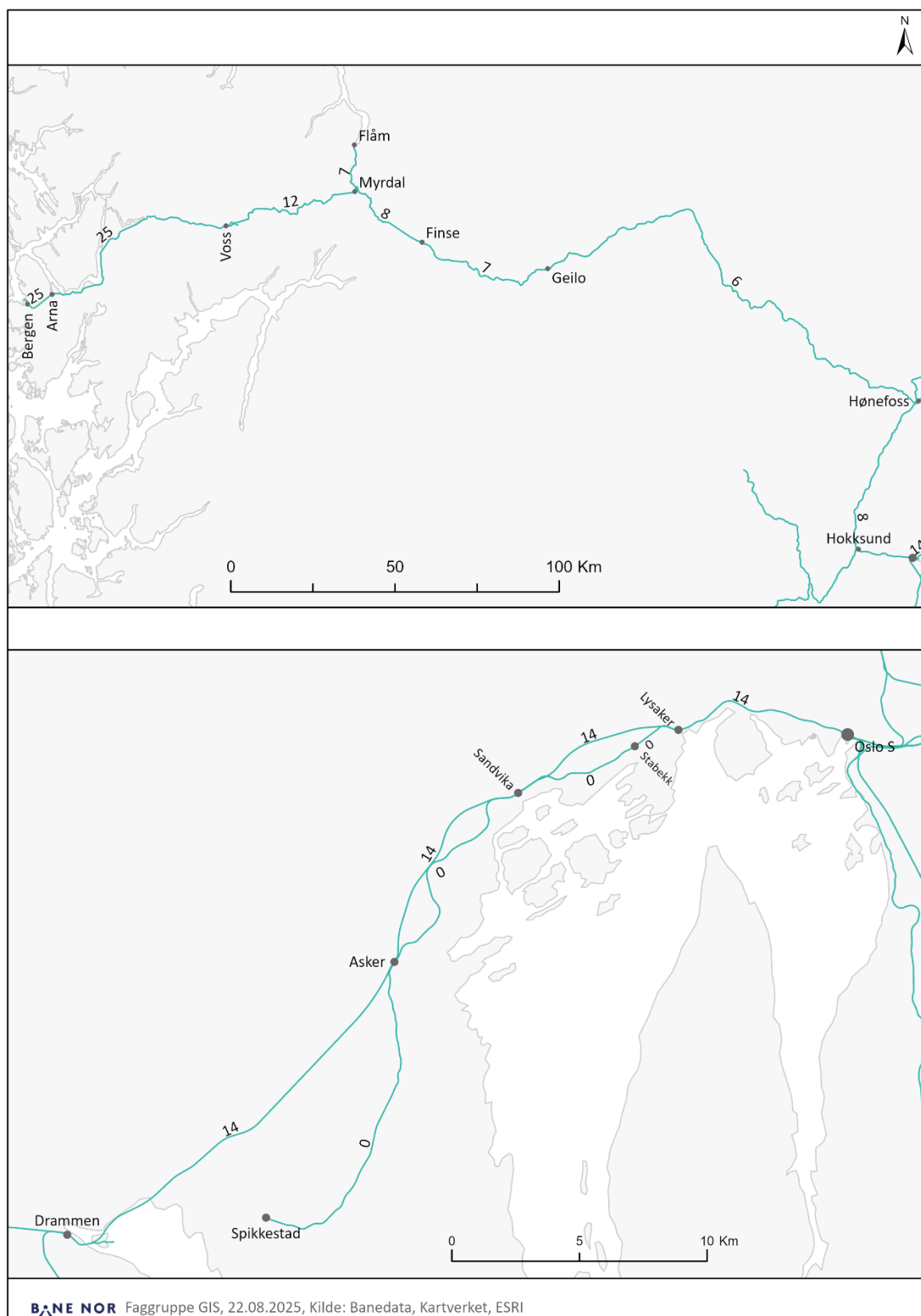
Kart 5e Trafikkflyt lokal- og regiontog; antall tog per time per retning (pluss tillegg i rushtid)



