

T2033 Godstrafikk *Innspill til NTP2022-2033, ramme A og B*

Det foreliggende tilbudskonseptet beskriver godstogtrafikken på det norske jernbanenettet som Jernbanedirektoratet legger til grunn i sitt overordnede arbeid med tilbudsutviklingen og på bakgrunn av ansvaret for å sikre et hensiktsmessig samspill mellom infrastrukturutvikling, transporttilbud og togmateriell.

I tilbudskonseptet vises kun togtrafikk med minimum ett togpar per normaluke iht. den årlige kapasitetsfordelingen. Det forutsettes at infrastrukturforvalter setter av tilstrekkelig restkapasitet på jernbanenettet for både

- jevnlig godstrafikk med avgangsfrekvens sjeldnere enn én avgang per normaluke i gitte transportrelasjoner og
- sporadisk godstrafikk til og fra samtlige laste- og lossesteder iht. Network Statement 2019, kap. 3.6.2.1, 3.6.2.3, 3.6.2.4 og 3.6.2.6, versjon 2019/08/26 13:04 av wesase
- ikke inntektsgivende forflytting av kjøretøy ifm. godstransporttilbudet, herunder løsløk, posisjonskjøring, m.v.

Godstrafikktilbudet er spesifisert for

- transporttypene (kombi-, system- og enkeltvogntrafikk)
- godstransportrelasjoner per transporttype (opptaksområde, transportkorridor og distribusjonsområde)
- godstoglinjer
- normaltrafikkdag per godstoglinje, dvs. den dagen med flest togavganger.

Godstransporttyper, godstransportrelasjoner og tilhørende godstoglinjer

Kombitrafikk - Trafikk med godsvogner for standardiserte lastbærere, ev. supplert m/ andre vogngrupper

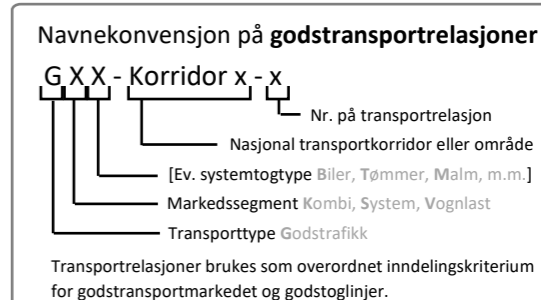
GK-Korridor 1-1	Stand. lastbærere	Sverige (Kornsjø) – Oslo-området	GK1a, GK1b, GV5
GK-Korridor 2-1	Stand. lastbærere	Sverige (Charlottenberg) – Oslo-området	GK12
GK-Korridor 3-35	Stand. lastbærere	Oslo-området – Nord-Jæren	GK35a, GK35c
GK-Korridor 3-37	Stand. lastbærere	Oslo-området – Grenland	GK37
GK-Korridor 5-31	Stand. lastbærere	Oslo-området – Bergen	GK31a, GK32
GK-Korridor 6-21	Stand. lastbærere	Oslo-området – Trondheim	GK21, GK24
GK-Korridor 6-23	Stand. lastbærere	Oslo-området – Åndalsnes	GK23
GK-Korridor 7-25	Stand. lastbærere	Trondheim – Bodø-området	GK25a, GK25e
GK-Korridor 8-11	Stand. lastbærere	Oslo-området – Narvik	GK11
GK-Korridor 8-26	Stand. lastbærere	Narvik – Malmö	GK26
GK-OSL-33	Stand. lastbærere	Holmen – Alnabru (sjøcontainere)	GK33

Systemtrafikk – Trafikk med faste godsvognstammer mellom endestasjoner for én varesender

