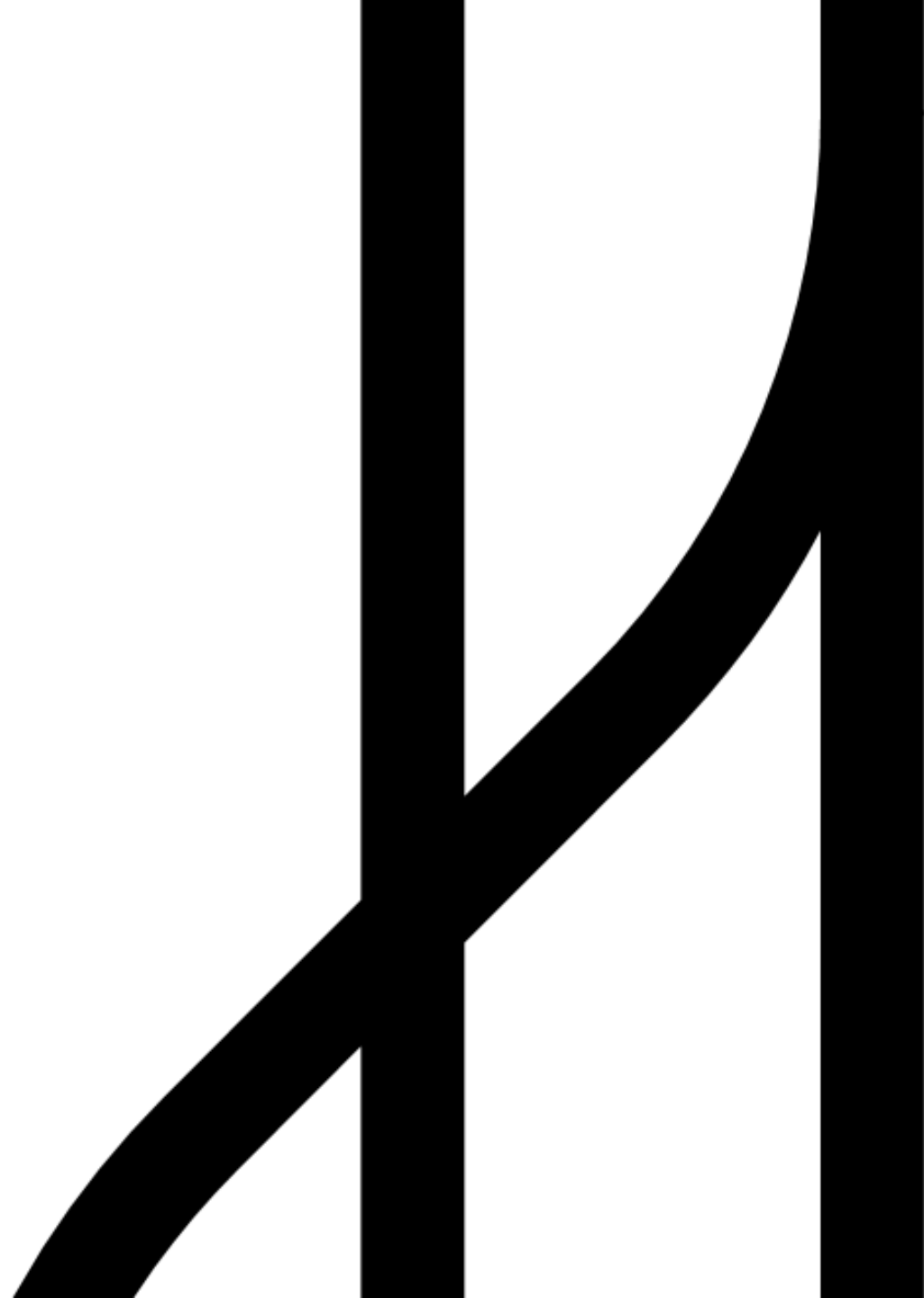


Litt om status Østfoldbanen august 2019

Ove Skovdahl



Om Jernbanedirektoratet

- Ansvar for utvikling av framtidig jernbanetilbudet i Norge; togtilbud, infrastruktur, persontogmateriell, kompetanse og andre innsatsfaktorer
- Utarbeider strategidokumenter og utredninger, grunnlaget for NTP og jernbanens handlingsprogram.
- Inngår avtaler med Bane NOR om tilgjengelighet til eksisterende infrastruktur og utvikling av ny.
- Inngår trafikkavtaler med togoperatører om å tilby transporttjenester.
- Skal bidra til at togtilbudet er koordinert med øvrige transporttilbud og framforhandle takstsamarbeidsavtaler.
- Deltar på vegne av staten i arbeidet med byutredninger, bymiljøavtaler og byvekstavtaler.

Vår tenkemåte: Hvilket togtilbud er det behov for? – Hvilke virkemidler er da nødvendige?

Statistikk 2017-18

www.vy.no

Linje	Endring 2016-17	Endring 2017-18	Antall reisende 2018
L2 (Ski)	+ 15,6%	- 1,3 %	7,0 mill
L21 (Moss)	+ 8,5 %	+ 2,8 %	3,6 mill
L22 (Mysen)	+ 13,2 %	+ 10,8 %	2,6 mill
R20 (Halden)	+6,2 %	+ 5,6 %	2,6 mill



Tilbudsforbedringer desember 2019

L21 (Moss) fra desember 2018:

- Halvtimedefrekvens i begge retninger 06-09 og 15-18

L2 (Ski)

- Halvtimedefrekvens også lørdag kveld og søndag morgen*
- Forlenget rushtid morgen

L21 (Moss):

- Forlenget rushtid fra 3 til 4 timer i begge retninger morgen og ettermiddag

R20 (Halden):

- Forlenget rushtid fra 2 til 3 timer i en retning morgen og ettermiddag*
- Økning fra enkelt- til dobbeltsett i 23 avganger pr uke



