



*Utredning av
Jernbaneverkets
stasjonsstruktur.
En gjennomgang
av stasjoner og
holdeplasser for
persontrafikk på
banenettet*

STASJONSTRUKTUR- PROSJEKTET

Østfoldbanen - Østre linje

Høringsrapport , 01.03.2012

Rapport

Prosjekttype: Rapport	Prosjekt: Stasjonsstruktur; Østfoldbanen Østre linje
Oppdragsgiver / Ansvarsted: P/ Paul Runnestø	Prosjektnr : 224223
201100845 (Doculive 2008/05648)	Arkivbet:
Fylke: Akershus og Østfold	Kommune: Ski, Hobøl, Tomter, Spydeberg, Askim, Eidsberg
Prosjektansvarlig/leder: Øyvind Rørslett/ Bodil Riis	Sist revidert: 01.03.2012

Forord

Jernbaneverket har med utgangspunkt i et ønske om å styrke jernbanens rolle og konkurransefortrinn gått gjennom dagens stasjonsstruktur for å vurdere behov for justeringer.

Dagens samfunn og utbyggingsmønster samt nye krav blant annet til kundefokus, sikkerhet, og universell utforming gjør at man løpende må vurdere den enkelte stasjon og dens plass i et moderne jernbanesystem.

Gjennomgangen og forslagene til endringer er basert på kunnskap om dagens situasjon, Jernbaneverkets visjoner for banestrekningene samt hvordan kommuner og fylker ser for seg at områdene rundt jernbanen skal utvikle seg. Forslagene til konklusjoner i rapportene er Jernbaneverkets foreløpige anbefalinger, og er grunnlag for videre analyser i Strekningsvise utviklingsplaner.

Arbeidet har vært delt opp gruppevis med en eller flere strekninger. Hver av disse har knyttet til seg en prosjektgruppe bestående av berørte fylkeskommuner, NSB eller annet togselskap, Ruter as, Statens vegvesen, Rom Eiendom as og i noen tilfeller kommunale representanter.

Referansegruppen for Østfoldbanens Østre linje har bestått av følgende representanter:

Einar Hoel	Akershus Fylkeskommune
Helge Kolstad	Østfold Fylkeskommune
Håvard Jensen	Østfold Fylkeskommune
Øystein Ristesund	Statens vegvesen
Terje Andersen	NSB
Jan Dammen	NSB
Jo Inge Kaastad/Morten Stubberød	Ruter as
Anette Eriksen/ Anette Braathu/Alf Gunnar Lunde	ROM Eiendom as

Fra Jernbaneverket har Åse M. Drømtorp, Plan Øst, Tormod Bergerud, Bane, og Bodil Riis Plan Øst, deltatt i arbeidet med sistnevnte som prosjektleder for strekningen.

Leif Ingholm, Utbygging og Kjell Haavet, Plan Nord, har fremstilt kartene i rapporten.

Viser for øvrig til hovedrapporten - Jernbanens stasjonsstruktur 2012.

Jernbaneverket, 01.03.2012

Innhold

Forord.....	3
1. Tilbud og infrastruktur, beskrivelse av dagens situasjon og fremtidige utfordringer.....	5
1.1 Analyseområde/avgrensning.....	5
1.2 Strekningens standard og funksjon.....	5
1.3 Dagens togtilbud på strekningen.....	7
1.4 Konkurransflater og øvrig kollektivtilbud.....	7
2. Mål for banestrekningen.....	8
3. Vurdering av stasjonsstrukturen.....	9
3.1 Ny grunnrutemodell.....	9
3.2 Potensiale for reisetidsreduksjon.....	9
3.3 Stasjoner/holdeplasser som vurderes nærmere.....	10
3.4 Foreløpig anbefaling om fremtidig stoppmønster.....	13
3.5 Videreutvikling av holdeplasser og stasjoner/knutepunkt.....	14
3.6 Konsekvenser av nedleggelse.....	15
4. Enkel beskrivelse av metodiske grep	17
VEDLEGG.....	19

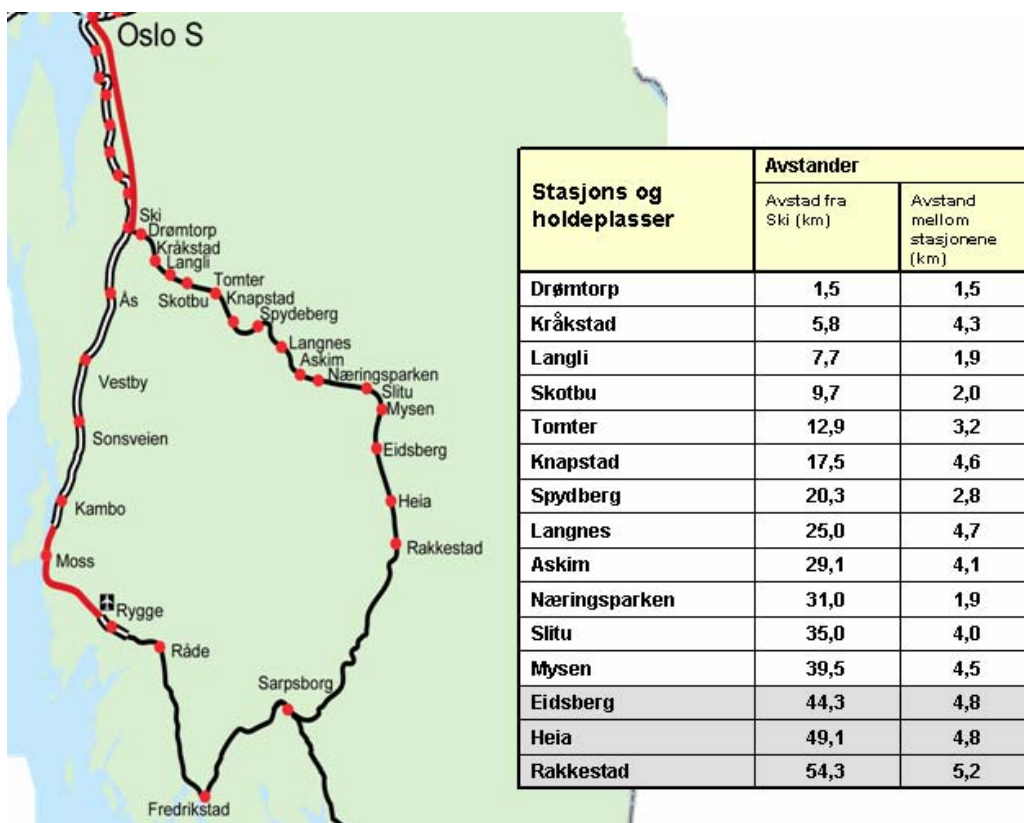
1 Tilbud og infrastruktur på strekningen - Beskrivelse av dagens situasjon og fremtidige utfordringer