GST-Korridor 1-1	Tømmer	Østfold – Sverige	GST1
GST-Korridor 1-2	Tømmer	Østlandet – Østfold	GST2a
GST-Korridor 1-6	Tømmer	Hedmark – Østfold	GST1a, GST1b, GST6, GST9
GST-Korridor 1-10	Tømmer	Dovrebanen [Hove] – Østfold	GST10
GST-Korridor 2-7	Tømmer	Telemark/Buskerud – Sverige	GST7a, GST7b, GST8a, GST8b
GST-Korridor 2-13	Tømmer	Hedmark – Sverige	GST13b-f
GST-Korridor 2-14	Tømmer	Dovrebanen – Sverige	GST14c, GST14e
GSSB-Korridor 2-15	Sand og betong	Hedmark – Sverige	GSKN16, GSSB15
GSV-Korridor 3-10	Vann	Oggevatn – Kristiansand	GSV10
GSK-Korridor 3-21	Kalk	Bjørntvedt – Brevik (Ørvik)	GSK21
GSS-Korridor 3-31	Syre	Sarpsborg – Kristiansand	GSS-31
GST-Korridor 6-18	Tømmer	Innlandet – Skogn	GST18a, GST18b, GST18d
GSM-Korridor 7-25	Malm	Ørtfjell – Mo i Rana	GSM25
GSM-Korridor 8-26	Malm	Pitkjäarvi/Kiruna – Narvik	GSM26, GSM27
GSB-OSL-11	Biltransport	Holmen/ Sundland/Alnabru	GSB11a-b
GSF-OSL-32	Flydrivstoff	Oslo havn – Oslo lufthavn	GSF32

Vognlasttrafikk – Trafikk med enkeltgodsvogner eller vogngrupper

GV-Korridor 1-1	Enkeltgodsvogner	Italia – Østfold	GV1
GV-Korridor 2-11	Enkeltgodsvogner	Østlandet – Sverige	GV11a-c, GV12
GV-Korridor 8-26	Enkeltgodsvogner	Narvik – Sverige	GV26



Fargekoder og forkortelser

Kombitrafikk	
— GK	
Systemtrafikk	
— GSM/GSK	Malm/kalk
— GSB/GST/GSSB	Biler/tømmer/Sand og betong
— GSF/GSS/GSV	Flydrivstoff/syre/vann
Vognlasttrafikk	
— GV	

Systemtrafikk – Trafikk med faste godsvognstammer mellom endestasjoner for én varesender