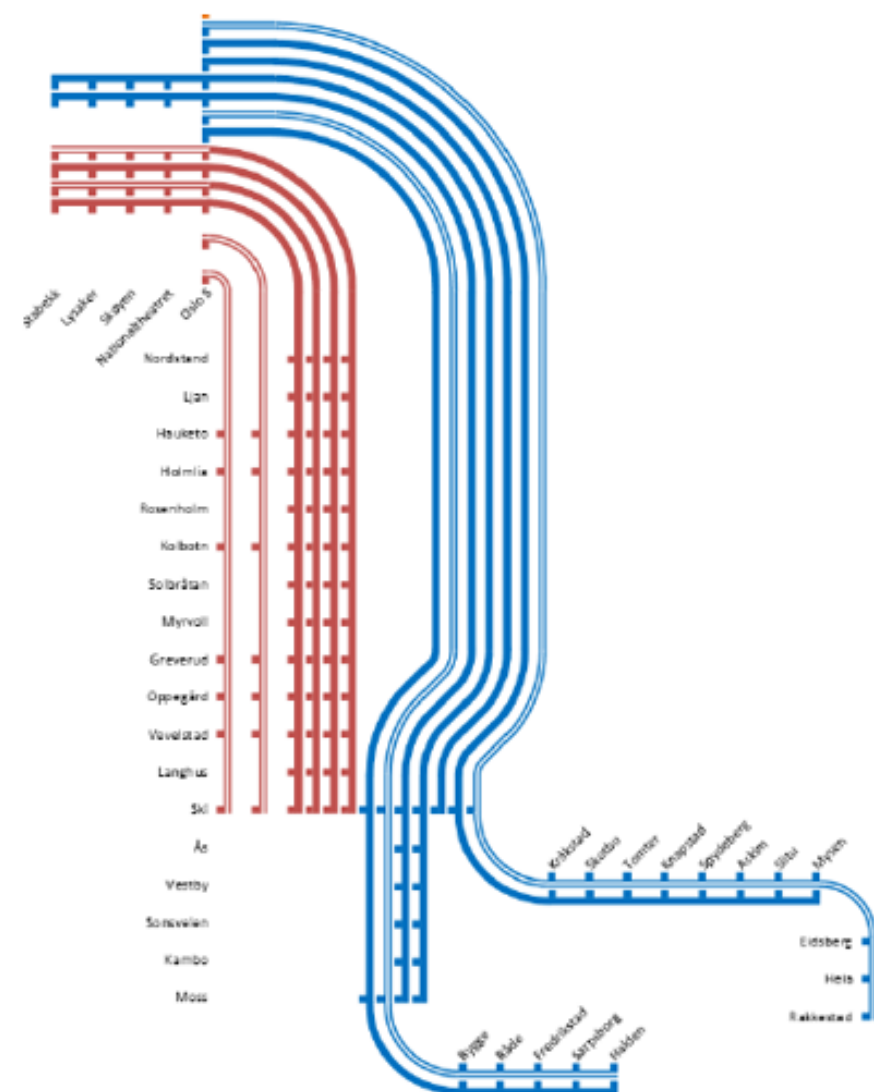
Togtilbudet fra Follobanens åpning 2022

L21, L22 og R20 får 11-12 minutter kortere reisetid mellom Ski og Oslo

Utredning gjennomført i Jernbanedirektoratet 2018/19. Anbefaling:

- L2: Grunnrute 4 tog/time + 2 innsatstog
- L21: Grunnrute 2 tog/time
- L22: Grunnrute 1 tog/time + innsatstog
- L23; Grunnrute (Ski) 1 tog/time
- R20: Grunnrute 1 tog/time + innsatstog

Tilnærmet 10 min frekvens direktetog Oslo-Ski



Figur 2 Tilbudskonsept for Alternativ 1d_fly_uKol

Suksessive tilbudsforbedringer etter 2022

Forbedring	Forutsetninger
L2: Økning til 10 min frekvens L21: Innsatstog i rushtid (2/time) L22: Tilbudsforbedring R20: To tog/ time til Moss/ Rygge	<ul style="list-style-type: none">• Dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad• Planskilt avgrensning for Østre linje sør for Ski• Hensettingsanlegg ved Ski og ved Moss• Sporomlegging i Brynsbakken• Nye lokaltogsett til L2
R20: To tog i timen til Rygge/ Fredrikstad/ Sarpsborg/ Halden	<ul style="list-style-type: none">• Dobbeltspor Haug - Seut/ Seut - Sarpsborg• Hensettingsanlegg Rygge/ Fredrikstad/ Sarpsborg



<https://www.norsketog.no/tog/type69c>

Oslo - Göteborg

- Kommersiell trafikk, uten offentlig kjøp i dag
- Forlengelse av R20 (Halden)
- Dagens tilbud;
 - 3 (+1) avganger/dag/ retning
 - reisetid 3:40-4:00
- Fremtid:
 - Tilbudsøkning fra desember 2019; fra 3 til 4 avganger med VY.
 - Interesse fra SJ



InterCity-utbyggingen på Østlandet

Jernbanedirektøren juni 2019:

«Jeg mener tiden er inne for å etterlyse enklere inngrep gjennom byene. Vi ser at vi kan få til to tog i timen uten å bygge om mye av Hamar, og vi må også spørre oss om det er riktig å bruke fire milliarder på ny stasjon i Fredrikstad. Tilsvarende gjelder for flere byer.»

«Jeg tror vi har mye mer å hente ved hovedsakelig å bygge dobbeltspor mellom byene. Med det får vi både opp kapasiteten og reduserer reisetida.»