1.1 Analyseområdet / avgrensning

Utredningen omfatter stasjoner/holdeplasser mellom Ski til og med Mysen. Med unntak av 2 avganger pr. rushretning mellom Mysen og Rakkestad vender alle persontog på Mysen. Holdeplassene etter Mysen; Eidsberg, Heia og Rakkestad er likevel vist med faktatall i utredningen. Eidsberg og Heia er ikke på listen over holdeplasser som har fått tidsbegrenset frist for plattformforlengelse selv om dagens standard er lav og plattformene er for korte for dagens togmateriell. Dersom det i fremtiden blir en situasjon der flere og/eller lengre persontog vil trafikkere denne del av østre linje, vil det mest sannsynlig komme krav om plattformutbedringer. Strekningen Mysen – Rakkestad vil bli vurdert nærmere i forbindelse med arbeidet i de strekningsvise utviklingsplanene.

1.2 Streknings standard og funksjon

Østfoldbanens østre linje er en enkeltsporet bane med 7 krysningsspor mellom Ski og Sarpsborg. Strekningen betjenes av lokaltog på strekningen mellom Ski og Mysen. 2 avganger forlenges til Rakkestad pr. rushretning/døgn.



Figur: Stoppmønster Østfoldbanen, vestre og østre linje

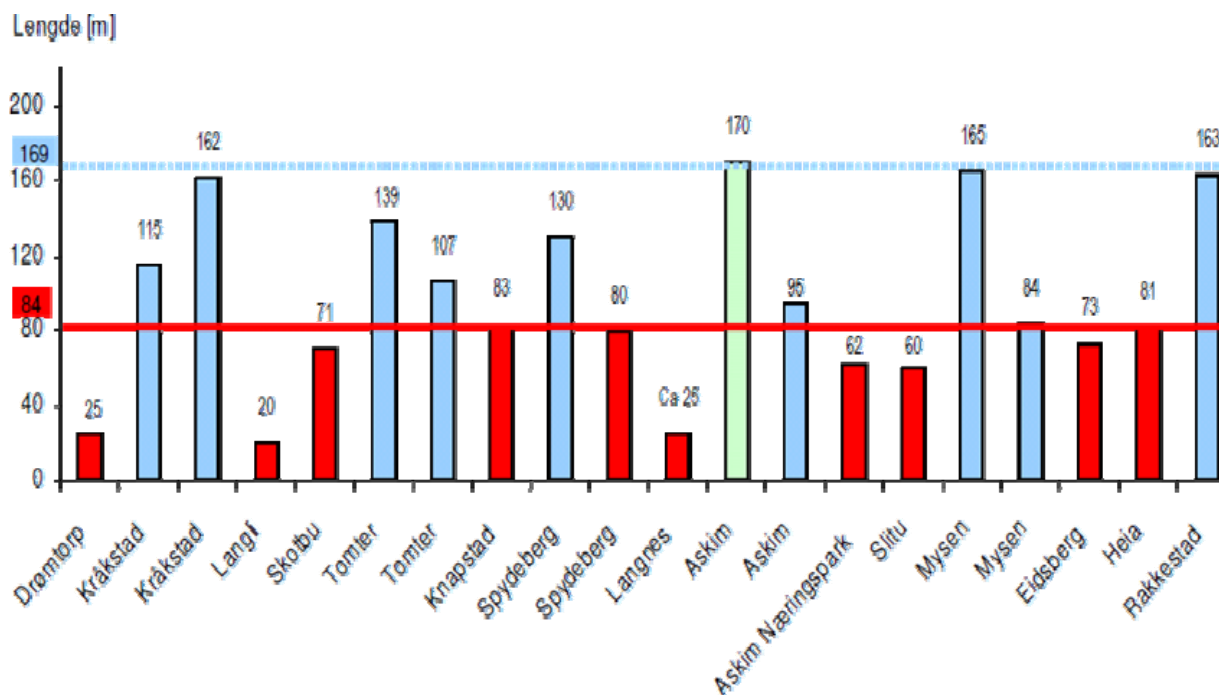
Rutemessig kryssing foregår i hovedsak i Spydeberg men det skjer også enkelte kryssinger i Askim og Kråkstad. For øvrig er det mulighet for kryssing på Tomter og Mysen (og Rakkestad). Banens viktigste funksjon er arbeidsreiser mot Oslo og mellom by/tettstedene.

Banestrekningen har mange togstopp, kort avstand mellom stoppene og lang reisetid. Til sammenligning har Østfoldbanens vestre linje 4 stopp mellom Ski og Moss, mens østre linje har 11 stopp mellom Ski og Mysen.

Maks hastighet er 90/100 km i timen (hastighet fra 50 til 100 km/t). I forhold til dagens trafikk anses kapasiteten som tilfredsstillende, men dersom trafikken skal økes vesentlig må det gjennomføres tiltak. Punktligheten er i følge NSB bekymringsfull og færre stopp vil kunne bidra til bedre robusthet og kortere reisetid. Reisetiden Oslo S og Mysen er mellom 65 og 69 minutter.