Relasjon	Linjenr.	Linjevei	Retn.	Trafikkdager og trafikkmengde								Døgnfordeling dim. dag (startstasjon, avgangstidspunkt)																								Fremf-tid	Bruttotog- lengde	Etterhengt vekt	Kjøretøy/ Stand.	Kilde																	
												[6]																																													
												[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]																																			
				M	T	O	T	F	L	S	Sum	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Sum	[timer]	[meter]	[tonn]																		
GST-Korr.1-2	GST2a	Hønefoss – Halden	1	1	1	1	1	1	1	1	6					1																					1	1+1	5,0	400 1)	1260	4-akslet EL	R20/G														
			2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6																									1	1+1	5,0	400 1)	364	4-akslet EL	R20/G													
GST-Korr.1-6	GST1b	Kongsvinger – Sarpsborg	1	1	1	1	1	1	1	1	6			1																							1	1+1	3,5	475	1440	2 x 4-akslet EL	R20/G														
			2	1	1	1	1	1	1	1	1	6				1																							1	1+1	3,5	475	425	2 x 4-akslet EL	R20/G												
	GST6	Sørli – Sarpsborg	1	1	1	1	1	1	1	1	6					1																							1	1+1	4,5	520 2)	2160	2 x 4-akslet EL	R20/G												
			2	1	1	1	1	1	1	1	1	6																												1	1+1	4,5	520 2)	600	2 x 4-akslet EL	R20/G											
	GST11	Hove – Halden	1	1	1	1	1	1	1	1	6			1																										1	1+1	6,8	510 4)	1690	2 x 4-akslet EL	R20/TP 4											
			2	1	1	1	1	1	1	1	1	6																													1	1+1	6,8	510 4)	600	2 x 4-akslet EL	R20/TP 4										
GST-Korr.1-10	GST10	Hove – Sarpsborg	1		1				1		2																													1	6,2	350 4)	1080	4-akslet EL	R20/G												
			2		1				1		2	1																													1	6,2	350 4)	350	4-akslet EL	R20/G											
GST-Korr.2-7	GST7a	Lunde/Bø via Charlottenberg – Sverige	1	1	1	1	1	1	1		5				1																												1	8,0	375	1170	4-akslet EL	R17/G									
			2	1	1	1	1	1	1		5																																	1	8,0	375	495	4-akslet EL	R17/G								
	GST7b	Flesberg via Charlottenberg – Sverige 6)	1	1	1	1	1	1	1		5				1																														1	8,0	375	1170	6-akslet Di / 2 x 4-akslet EL	R20/G							
			2	1	1	1	1	1	1		5				1																														1	8,0	375	495	2 x 4-akslet EL / 6-akslet Di	R20/G							
	GST8a	Sokna via Charlottenberg – Sverige	1	1	1	1	1	1	1	1		6				1																														1	4,5	600	2160	2 x 4-akslet EL	R20/G						
			2	1	1	1	1	1	1	1	1	6	1																																1	4,5	600	700	2 x 4-akslet EL	R20/G							
	GST8b	Hønefoss via Charlottenberg – Sverige	1	2	2	2	2	2	2	2	2	14																																				1	4,5	460	1800	2 x 4-akslet EL	R20/G				
			2	2	2	2	2	2	2	2	2	14			1																																1	4,5	460	520	2 x 4-akslet EL	R20/G					
GST-Korr.2-13	GST13b	Koppang via Charlottenberg – Sverige	1	1	2	1	2	1	2	1	10				1																																1	5,0	600	2160	2 x 4-akslet Di / 2 x 4-akslet EL	R20/G					
			2	1	2	1	2	1	2	1	10	1																																				1	5,0	600	600	2 x 4-akslet Di / 2 x 4-akslet EL	R20/G				
	GST13c	Hovdmoen via Charlottenberg – Sverige	1							1		1																																					1	4,0	380 3)	1500	6-akslet Di / 4-akslet EL	R20			
			2							1		1																																				1	4,0	380 3)	360	6-akslet Di / 4-akslet EL	R20				
	GST13d	Elverum via Charlottenberg – Sverige	1	2	2	2	2	2	2	2	2	14			1																																			1	3,0	540	2200	6-akslet Di / 4-akslet EL	R20/G		
			2	2	2	2	2	2	2	2	2	14																																					1	3,0	540	624	4-akslet EL / 6-akslet Di	R20/G			
	GST13e	Braskereidfoss via Charlottenberg – Sverige	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7																																							1	2,5	600	2160	6-akslet Di / 4-akslet EL	R20/G	
			2	1	1	1	1	1	1	1	1	7																																						1	2,5	600	670	4-akslet EL / 6-akslet Di	R20/G		
	GST13f	Kongsvinger via Charlottenberg – Sverige	1	2	2	2	2	2	2	2	2	14			1																																					1	0,8	600	2556	4-akslet EL	R19/G
			2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	2																																				1	0,8	600	880	4-akslet EL	R19/G			
GST-Korr.2-14	GST14c	Sørli – Elverum – Sverige	1	1	1	1	1	1	1	1	7																																								1	4,0	540 2)	2200	4-akslet EL/6-akslet Di	R20/G	
			2	1	1	1	1	1	1	1	7				1																																		1	4,0	540 2)	625	6-akslet Di / 4-akslet EL	R20/G			
	GST14e	Hove via Eidsvoll og Charlottenberg – Sverige	1	1	1							2																																							1	7,0	520 4)	2296	4-akslet EL	R19	
2			1	1							2																																						1	7,0	520 4)	672	4-akslet EL	R19			
			1		1						2																																						1	0,5	380	1400	4-akslet EL	R19			