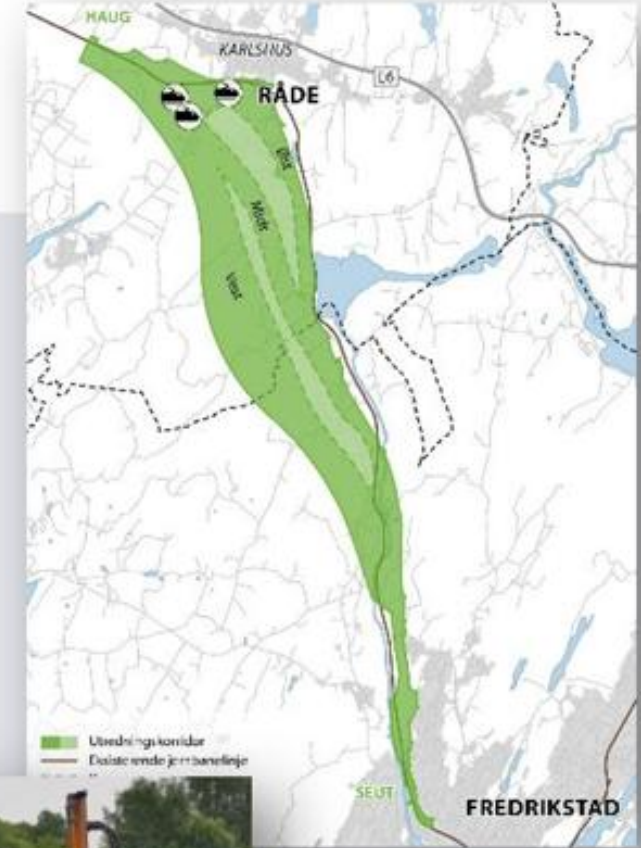
Presisering:

Det skal ikke være noen tvil om at jernbanen også i fremtiden skal betjene sentrum i byene.

I Fredrikstad forutsettes ny stasjon ved Grønli, men kanskje med færre enn 4 spor