Alle holdeplasser og stasjoner etter Ski til og med Mysen har plattformlengder som er for korte for dagens togsett og tilfredsstillende ikke kravene i Sikkerhetsforskriften. Jernbaneverket har fått tidsbestemt frist for utbedringer. Drømtorp, Skotbu, Knapstad, Langnes og Askim Næringspark har frist 2012, Slitu 2015. Langli, Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen har frist til 2019.

Det er gjennomgående lav standard på plattformene, spesielt de mindre som er bygget i tremateriale.



Figur: Skissen viser plattformlengder på østre linje. Rød horisontal strek angir lengde på et enkelt togsett, lys blå stipleth angir doble togsett.

Østre linje er pr. i dag manuelt styrt, dvs at sporveksler og signaler (sikringsanlegg) på stasjonene må stilles manuelt av en togekspeditør. Det pågår imidlertid et planarbeid hvor østre linje er pilotstrekning for et nytt signal- og trafikkstyringssystem (ERTMS) og fjernstyring skal etter planen vil bli iverksatt fra 2014. Stasjonene Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen vil bli oppgradert i forbindelse med innføring av ERTMS. Dette innebærer blant annet plattformutbedringer og tilgjengelighetstiltak.

Godstrafikken kjører i dag på Østfoldbanens vestre linje (kun unntaksvis østre linje). I forbindelse med KVV for IC hvor Østfoldbanen inngår, vil fremtidig betjening

av gods for Østfoldbanen utredes. Dersom det i fremtiden vil være aktuelt å kjøre gods på østre linje, vil det bli nødvendig å gjøre tiltak også i infrastrukturen. Dette vil bli nærmere drøftet i andre prosjekter (KVU og Strekningsvise utviklingsplaner) og vi vil ikke komme nærmere inn på dette i denne utredningen.

1.3 Dagens togtilbud på strekningen

Østre linje trafikkeres i dag av persontog med timesfrekvens mellom Mysen og Oslo på hverdager og ett innsatstog i begge rushtidene på hverdager. To avganger pr. rushretning forlenges til/fra Rakkestad. Til sammen er det daglig 39 avganger mellom Mysen og Oslo sum begge retninger (hverdager). Det er avgang hver 2. time lørdag og søndager. Fra Ski er det tilnærmet avgang hvert 10 minutt. Togene stopper på alle stasjoner mellom Ski og Mysen / (Rakkestad) men det er krysstopp (stopp på signal) på Drømtorp, Langli, Langnes, Slitu, Eidsberg og Heia (de to sistnevnte ligger på strekningen mellom Mysen og Rakkestad).

Togmateriellet er Type 72, ett dobbeltsett i morgen og ettermiddagsrush. For øvrig benyttes enkeltsett (84 m lange). NSB vurderer å sette inn nye togsett (Flirt) på strekningen.

1.4 Konkurransflater og øvrig kollektivtilbud

Oslo er et viktig målpunkt for de som bor i Indre Østfold og arbeider i Oslo. Pendlingsstrømmen er relativt stor fra nordre del av Østfold (Spydeberg, Askim og Mysen) mot Akershus og Oslo. Kollektivandelen i Indre Østfold utgjør i underkant av 7% av markedsandelene. Ved fylkesgrensen Akershus/Østfold er den noe større, der er reisemiddelfordeling og kollektivandelen følgende: Personbil 80%, Tog 15% og Buss 5% (kilde KVU E18 Knapstad – E6 i Follo, april 2008). Bilen er det transportmiddelet som tar det vesentligste av transportarbeidet.

Toget "tar flatedekningen" i indre Østfold med sine hyppige stopp gjennom større og mindre tettsteder/byer, mens bussen kjører mer "direkte" langs gamle E18. Langli, Skotbu, Tomter og Knapstad har ikke et alternativt kollektivtilbud til toget. Kråkstad har et begrenset lokalt busstilbud. Reisetiden med tog fra Mysen til Oslo S er 65 minutter.

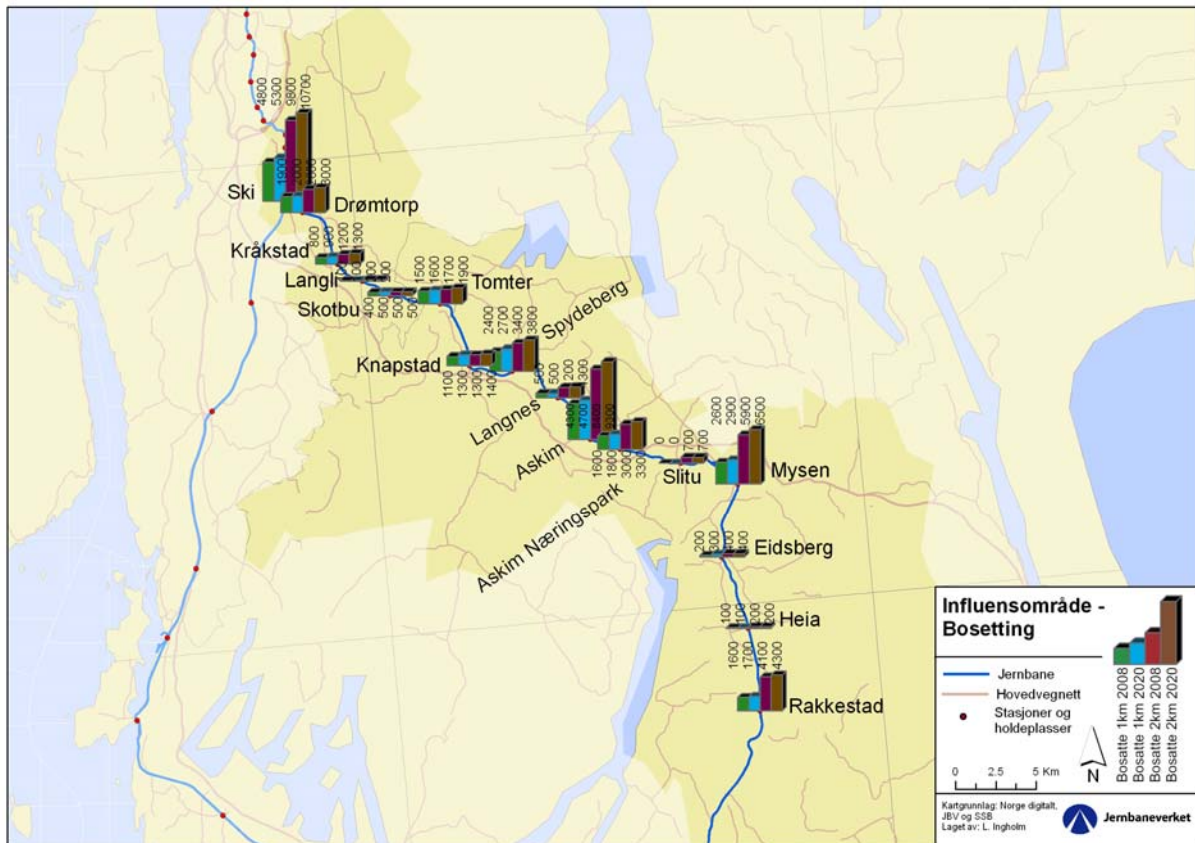
Bussen (TIMEkspressen) har 23 daglige avganger i hver retning Mysen - Oslo, med timesfrekvens gjennom hele døgnet og ½ t i rushperioden. Bussen følger i hovedsak gamle E18. Med unntak av Mysen, Askim og Spydeberg befinner busstoppene seg langs gamle E18. Bussen stopper på signal underveis. Stoppestedene er plassert med en avstand på 500 - 1000 m mellom hvert stopp. Fra Nygaardskrysset (Ski) kjøres det uten stopp via E18 Mosseveien til Oslo Bussterminal. Reisetiden med buss fra Mysen til Oslo Bussterminal er 75 minutter.