Vognlasttrafikk – Trafikk med enkeltgodsvogner eller vogngrupper

Relasjon	Linjenr.	Linjevei	Retn.	Trafikkdager og trafikkmengde								Døgnfordeling dim. dag (startstasjon, avgangstidspunkt)																								Fremtid	Bruttotoglgende	Etterhengt vekt	Kjøretøy/Stand.	Kilde		
				[1]	[2]	[3]	[4]	[5]								[6]																									[7]	[8]
				M	T	O	T	F	L	S	Sum	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Sum	[timer]	[meter]	[tonn]			
GV-Korr.1-1	GV1	(Italia –) Sverige – Rolvsøy	1	1							1					1																					1	1,4	630	1200	2 x 4-akslet EL	R20/G
			2	1								1																									1	1,4	630	1200	2 x 4-akslet EL	R20/G
GV-Korr.1-1	GV2	Sarpsborg - Sverige	1	1	1	1	1	1			5												1													1	1,1	500	700	4-akslet EL	R20	
			2	1	1	1	1	1				5						1																		1	1,1	500	1300	4-akslet EL	R20	
GK-Korr.1-1	GV5	Sarpsborg – Rolvsøy	1	5	3	3	3	3			17					1			1					1				1	1							5	0,2	200	200	4-akslet Di	R19	
			2	5	3	3	3	3				17							1	1					1				1	1						5	0,2	200	200	4-akslet Di	R19	
GV-Korr.2-11	GV11a	Sverige via Charlottenberg – Drammen (Sundland)	1	1	1	1	1	1			5					1																				1+1	4,5	630	1000	4-akslet EL	R20/G	
			2	1	1	1	1	1				5													1				1							1+1	4,6	630	850	4-akslet EL	R20/G	
	GV11b	Oslo (Alnabru) – Lillestrøm (Møllerbil)	1	1	1	1	1	1			5										1															1	0,3	120	300	4-akslet Di	R19	
			2	1	1	1	1	1			5														1											1	0,4	120	300	4-akslet Di	R19	
GV-Korr.2-12	GV12	Sverige via Charlottenberg – Oslo (Alnabru)	1	1	1	1	1	1			5	1			1																					1+1	2,2	740	1000	4-akslet EL	R20/G	
			2	1	1	1	1	1			5												1			1										1+1	2,2	740	1000	4-akslet EL	R20/G	
GV-Korr.8-26	GV26	Sverige – Narvik	1	1	1	1	1	1			5											1							1							1+1	0,8	740	1100	4-akslet EL	R20/G	
			2	1	1	1	1	1			5														1							1				1+1	0,6	740	700	4-akslet EL	R20/G	

Kommentarer

-

Felles forklaringer på samtlige tabelloppsett

- [1] Godstransportrelasjoner iht. saksdokument nr. 2019 00508-3.
- [2] Godstogkategorier iht. Jernbanedirektoratets begrepskatalog med dok. nr. 201700032-2. Linjenummerering iht. saksdokument nr. 2019 00508-2.
- [3] Godstoglinjer spesifiseres iht. linjedefinisjon i dok.-nr. 201700032-2, kap. 6.1 side 20.
- [4] Retning 1 defineres som kjøreretning iht. kolonne [3], retning 2 i motsatt kjøreretning
- [5] Antall tog per trafikkdag i gjeldende retning. Normaltrafikkdager vises med understreket tall.
- [6] Døgnfordeling iht. normaltrafikkdag, jf. kolonne [5]. Indikasjon på togruter som ikke fordeles i den årlige kapasitetsfordelingen, vises i kursiv skrift. Se egen kommentar under.
- [7] Fremføringstid vises i timer, avrundet på én desimal
- [8] Bruttotoglengde = Lengde for trekkraft (hensyntatt ev. multiple lok) og vogntoglengde
- [9] Etterhengt vekt = Bruttotogvekt minus vekt for trekkraft
- [10] Kjøretøytype eller standardtogtype, min. trekkraft
- [11] G: Godsstrategi 2022-2033, R17/R19/R20: Fordelt infrastrukturkapasitet og plantekniske forutsetninger i R17/R19/R20, aggregert i dokumentene TXXGodstrafikk.