Haug - Seut

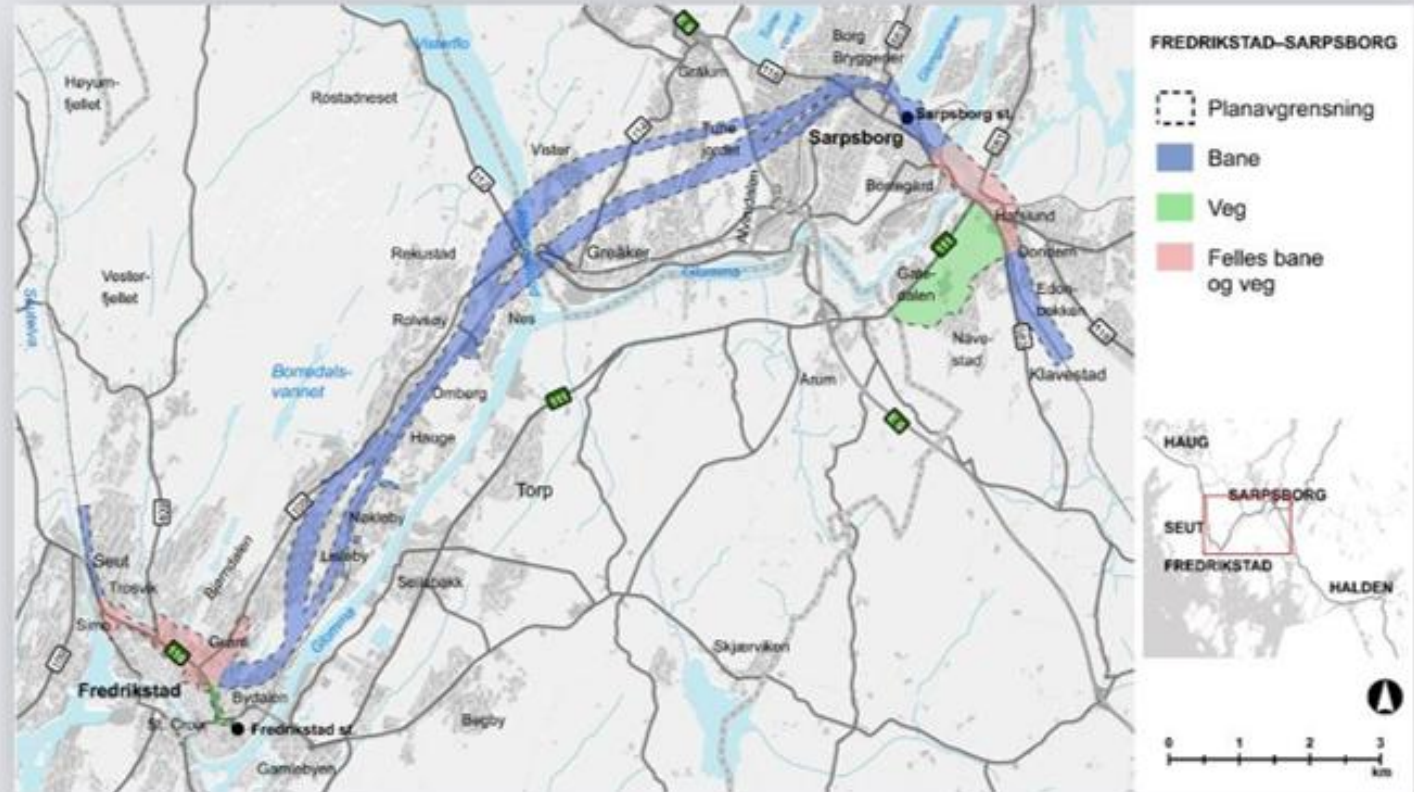
- Fremdrift ble vektlagt ved beslutning om å starte reguleringsarbeid
 - Fastsatt planprogram 2017
 - Avdekket utfordrende grunnforhold i større omfang enn antatt. Betydelig økning i estimat
- Reguleringsprosessen ble stanset 2018, for å undersøke om det finnes rimeligere og anleggsteknisk enklere alternativ
- Iverksatt prosess med planprogram for kommunedelplan (KDP). Fastsatt april 2019. Tre korridorer er definert, nye kostnadsestimat utarbeides ifm. planarbeidet



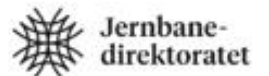
Seut - Klavestad

- delt opp i to kommunedelplaner

- Ca 21 km nytt dobbeltspor
- Ny stasjon i Fredrikstad (Grønli) og i Sarpsborg.
- Felles veg- og baneprosjekt i Fredrikstad og for kryssing av Sarpsfossen
- Fastsatt planprogram 2016/2017 og mai 2018
- Konsekvensutredning og teknisk hovedplan ferdigstilles våren 2019



BANE NOR



Seut - Klavestad

Videre fremdrift

- Planlagt fremdrift kommunedelplan
 - Oversendelse til kommunene, sommeren 2019
 - Førstegangsbehandling 4. kvartal 2019
 - Høringsperiode 1. kvartal 2020.
 - Endelig vedtak 4. kvartal 2020



Behov for kostnadsreduksjoner

- Som del av arbeidet med Nasjonal Transportplan 2022-33 har Samferdselsdepartementet ([brev av 11.01.19](#)) bedt transportetatene om å se på mulige kostnadsbesparende tiltak i alle prosjekter som er under planlegging.
- Kostnadsoverslag på kommunedelplannivå (2019) har vist betydelige økninger i forhold til tidligere overslag (2010)
- Bane NOR har fått i oppdrag å gjennomgå alle prosjekter med sikte på å finne kostnadsreduserende tiltak

Seut - Klavestad

Utbyggingsrekkefølge



- Langsiktig mål og dimensjoneringsgrunnlag 4 persontog per retning hver time
- Handlingsprogrammet har målsatt 2 persontog per time til Sarpsborg i 2029

Bane NOR skal finne løsninger og utbyggingsrekkefølge som gir mest mulig nytte for minst mulig av kostnadene