I tillegg til TIMEkspressen er det noen lokale bussruter, rute 486 Rakkestad – Mysen (17 avganger), 963 Bjastad – Kråkstad – Ski (15 avganger), 460/461 Bybuss Askim (12 avganger) og lokalruter mellom 465 Sarpsborg og Askim, 455 Askim -Trøgstad, 473 Moss - Askim og 456 Mysen - Trøgstad.

Rutetider for buss og reisetidsmålinger for bil (Prosam 146) viser at fremføringshastigheten for buss er konkurransedyktig med bil.

Trafikkgrunnlaget på østre linje er størst i rushperioden. Tellingene viser at opp mot 2/3 av trafikken avvikles i denne perioden. I rushperioden kjøres doble togsett. Også for ekspressbussene er det stor forskjell på passasjerbelegget i rushtiden og resten av døgnet. I rushperioden er det satt opp ekstraavganger og dubleringer for å dekke etterspørselen.

Askim har størst bosetting. Deretter kommer Mysen, Spydeberg og Tomter. Spydeberg, Askim og Mysen er kommunesentra i Indre Østfold. Fylkesplanen legger føringer for at den framtidige arealutviklingen legges i tilknytning til bysentrene Askim og Mysen og områdesentrene Knapstad, Tomter, Spydeberg og Rakkestad. Videre har Fylkesplanen en målsetting om at ved lokalisering av boliger, arbeidsplasser og service skal det legges avgjørende vekt på et godt kollektivtilbud med minst 30 minutters frekvens mellom områdesenter og bysenter og at tilbudet økes til 15. minutters frekvens mot 2050.



Figur: Bosatte 1 hhv 2 km fra stasjonene i 2008 hhv en prognose for 2020 (SSB)

2 Mål for banestrekningen

Strekningsvise utviklingsplaner

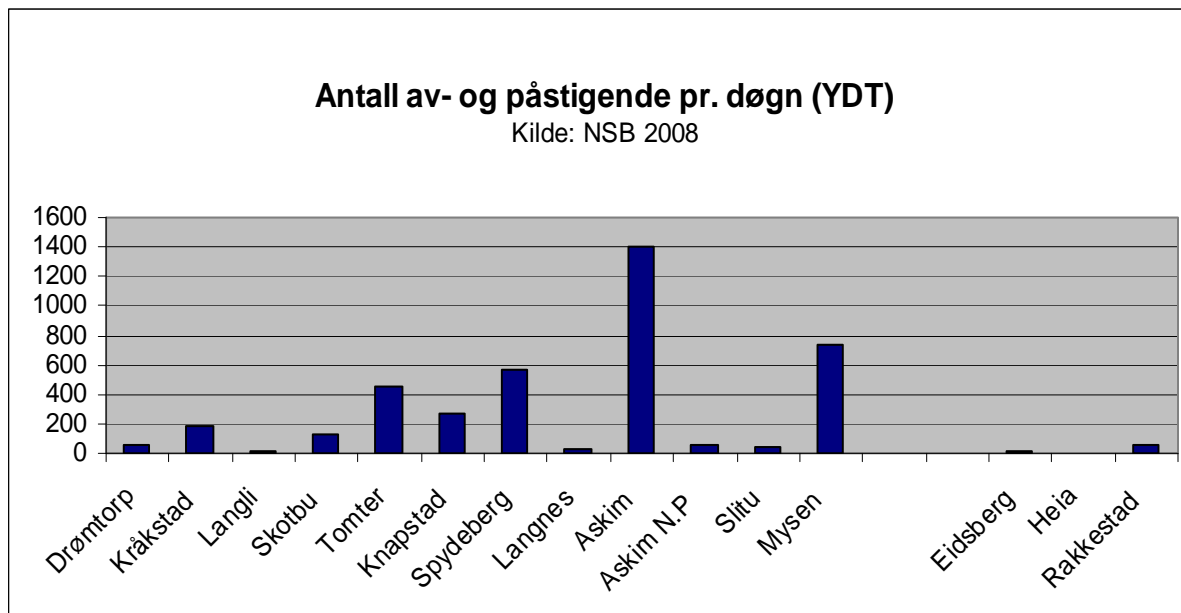
Følgende mål foreslås lagt til grunn i det forestående arbeidet med de strekningsvise utviklingsplanene:

- Reisetiden mellom Mysen og Oslo S søkes redusert fra dagens 65 - 69 min ned mot 45 min
- En trinnvis utvikling med flere avganger, i første omgang med flere innsatstog, deretter halvtimesfrekvens

Ny bane mellom Ski og Oslo (Follobanen), færre stopp og optimalisert krysningsmønster er forutsetninger for å oppnå dette.