Kommentar om restkapasitet (kursive tall i kolonne [6] og [7])

Erfaringen fra de siste årene viser at det ofte er avvik i trafikkmønsteret etter at faste ruteleier iht. den årlige kapasitetsfordelingen er tildelt. Det kjøres ad-hoc tog ved etterspørselstopper, og tog med fast tildelt ruteleier innstilles ved for lav etterspørsel. Dette gjelder særlig systemtog for tømmertransport, men i mindre grad også for de andre tog i de andre godstogkategoriene. Det forventes at dette vil også i fremtiden være tilfelle. T2033 Godstrafikk bør derfor anses som estimat for en normuke, avvik og tilpasninger av tilbudet må forventes. Infrastrukturen bør derfor tilrettelegges slik at variasjoner i trafikkavviklingen kan håndteres i nødvendig omfang. I T2033 Godstrafikk indikerer togavganger i kursive tall vises at det skal sikres fremføringsmuligheter i det indikerte omfanget, ev. på restkapasitet. For linjer med daglige avganger er det lagt til ett togpar i denne gruppen når godstoglinjen har færre enn fem togpar per normal trafikkdag. For linjer med flere enn fem togpar per normal trafikkdag, er det lagt til to togpar i gruppen på restkapasitet. For linjer med avganger bare på enkelte trafikkdager i uken er det ikke satt av behov for flere fremføringsmuligheter. Ev. ekstra trafikk vil kunne avvikles på en dag utenom den dimensjonerende ukedagen.

Revisjonsoversikt

Rev.	Dato	Rev. gjelder		Endring	Merknad, kilde
		relasjon	linje		
00	21.03.2020	Alle	Alle	Godkjent dokument	Jernbanedirektoratets godsstrategi for 2033, T17 Godstrafikk, T19 Godstrafikk, T20 Godstrafikk
01	07.04.2020	GK-Korr. 1-1	GK1b	Antall avganger per dimensjonerende dag endres fra 3+1 til 4+1 togpar.	Antall avganger og rutetider er tatt fra «Pre-Arranged (PaP)-Catalogue for the timetable 2020», ScanMed RFC, 2020
02	17.04.2020	GST-Korr.2-7	GST7b	Fotnote 6: «Sarpsborg» erstattet med «Charlottenberg»	
03	06.05.2020	GK-Korr. 1-1	GK1a/GK1b	Linje GK1a slettet og antall tog fra linjen flyttet til GK1b	Vognlast til/fra Sarpsborg kjøres med egen linje (GV2) til/fra Sverige. GK1a inneholdt PaP for ScanMed og togene flyttes derfor til GK1b.
03	06.05.2020	GV-Korr.1-1	GV2	Ny linje for vognlast mellom Sarpsborg og Sverige, erstatter GK1a	
04	01.10.2020	GST-Korr.2-7	GST8a/8b	Ny framføringstid 4,5 timer	Framføringstiden var 7 timer for GST8a og 6 timer for 8b og inkluderte skifting på Sundland. Ny tid er uten skifting.
04	01.10.2020	GK-Korr. 8-26	GK26	Ny framføringstid 0,75 timer	Framføringstiden var 1,3 timer
04	01.10.2020	GK-Korr. 7-25	GK25a	Redusert etterhengt vekt til 1080 tonn	Riktig bruttovekt er 1200 tonn
05	03.02.2021	GST-Korr.1-6	GST9/GST11	GST9 erstattes av GST11 med 6 trafikkdager per uke	Jfr. bilag 2-5 «Kapasitet til fremføring av godstog» til Trafikkkpakke 4