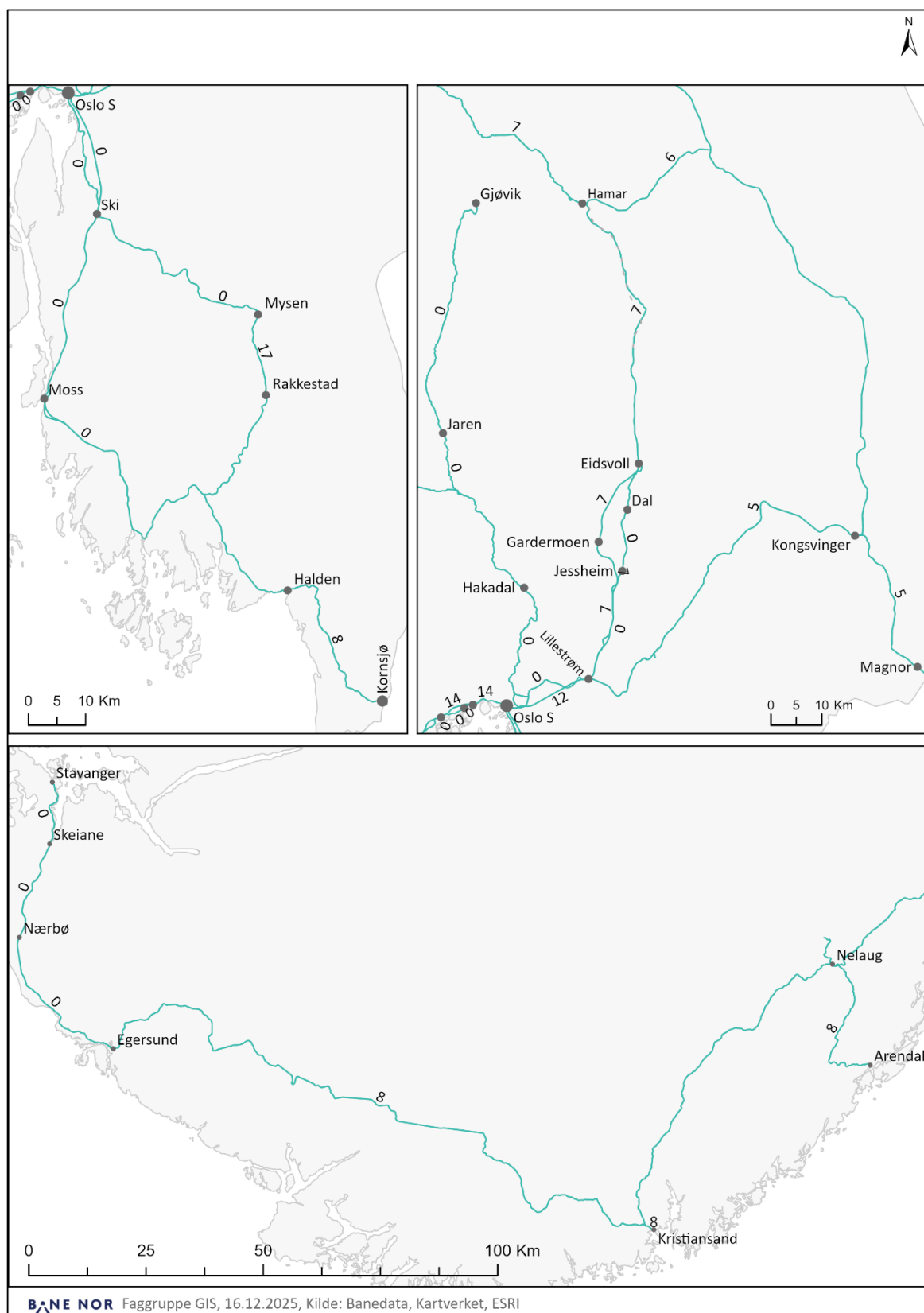
Kart 6a Antall ferntog per døgn per retning, og annen persontrafikk med frekvens under 1 tog per time



Kart 6b Antall ferntog per døgn per retning, og annen persontrafikk med frekvens under 1 tog per time



Kart 6c Antall fjerntog per døgn per retning, og annen persontrafikk med frekvens under 1 tog per time



Kart 6d Antall fjerntog per døgn per retning, og annen persontrafikk med frekvens under 1 tog per time



Kart 6e Antall ferntog per døgn per retning, og annen persontrafikk med frekvens under 1 tog per time

3.2.2 Godstrafikk

Tabellen viser forventet trafikkflyt for godssegmentet på jernbane i R29. Framstillingen er et sammendrag av T2029 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-/avgangsplasser langs samme korridor, her er to lengde- og tonnasjeverdier oppgitt.