3 Vurdering av stasjonsstrukturen

Strekningen Ski - Mysen er på 39.5 km og har 12 stopp (inkl. Mysen). Korteste avstand mellom stoppene er 1.5 km, lengste avstand er 4.7 km.



Det er stor variasjon i trafikkgrunnet på strekningen. Stasjonene med knutepunktsfunksjoner (Mysen og Askim) utgjør over halvparten av trafikkgrunnet (54 %). Til sammenligning utgjør de minste holdeplassene enkeltvis fra 0,5 % - 1 % av den totale trafikkmengden. 5 av de 11 stasjonene/holdplassene på strekningen Ski - Mysen har fra 14 til 44 av- og påstigende pr. dag (2008) som utgjør ca 5 % av de reisende.

3.1 Ny grunnrutemodell

I forslag til ny grunnrutemodell vil togtilbudet (frekvensen) på østre linje være som i dag. Det betyr timesavgang og ett innsatstog i rushtiden. Dette er blant annet begrunnet ut fra at strekningen ikke er fjernstyrt og at det skal gjennomføres mange tiltak/byggeprosjekter de nærmeste årene på strekningen, som: stasjonstiltak og tiltak på linjen ifm nytt signal- og styringssystem (ERTMS), Follobanen (nytt dobbeltspor mellom Ski og Oslo S) og ombygging av Ski stasjon.

Innfasing av ny grunnrutemodell forutsetter nytt krysningsmønster og avvikling av stopp slik at reisetiden reduseres.

3.2 Potensiale for reisetidsreduksjon

Østre linje har potensiale for betydelig reisetidsreduksjon. Når Follobanen og Ski stasjon er ferdig utbygd, vil dette alene kunne bidra til en reisetidsreduksjon på 10 -11 minutter. For øvrig vil krysningsmønster og færre stopp kunne bidra til redusert reisetid. Nedenfor redegjøres det for hvilke mulige effekter en ser for seg at ulike tiltak vil ha på kjøretiden. Likeledes eventuelt hvilke nye tiltak, som eksempelvis behov for nye / evt. forlengelse av krysningsspor etc, som er nødvendig.

Ny grunnrutemodell forutsetter blant annet systemkryssing på Spydeberg. Det er et mål å få bedre frekvensspredning på togene til/fra Ski, og takting med Halden-togene på vestre linje blir viktig. Dersom en skal kunne oppnå mindre "slakk", vil en systemkryssing i Askim være mer optimal. For å oppnå dette må stoppmønsteret endres og kjøretiden mellom Askim og Ski reduseres. På kort sikt (før blant annet Ski st er ferdig), vil imidlertid systemkryssingen være i Spydeberg.

Andre tiltak som vil kunne gi kjøretidsgevinst, er færre stopp. Isolert vil ett togstopp i teorien kunne gi 1- 2 minutt reisetidsreduksjon.

Avvikling av togstopp mellom Askim og Mysen vil gi en tidsmessig gevinst som alltid vil kunne tas ut (uavhengig av ruteopplegg), men det er da de reisende til/fra Mysen som får nytte av dette. Avsnittet Askim - Spydeberg vil også ha en kapasitetsmessig effekt spesielt sett i sammenheng med øvrig stopp- og kryssingsmønster mellom Askim og Ski.

Den nye Follobanen, endret kryssingsmønster og færre stopp gir potensial for vesentlig reisetidsreduksjon.

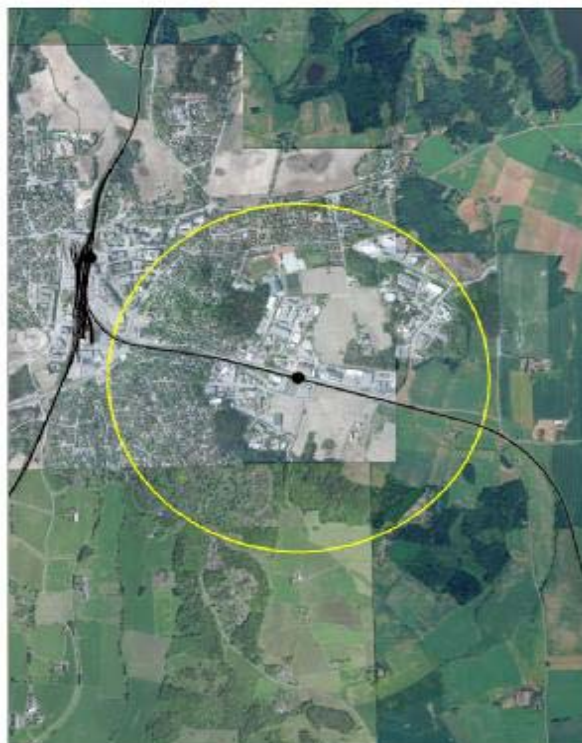
3.3 Stasjoner/holdeplasser som vurderes nærmere

I den innledende fasen av arbeidet med fremtidig stasjonsstruktur ble det gjort en grovsiling av hvilke stasjoner/holdplasser det var aktuelt å vurdere nærmere, og hvilke som var ansett som sikre for opprettholdelse.

Kråkstad, Tomter, Knapstad, Spydeberg, Askim og Mysen anses som sikre for opprettholdelse (se forøvrig kriterier, kap. 4 Metode)

Følgende stoppesteder vurderes nærmere:

Drømtorp ligger i Akershus fylke / Ski kommune. Holdeplassen har i dag et passasjertall på 44 sum av- og påstigende pr årsdøgn. Holdeplassen ligger i et industri- / jordbruksområde og i randsonen av Ski. Antall bosatte er 1900 og det er 1900 arbeidsplasser innenfor 1 km radius fra holdeplassen (overlapper med Ski stasjon). Avstanden til Ski stasjon er 1.5 km. Alternativ kollektivtransport er i dag tog/buss fra Ski sentrum. Ruter as planlegger en større omlegging av busstilbudet og vil tilby matebuss fra Drømtorp til Ski i løpet av 2012. Ski kommune har laget en langsiktig arealstrategi for utvikling av Ski. Ski kommune ønsker ikke å utfordre jordvernet nå og ønsker å vokse innenfra og ut innenfor dagens grenser.



