

Oppdatert etter fastsettelse av handlingsprogrammet juli 2018.

Jernbanesektorens handlingsprogram:

## **Østfold: Intercityutbygging og kortere reisetider**

I jernbanesektorens handlingsprogram fram til 2029 legges det opp store forbedringer i togtilbudet på Østfoldbanen. Den nye Follobanen fra Oslo S til Ski gir kortere reisetid og InterCity-utbyggingen betyr flere tog og økt kapasitet, samt ytterligere innkorting i reisetiden fra Østfold til Oslo-området.

Østfoldbanen Vestre og Østre linje utgjør ryggraden i kollektivsystemet fra Østfoldbyene mot Oslo. Østfoldbanen er samtidig en hovedforbindelse mot sør til Sverige og kontinentet for gods- og persontrafikk med tog. Kapasiteten på Østfoldbanen er fullt utnyttet i rushtid og det er utfordringer knyttet til punktlighet, regularitet og komfort, med et stort antall ståplasser over lengre strekninger enn ønskelig på noen avganger.

Østfoldbanen Østre linje har fått det nye signalsystemet ERTMS som første strekning i Norge. Etter en del innkjøringsproblemer fungerer dette nå godt og har gitt bedre kapasitet på strekningen, da tog nå kan møtes på alle stasjoner hele døgnet.

### **Samarbeid**

Det legges opp til samarbeid med Østfold fylkeskommune om billettsamarbeid for lokale reiser mellom Halden, Sarpsborg og Fredrikstad som del av byvekstavtalen for Nedre Glomma.

### **Follobanen betyr bedring for alle**

I 2021 åpner den nye direkte jernbanelinjen fra Oslo S til Ski, Follobanen. Da kortes reisetiden for regiontog mellom Oslo og Ski ned til 12 minutter, noe som får stor betydning for alle som reiser med tog på Østfoldbanen Østre og Vestre linje. Samtidig betyr dette en vesentlig økning i banesystemets kapasitet. Regiontog fra Moss, Mysen/Rakkestad og Intercity-togene vil bruke den nye Follobanen. Kapasitet på Østfoldbanen mellom Oslo og Ski vil samtidig frigis til lokaltogene på linje L2 (Ski–Oslo S–Skøyen).

I 2018 starter anleggsarbeidene på Intercity-strekningen gjennom Moss, der en ny Moss stasjon skal bygges. Den gamle enkeltsporede strekningen fra Sandbukta gjennom Moss til Såstad skal erstattes av nytt dobbeltspor med vesentlig høyere kapasitet. Ved ferdigstilling av denne strekningen og nytt hensettingsanlegg i 2024 vil det bli to tog i timen for regiontog mellom Oslo og Moss.

Med ferdigstilling av ny avgrening til Østre linje sør for Ski tidlig i andre seksårsperiode vil Ski stasjon ikke være begrensende for fremtidig tilbudsutvikling på banene i Østfold.

### **Videre intercityutbygging**

I 2001 åpnet en dobbeltsporparsell mellom Såstad og Haug. Ved åpning av Sandbukta–Moss–Såstad i 2024 vil det være sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Haug i Rygge. Det legges opp til å starte bygging av dobbeltspor syd for Haug og gjennom Fredrikstad og Sarpsborg i første seksårsperiode. Ved ferdigstilling i andre seksårsperiode vil det bli mulig med to tog i timen for intercity-togene mellom Oslo, Fredrikstad og Sarpsborg. På denne strekningen er det nødvendig med ytterligere planlegging for å finne fram til de beste traseene. For å kunne innføre flere avganger på Vestre linje etter hvert som nye delstrekninger er fullført er det nødvendig å bygge et hensettingsanlegg for tog ved Fredrikstad eller Sarpsborg før togtilbudet bedres.

Det legges opp til en innføring av signalsystemet ERTMS på Østfoldbanen mellom Oslo og Ski i 2023, og at resterende strekninger får dette mellom 2028-2034.

Etter hvert som flere tiltak i infrastrukturen ferdigstilles vil det bli mulig å øke togtilbudet ytterligere.

### Bedre stasjoner og knutepunkter

De fleste av Østfoldbanens stasjoner er i stort behov for modernisering, og det legges opp til nye og funksjonelle stasjoner og knutepunkter med god kapasitet og universell utforming som del av intercity-utbyggingen. Ski stasjon i Akershus åpnes med Follobanen i 2021, mens ny stasjon i Moss står ferdig i 2024. Senere står Råde, Fredrikstad og Sarpsborg for tur.

### Godstrafikk

Godstrafikken på Østfoldbanen møter stor konkurranse fra vegtrafikken. Som følge tett togtrafikk på banen i dag, er kjøretidene for godstog gjennom Østfold ikke konkurransedyktige sammenliknet med vegtrafikken. Intercity-utbyggingen med dobbeltspor gir økt kapasitet og reduserte kjøretider, og er helt nødvendig for å kunne overføre mer gods fra veg til bane i tråd med politiske målsettinger. Det legges også opp til å bygge en ny kombiterminal på søndre del av Østfoldbanen i siste del av planperioden.

### Tiltakstabell Østfold

Effekt for kunder og næringsliv	Tiltak	Forventes tatt i bruk
10 minutter redusert reisetid Oslo–Ski	Follobanen: Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	2021
To tog i timen Oslo–Moss i grunnrute og kortere reisetid til Fredrikstad, Sarpsborg og Halden	Intercity Østfoldbanen: Dobbeltspor Sandbukta–Moss–Såstad.	2024
Flere avganger i rush Oslo–Moss og på strekningen Oslo–Ski	Fase 1 er planskilt avgreining til Østre linje sør for Ski. Fase 2 øvrige tiltak i ny rutemodell, herunder blant annet retningsdrift Brynsbakken og 6 spor på Sandvika stasjon.	2025  I planperioden
Fra timesintervall til to tog i timen Oslo–Fredrikstad–Sarpsborg i grunnrute, og kortere reisetid	Intercity Østfoldbanen: Strekningen Haug–Fredrikstad–Sarpsborg	Andre periode
Nye/forlengede kryssingsspor på Østfoldbanen Østre linje	Økt kapasitet for godstog Østfoldbanen Alnabru–Kornsjø	Andre seksårsperiode
Ny godsterminal i søndre Østfold	Nye markedsmuligheter for industrigods	I planperioden

I tillegg til anlegget av Follobanen, legges det opp til en utbygging av Østfoldbanen for om lag 35 milliarder kroner i planperioden.