Tabell 9 Forventet trafikkflyt gods

Kombilast-Relasjoner, Biltog og Fuel	Strekning	Tog/retning/døgn	Tog/retning/uke	Dim. Lengde [m]	Dim. Ton [T]
(Follobanen) Østfoldbanen VL	ALB-KOG	3	17	611	1295
(Hovedbanen) Kongsvingerbanen	ALB-CG	2	12	613	1310
(Hovedbanen) Kongsvingerbanen	ALB-CG	1	5	630	1000
(Askerbanen) Sørlandsbanen	ALB-GAN	5	28	540	1027
(Askerbanen) Vestfoldbanen	ALB-BRE	1	2	450	810
(via Roa) Bergensbanen	ALB-BRG	7	35	537	1105
(Randsfjordbanen) Bergensbanen	SUD-BRG	1	5	537	1105
(Hovedbanen) Dovrebanen	ALB-TND	9	46	506	1086
(Hovedbanen) Dovrebanen, Raumabanen	ALB-AND	1	5	459	867
Nordlandsbanen	TND-BO	5	25	600	1200
(Hovedbanen) Kongsvingerbanen, Ofotbanen	ALB-CG-NK	3	19	532	1205
Hovedbanen, (Gardemobanen) Fuel	LOE-GAR	2	14	360/380	480/1430
Drammen-/Askerbanen, Hovedbanen (Biltog)	SUD-ALB	1	5	650	1400
Drammen-/Askerbanen, Hovedbanen, Dovrebanen (Biltog)	SUD-TND	1	5	500	750
Drammen (Bilfrakt fra havn)	SUD-HMS	7	35	500	600
Systemtog-Relasjon Østfoldbanen					
Østfoldbanen	KVG-HLD	1	2	540	2400
Østfoldbanen	KVG-SBO	1	2	475	1440
Vestfoldbanen, Drammen-/Askerbanen, Østfoldbanen	LVK-HLD	1	1	550	2400
Kongsvingerbanen, Hovedbanen	HVE-SBO	1	1	470	1440
Dovrebanen, Hovedbanen, Østfoldbanen	HVE-HLD	1	1	566	1980
Hovedbanen, Østfoldbanen	HSR-SBO/HLD	1	3	470/540	1440/2400
Dovrebanen, Hovedbanen, Østfoldbanen	SRI-SBO	1	2	470	1440
Rørøbanen, Kongsvingerbanen, Hovedbanen, Østfoldbanen	HIS-HLD	1	1	355	1620
Randsfjordbanen, Drammen-/Askerbanen, Østfoldbanen	HFS-HLD	1	1	480	1690
Systemtog-Relasjon Kongsvinger- Solør- og Rørøbanen					
(Bergensbanen) Drammen-/Askerbanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen	SOK/HFS-CG	2	11	579/630	2300/2400
(Numedalsbanen) Sørlandsbanen, Drammen-/Askerbanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen	KBG-CG	1	1	630	2400
Kongsvingerbanen	GGG-CG	1	2	350	1400
Kongsvingerbanen	KVG-CG	1	7	600	2556
Dovrebanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen	HVE-CG	1	2	520	2296
Dovrebanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen	SRI-CG	2	7	579	2296
Dovrebanen, Rørøbanen, Solørbanen	SRI-ELV-CG	1	2	500	1900
Solørbanen, Kongsvingerbanen	ELV-CG	3	17	600/630	2160/2400
Rørøbanen, Solørbanen, Kongsvingerbanen	HIS/KOP-CG	2	4	380/577	1500/2300
Dovrebanen, Rørøbanen, Solørbanen, Kongsvingerbanen	KVA-CG	1	1	577	2300
Systemtog-Relasjon Sørlandsbanen, Vestfoldbanen					
Sørlandsbanen	OGV-KRS	1	5	400	1990
Østfoldbanen, Asker/Drammenbanen, Sørlandsbanen	SBO-KRS	1	1	250	1070
Brekvikbanen, Vestfoldbanen	BRE-MNE	5	20	150	800
Systemtog-Relasjon Nordlandsbanen					
Dovrebanen, Nordlandsbanen	SRI-SGN	1	2	304	1286
Dovrebanen, Nordlandsbanen	HVE-SGN	1	4	304	1286
Rørøbanen, Nordlandsbanen	KOP-SGN	1	1	500	1750
Nordlandsbanen Malm	ØFJ-MO	6	42	460	3650
Ofotbanen Malm, annet					
Ofotbanen Malm	NK-BFG	18	126	527/746	900/8160
Ofotbanen Annet	NK-BFG	1	5	200	350