Det kan bli aktuelt med noe transformasjon fra næring til bolig på sydsiden av vegen på sikt og det foreligger et privat planinitiativ om å utvikle området sør for dagens stasjon.

Holdeplassen ligger mellom jernbanesporet og fylkesveien og har en svært kort treplattform. Det er dårlig atkomst til holdeplassen (kryssing av fylkesvei) og til plattformen (trapper). Holdeplassen tilfredsstillende ikke kravene til universell utforming. Forlengelse er utfordrende pga nærheten til planovergang. Det finnes ingen parkeringsplasser ved holdeplassen og vil heller ikke være mulig å etablere ved dagens lokalisering. Frist for utbedring ihht forskriftskrav er 2012. Foreløpig kostnadsestimat: 13 mill.kr.

Langli ligger i Akershus fylke / Ski kommune. Holdeplassen har i dag et passasjertall på 15 sum av- og påstigende pr. årsdøgn. Holdeplassen ligger inne i skogen med svært spredt bebyggelse og med atkomst via en gruset vei. Antall bosatte er 80 og antall arbeidsplasser er 10 innefor en radius på 1 km. Holdeplassen er vanskelig å finne for de som ikke er kjent i området. Det foreligger ingen utbyggingsplaner i influensområdet til holdeplassen. Holdeplassen er utformet i tre og er for kort til dagens togmateriell. Frist for utbedring ihht forskriftskrav er 2019.

Foreløpig kostnadsestimat :13 mill.kr.



Skotbu ligger i Akershus fylke / Ski kommune. Holdeplassen har i dag et passasjertall på 101 sum av- og påstigende pr. årsdøgn. Holdeplassen ligger i et lokalt lite tettsted. Det er nylig bygget ny skole og barnehage (skolen brant i 2006). Antall bosatte er 420 og antall ansatte er 5 innenfor 1 km radius. Det er potensial for 60 nye boenheter i gjeldende boligprogram fra til 2019. Tog er det eneste kollektive tilbudet til tettstedet og det anses som vanskelig å betjene tettstedet med buss. Det er avsatt 20 plasser til innfartsparkering. Plattformen er for kort til dagens materiell og bygd i tremateriale. Frist for utbedring ihht forskriftskrav er 2012. Foreløpig kostnadsestimat: 22 mill.kr.



Langnes ligger i Østfold fylke / Askim kommune. Holdeplassen har i dag et passasjertall på sum 28 av- og påstigende pr. årsdøgn. Holdeplassen ligger i et jordbruksområde med spredt bebyggelse og med atkomst via en gruset vei. Holdeplassen er vanskelig å finne for de som ikke er lokalkjente i området. Antall bosatte er 500 og antall arbeidsplasser er 20 innenfor en radius på 1 km. Alternativ kollektivtransport er i dag TIMEkspresen på gamle E18 ca. 1.5 km fra tyngdepunktet



av boligområdet ved Ihlen. Østfold Fylkeskommune ønsker ikke fortetting tett opptil holdeplassen pga jordvern hensyn og dette ligger heller ikke i fylkesplanen og kommuneplaner. Området ved Langnes er angitt som LNF – området der friluft er dominerende. Fylket ønsker at fortettingen i hovedsak skal skje i de større by/tettstedsområdene. Askim kommune er imidlertid opptatt av at holdeplassen opprettholdes og viser til Kommuneplanens arealdel 2008 - 2019, der ca. 550 dekar nye byggeområder i områdene Ihlenåsen/ Rom/ Kråkås/ Frydenlund /Tovengen er angitt ca. 1-1.5 km fra holdeplassen. Det er antydning at det er potensiale for 1650 nye boliger. Med unntak av Ihlenåsen så ligger de nye potensielle utbyggingsområdene nærmere gamle E18 enn Langnes holdeplass. I kommuneplanen er det vist en forlengelse av lokalvegen i dette området med tilknytning til gamle E18/evt. E18 slik at det blir en "ringveg". Holdeplassen ligger i skjæring og har treplattform som er for kort til dagens togmateriell. Det er ingen parkeringsplasser i tilknytning til holdeplassen og det vil også være vanskelig å etablere pga jordvern hensyn. Frist for utbedring ihht forskriftskrav er 2012. Foreløpig kostnadsestimat for utbedringer: 13 mill. kr.

Askim Næringspark ligger i Østfold fylke / Askim kommune. Holdeplassen har i dag et passasjertall på 44 sum av- og påstigende pr. årsdøgn. Holdeplassen ligger i et industri- og næringsområde like utenfor Askim sentrum (1.9 km øst for Askim stasjon). Antall bosatte er 1600 og antall arbeidsplasser er 900 innenfor 1km radius (overlapper med Askim stasjon). Det er ikke planlagt vesentlig fortetting/utvikling i influensområdet de nærmeste årene men i følge Askim kommune er det 600 dekar til potensielle næringsvirksomheter. Alternativ kollektivtransport er TIMEkspresen på gamle E18. Det er etablert 15 plasser til innfartsparkering, og plassen har reservekapasitet. Holdeplassen har en grei standard og er relativt ny (1994). Plattformen er asfaltert men er for kort til dagens togmateriell. Frist for utbedring ihht forskriftskrav er 2012. Foreløpig kostnadsestimat: 13 mill.kr.