3.2.3 Grenseoverskridende trafikk

Den forventet trafikkflyt ved de felles grenseovergangene mellom Bane NOR og Trafikkverket er presentert i Tabell 10.

Tabell 10 Forventet trafikkflyt ved grenseoverganger med Trafikverket

BaneNOR	Trafikverket
Kornsjø/Ed	
Persontog	
- Regiontog (Oslo S – Göteborg C) - 8 avganger per døgn/retning	- Snabbtåg (Oslo S – Göteborg C) - 8 avganger per døgn/retning
Godstog	
7 tog per døgn/retning - 7 avganger kombitog per døgn/retning	7 tog per døgn retning - 7 avganger kombitog per døgn/retning
Kongsvinger/Charlottenberg	
Persontog	
- Regiontog (Kongsvinger – Karlstad C) - 2 avganger per døgn/retning lørdag og søndag - Fjerntog - 5 avganger per døgn/retning	- Regiontog (Kongsvinger – Karlstad C) - 2 avganger per døgn/retning lørdag og søndag - Snabbtåg - 5 avganger per døgn/retning
Godstog	
12 tog per døgn/retning - 6 avganger per døgn/retning kombitog - 6 avganger per døgn/retning systemtog	12 tog per døgn/retning - 6 avganger per døgn/retning kombitog - 6 avganger per døgn/retning systemtog
Hell/Storlien	
Persontog	
- Fjerntog-/regiontog (Trondheim S – Stockholm C) - 3 avganger per døgn/retning, hvorav ett nattog	- Fjerntog (Trondheim S – Stockholm C) - 3 avganger per døgn/retning, hvorav ett nattog
Godstog	
1 tog per døgn/retning	1 tog døgn/retning
Bjørnfjell/Vassijaure	
Persontog	
1 chartertog/døgn i sesong - Fjerntog (Narvik – Stockholm C /Luleå C) - 2 avganger per døgn/retning	1-2 chartertog 1 nattog per døgn/retning 1 fjerntog per døgn/retning
Godstog	
23 tog per døgn/retning -15 malmtog per døgn/retning -8 kombitog per døgn/retning	23 tog per døgn retning -15 malmtog per døgn/retning -8 kombitog per døgn/retning

4 Validering

Kapasitetsstrategien for R29 er harmonisert med Trafikverket som tabellen viser

	Dato	Omfang	Resultat
Harmonisering Trafikverket	20250901	Planlagte svært store TCR-er som kan påvirke internasjonal trafikk	Trafikverket har akseptert innholdet i Bane NORs strategi
	20250929	Forventet trafikkflyt på grenseoverskridende strekninger	Trafikverket har akseptert innholdet i Bane NORs strategi
Validering	20251215	Kapasitetsstrategien for R29 godkjent av Bane NOR.	

Vedlegg 1: Informasjon om markedsinvolvering og meningsinnsamling

Under forberedelsene av kapasitetsstrategien for R29, har Bane NOR involvert togselskap for innspill til hvilken informasjon vi bør inkludere i kapasitetsstrategien, og som gir verdi for deres planlegging. I samme prosess har det kommet innspill som vi har tatt med oss i utarbeidelsen av kapasitetsstrategien for R29.