Slitu holdeplass ligger i Østfold fylke / Eidsberg kommune. Stasjonen har i dag et passasjertall på 28 sum av- og påstigende pr. årsdøgn. Holdeplassen ligger i et landbruksområde ca. 2 km fra tettstedet. Antall bosatte er 40 innenfor 1 km radius. Det er avsatt 15 -20 plasser til innfartsparkering. Alternativ kollektivtransport er TIMEkspresen som har holdeplass rett sør for tettstedet. Plattformen er for kort til dagens materiell og bygd i asfalt/betong. Frist for utbedring ihht forskriftskrav er 2015. Foreløpig kostnadsestimat: 13 mill. kr.



3.4 Foreløpig anbefaling om fremtidig stoppmønster

Jernbaneverket er av den oppfatning at stasjonsstrukturen bør justeres på strekningen. Avstanden mellom stoppene er i dag stedvis svært liten og reisetiden på strekningen lang. Målsetting om en raskere og mer effektiv jernbane tilsier at antall stopp bør reduseres. Det er i hovedsak rundt de store tettstedene/byene det legges opp til fremtidig utvikling i fylkenes/kommunenenes arealplaner. Videre er kostnadene for å utbedre flere av stasjonene/holdeplassene uforholdsmessig store sett i lys av dagens svake trafikkgrunnlag og at det kun forventes en beskjeden vekst.

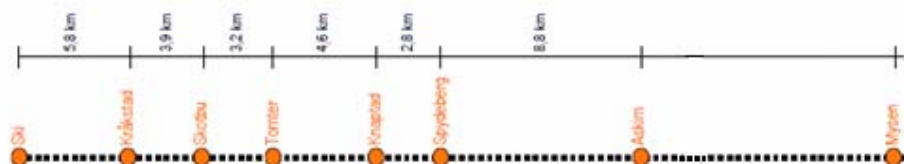
Jernbaneverkets anbefaling er at Drømtorp, Langli, Langnes, Askim Næringspark og Slitu avvikles. De 5 holdeplassene utgjør 5,3 % av trafikkgrunnlaget på strekningen mellom Ski til og med Mysen.

Drømtorp, Langnes og Askim Næringspark har forskriftskrav innen 2012 og forutsettes lagt ned i forbindelse med ruteendring desember 2012. Langli har forskriftskrav i 2019, men forutsettes også lagt ned i des 2012 da denne (og Drømtorp) er nødvendig for gjennomføring av ny ruteplan. Langli har svært få reisende og dårlig tilgjengelighet. Stasjonene passer ikke inn i et fremtidsrettet togtilbud og nedleggningen er en forutsetning for kjøretidene i ny grunnruteplan. Slitu foreslås lagt ned i 2013 selv om denne har forskriftskrav i 2015.

Skotbu foreslås opprettholdt. Her er det ingen alternativ kollektivtransport i dag og det er svært liten mulighet for å tilrettelegge for et busstilbud i fremtiden. Tettstedet har ny skole og barnehage og det forventes en liten vekst i antall boliger.

Det er potensiale for reisetidsforbedringer på strekningen, som følge av Follobanen, færre stopp og evt. andre tiltak som kryssingsmønster etc. Ved innføring av ny grunnrute vil det bli en reisetidsreduksjon på ca 5 minutter. På lengre sikt er det potensial for vesentlig reduksjon.

Videre bør det gjøres en vurdering av eventuelle øvrige tiltak som bør gjennomføres for å oppnå redusert reisetid, bedret standard og servicetilbud på de øvrige stasjonene, eksempelvis parkering.



Figur: Tabell med avstand mellom togstopp for anbefalt stoppmønster (ny skisse kommer)



Figur: Forslag til fremtidig stasjonsstruktur

NB. Strekningen Mysen - Rakkestad vil bli vurdert i strekningsvise utviklingsplaner

3.5 Videreutvikling av holdeplasser og stasjoner/knutepunkt

Alle stasjoner og holdeplasser som anbefales opprettholdt på østre linje vil bli oppgradert enten som følge av forskriftskrav eller innføring av nytt signal- og styringssystem ERTMS.

Skotbu og Knapstad planlegges utbedret med ny-/evt. forlenget plattform innen 2012. Det legges opp til minimum 220 m lange og 76 cm høye plattformer med fast dekke og taktill sikkerhetssone.

Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen planlegges utbedret innen 2014 som følge av innføring av ERTMS. Det innbefatter plattformtiltak og tilgjengelighetstiltak. I Askim skal det etableres undergang og heis. Det vil bli økt standard på plattformer, sidearealer og mot stasjonsbygningene.

Videre anbefales at det ses nærmere på videreutvikling av øvrige knutepunktsfunksjoner for de større stasjonene, med eksempelvis samlokalisering buss/tog, bedret tilgjengelighet til/på stasjonsområdet og til viktige målpunkt, informasjon etc.

Videreutvikling av Askim stasjon/kollektivknutepunkt

Askim er den stasjonen med størst trafikkgrunnlag. Det er busstasjon og innfartsparkering tett opptil stasjonen. Bilvei krysser jernbanen i plan rett nordvest for stasjonsområdet. Både biler, fotgjengere og syklistene benytter denne kryssingen da kommunen ikke ønsker en evt. sanering før en planfri veg er bygget. En bro lenger nord har lenge vært under planlegging,

men finansieringen er foreløpig ikke på plass. Bussene har dårlig kapasitet på vegnettet i rushtiden. I diskusjonen vedrørende eventuelle nye bussruter med mating til de større stasjonene fremheves en bedre tilgjengelighet/kapasitet på vegnettet som et suksesskriterium fra fylkets side. I forbindelse med ERTMS prosjektet og plattformtiltakene planlegges det en personundergang med trapper og heis.

Større kapasitet på innfartsparkering er også fremhevet. Dersom både Slitu, Askim Næringspark og Langnes legges ned vil etterspørselen til parkering på Askim øke. Det kan løses enten ved en omstrukturering av dagens arealer eller utvidelser. Økt parkeringskapasitet bør vurderes i sammenheng med øvrig kollektivtilbud (buss), matebuss, evt. ønsket utvikling for byen.