Tidslinje for involvering av togselskap i kapasitetsstrategien for R29:

- **April 2025:** Åpen invitasjon til alle aktive togselskap i det norske markedet om å kommentere på et tidlig utkast av Kapasitetsstrategi R29.
- **Mai-juni 2025:** Deling av utkastet med togselskapene som har meldt interesse og møter for individuelle tilbakemeldinger på dette.
- **September 2025:** Publisering av høringsutkastet til Kapasitetsstrategi R29 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 2025:** Åpent for å gi tilbakemeldinger på innholdet i høringsutkastet.

Vedlegg 2: Liste over kapasitetsforbedringer for R29

I dette vedlegg publiseres alle de mindre investeringstiltak i infrastrukturen, som er planlagt ferdig før R29. For enkelte tiltak er det sannsynlig at deler av kapasiteten vil bli benyttet til statlig kjøp av persontogtjenester.

Bane-strekning	Prosjekt/Tiltak	Beskrivelse	Effekt	Ibruktakelse innen utgangen av	Modenhet
Oslo - Ski	Stasjonstiltak L2: Langhus, Nordstrand, Ljan		Del av tiltakspakke for å muliggjøre 220 meter lokaltog på strekningen	2026	Pågår bygging
Oslo - Tønsberg	Kapasitet-søkende tiltak Tønsberg stasjon	Omfatter bygging av strekningen inn til Tønsberg stasjon fra nord og ombygging av Tønsberg stasjon til 4 spor mot plattform, og tilrettelagt for gjennomgående tog ved bruk av dagens sløyfe, samt for vending av inntil 3 tog per time.	Del av tiltakspakke for flere og raskere tog på Vestfoldbanen	2026	Pågår bygging
Oslo - Tønsberg	Togparkerings Tønsberg	14 stk, nord for Tønsberg		2026	Pågår bygging
Østlandsområdet	Banestrøm-forsyning Østlands-området	Tiltakspakke for økt banestrøm		2028	Pågår bygging, deler er idriftsatt
Trønderbanen	Melhus	Nytt kryssingsspor, ny plattform, vendespor og nedleggelse av planovergang	Del av tiltakspakke for flere persontog på Trønderbanen	2028	Pågår bygging
Trønderbanen	Sparbu	Nytt kryssingsspor persontog. Plattform og planfri adkomst med bru trapp-/heishus		2028	Pågår bygging
Trønderbanen	Ler	Plattform spor 2 og planfri adkomst		2028	Pågår bygging
Trønderbanen	Verdal	Rive gammel mellomplattform og bygge ny sideplattform, flytte spor 3		2028	Pågår bygging
Trønderbanen	Alstad	Nytt kryssingsspor		2028	Pågår bygging

Bane-strekning	Prosjekt/Tiltak	Beskrivelse	Effekt	Ibruktakelse innen utgangen av	Modenhet
Trønderbanen	Nesvatnet	Nytt kryssingsspor		2028	Ras medfører usikkerhet
Trønderbanen	Østborg	Nytt kryssingsspor		2028	Pågår bygging
Østfoldbanen Østre linje	Stasjonstiltak	Plattformtiltak Slitu, Eidsberg, Heia, Rakkestad	Tilrettelegge for nye togsett på Østfoldbanen østre linje	2026	Plattform tatt i bruk
Østfoldbanen østre Linje	Togparkering Østre linje (4) (Mysen-Rakkestad)	4 plasser		2029	
Oslo – Narvik Kombitransport (Via Sverige)	Narvik stasjon		Del av tiltakspakke som muliggjør 740 meter lange godstog Oslo-Narvik ⁴	2026	Pågår bygging
Oslo – Narvik Kombitransport (Via Sverige)	Kryssingsspor - Galterud	Kryssingssporforlengelse		2027	Pågår bygging
Oslo – Narvik Kombitransport (Via Sverige)	Rånåsfoss stasjon	Kryssingssporforlengelse		2028	Planlegging
Oslo – Narvik Kombitransport (Via Sverige)	Sæterstøa,	Sanering av planovergang som medfører økt effektiv lengde på kryssingssporet		2027	Pågår bygging
Oslo – Trondheim (Kombitransport)	Hauerseter kryssingssporforlengelse	Kryssingssporforlengelse	Del av tiltakspakke som muliggjør 650 meter lange godstog Oslo-Trondheim ⁴	2028	Forutsetter finansiering
Oslo – Trondheim (Kombitransport)	Kryssingsspor - Jessheim	Kryssingssporforlengelse og plattformtiltak		2028	Forutsetter finansiering
Oslo navet	Tiltak 21 og 22 Oslo S (ifm. Brynsbakken)	Tiltak 21 erstatter dagens faste sporkryss 843 med en ny dobbel sporsløyfe og dermed full separasjon av spor 8 og 9 mellom Oslo S og Brynsbakken. Tiltak 22 er en ny sporsløyfe mellom spor 8 og 9 for å skille utgående og inngående	Del av tiltakspakke for flere persontog i Oslo-navet ⁴	Usikkert, antatt innen R29	Forutsetter finansiering

⁴ Deler av kapasiteten avhenger av andre tiltak som er ferdigstilt etter R29.

Bane-strekning	Prosjekt/Tiltak	Beskrivelse	Effekt	Ibruktakelse innen utgangen av	Modenhet
		trafikk for vendende tog			

Vedlegg 3: Forventet trafikkflyt per strekning for persontrafikk

	Antall lokal- og regiontog i timen per retning (tillegg i rushtid)	Antall fjerntog per døgn per retning, og regiontog med frekvens under ett tog per time
Oslo S - Lysaker	19 (3)	14
Lysaker - Stabekk (Drammenbanen)	10 (2)	
Stabekk - Sandvika (Drammenbanen)	4	
Lysaker - Sandvika (Askerbanen)	9 (1)	14
Sandvika - Asker (Drammenbanen)	4	
Sandvika - Asker (Askerbanen)	9 (1)	14
Asker - Spikkestad	2	
Asker - Drammen	9 (1)	14
Drammen - Tønsberg	4	
Tønsberg - Porsgrunn	1 (1)	
Porsgrunn - Skien	1 (1)	8
Skien - Nordagutu		8
Nordagutu - Notodden		8
Drammen - Hokksund	1 (1)	14
Hokksund - Kongsberg	1 (1)	8
Hokksund - Bergen		6
Bergen - Arna	4	6
Arna - Voss		6
Voss - Myrdal		6
Myrdal - Flåm		5
Kongsberg - Kristiansand	1	8
Kristiansand - Stavanger	1	8
Stavanger - Skeiane	4 (1)	
Skeiane - Nærbø	2 (1)	
Nærbø - Egersund	1 (1)	
Nelaug - Arendal		8
Oslo S - Hakadal	2 (1)	
Hakadal - Jaren	1 (2)	
Jaren - Gjøvik	1	
Oslo S - Lillestrøm (hovedbanen)	4	

Oslo S - Lillestrøm (Gardermobanen)	12 (4)	12
Lillestrøm - Oslo Lufthavn	9 (1)	7
Oslo lufthavn - Eidsvoll	3 (1)	7
Eidsvoll - Hamar	2 (1)	7
Hamar - Lillehammer	1	7
Hamar - Røros		6
Røros - Støren		3
Lillehammer - Dombås		7
Dombås - Åndalsnes		4
Dombås - Oppdal		7
Oppdal - Støren	0 (1)	7
Støren - Melhus	1	10
Melhus – Trondheim S	2	10
Trondheim S - Hell	2	10
Hell - Stjørdal	2	3
Hell - Kopperå		3
Stjørdal - Steinkjer	1 (1)	3
Steinkjer - Mosjøen		3
Mosjøen - Rognan		5
Rognan - Fauske		4
Fauske - Bodø	4	4
Lillestrøm - Jessheim	2 (1)	
Jessheim - Dal	2	
Lillestrøm - Kongsvinger	1 (1)	5
Kongsvinger - Charlottenberg		5
Oslo S - Ski	4 (2)	
Oslo S - Ski (Follobanen)	6 (3)	
Ski - Mysen	1 (1)	
Mysen - Rakkestad		17
Ski - Moss	3 (3)	
Moss - Fredrikstad	1 (2)	
Fredrikstad - Halden	1 (1)	
Halden - Kornsjø		8
Narvik - Bjørnfjell		2