Videreutvikling av Mysen stasjon/kollektivknutepunkt

Mysen er strekningens nest største stasjon. Det er bussoppstilling og parkering ved stasjonsområdet. Også her er det en veg som krysser jernbanen i plan rett nord og som også benyttes av gående/syklende. I tillegg krysser en gangbro med trapper over jernbanen. I ERTMS - prosjektet er det lagt opp til at gående og de som benytter de nye sideplattformene inkludert bevegelsehemmede skal krysse vegen med egen bom. Det er ikke planer om heis til overgangsbroen i 1. fase.

Videreutvikling av Spydeberg

Spydeberg er den tredje største stasjonen på strekningen. I tilknytning til stasjonen er det etablert en innfartsparkeringsplass som anses som tilnærmet fullt belagt. Offentlig veg krysser jernbanen i plan sør for stasjonen. Busstasjonen ligger flere hundre meter unna og stasjonen kan derfor ikke defineres som et kollektivknutepunkt. Her bør det ses på bussholdeplasser og samlokalisering av buss/tog. Dette blir spesielt viktig med tanke på mulighet for omstigning/mating til toget fra Langnes-området. Det pågår et arbeid med ny sentrumsplan.

Parkering og matebuss i tilknytning til jernbanen

Det foreligger et parkeringstilbud på alle stasjoner som foreslås opprettholdt. Skotbu, Knapstad, Kråkstad og Tomter har noe reservekapasitet. Spydeberg, Mysen og Askim anses som tilnærmet fullt belagt. Når antall stopp reduseres, vil etterspørselen på de øvrige økes. Det må vurderes utvidelser av parkeringskapasiteten ved Askim, Mysen, Tomter, Spydeberg og Kråkstad i det videre arbeidet. Jernbaneverket har som ambisjon å videreutvikle strategien for innfartsparkering som ledd i arbeidet med de strekningsvise utviklingsplanene.

TIMEkspressen er i dag et alternativt kollektivtilbud til Oslo for Slitu, Askim Næringspark og Langnes. Reisetiden for jernbanen forventes å gå ned på sikt som følge av flere tiltak som planlegges på strekningen. Resultatet av dette kan enten være at bussen (for å konkurrere tidsmessig med toget) velger å kjøre ny E18 eller reduserer antall stopp på gamle E18 for å få ned reisetiden. De nevnte områdene vil da følgelig miste dette tilbudet.

Vi anbefaler at et supplerende busstilbud med mating til de større stasjonene/knutepunktene på strekningen blir utredet. Det kan eksempelvis være en matebuss langs gamle E18 Mysen - Askim- Spydeberg. Dette vil betjene områdene ved Langnes, Askim Næringspark og Slitu.

3.6 Konsekvenser av nedleggelse

Drømtorp

Drømtorp har et svakt trafikkgrunnlag (44 av-/påstigende pr dag). Standarden er lav, plattformen kort (25 m) og atkomsten vanskelig. Det er tidsbegrenset frist for utbedring av plattformen innen utgangen av 2012. Det er ingen mulighet for innfartsparkering ved denne

holdeplassen. Avstanden til Ski stasjon/sentrum og et svært godt kollektivtilbud er kun 1.5 km. Ruter As planlegger et nytt busstilbud med mating til Ski stasjon i løpet av 2012. I det pågående arealstrategiarbeidet for utvikling av Ski så foreligger det ingen planer om utvidelser i jordbruksområdene ved holdeplassen. Det foreligger et privat planinitiativ om å utvikle området sør for dagens stasjon.

Avstanden til Ski er kort for gående/syklende. Området vil få et godt busstilbud til Ski i 2012.

Langli

Langli har et svært svakt trafikkgrunnlag (14 av-/påstigende pr dag). Standarden på plattformen er lav, kort (20 m) og atkomsten er langs en gruset skogsbilvei gjennom skogen. Det er gitt tidsbegrenset frist for utbedring av plattformen innen utgangen av 2019. Det er ingen mulighet for innfartsparkering. Nærmeste stasjon fra Langli er Kråkstad, 1.9 km retning Ski (langs linjen). Det er ingen planer om boligutvikling i influensområdet til holdeplassen.

Holdeplassen vil ikke få tilgang på alternativ kollektivtransport, men blir henvist til nærmeste stasjon som er Kråkstad. Parkeringssituasjonen på Kråkstad må utredes nærmere og tilpasses fremtidig behov.

Langnes

Langnes har et svakt trafikkgrunnlag (28 av-/påstigende pr dag). Standarden på plattformen er lav, kort (24 m) og holdeplassen ligger i en skjæring med atkomst via en gruset veg. Det er gitt tidsbegrenset frist for utbedring av plattformen innen utgangen av 2012. Holdeplassen ligger ved et jordbruksområde (LNF-området) ca 1 km fra boligbebyggelse. Det foreligger et busstilbud (TIMEkspressen) på gamle E18 ca 1,5 km fra tettstedet. Østfold Fylkeskommune ønsker ikke utbygging i jordbruksområdet tett opptil holdeplassen. Kommuneplanens arealdel angir utbyggingsområder sør for jernbanen i en avstand fra holdeplassen på ca.1-1.5 km. Selv med utvikling av disse områdene mener vi at trafikkgrunnlaget blir for lite til å kunne anbefale en opprettholdelse. Dersom ny veg (jfr. kommuneplanen) fra utbyggingsområdet med tilslutning til gamle E18/E18 realiseres, blir tilgjengeligheten forbedret. Det er gode g/s - forbindelser til gamle E18.

Dagens og evt. nye boligområder kan betjenes med TIMEkspressen som har stopp på gamle E18 sør for området. Supplerende busstilbud med mating til Askim eller Spydeberg bør vurderes nærmere i samarbeid med Østfold Fylkeskommune. Det bør eventuelt vurderes mulighet for parkeringsplasser ved bussholdeplasser ved gamle E18.

Askim Næringspark

Askim Næringspark har et svakt trafikkgrunnlag (44 av-/påstigende pr dag). Standarden på plattformen er grei (bygget i 1994) men for kort for dagens materiell (61 m). Det er gitt tidsbegrenset frist for utbedring av plattformen innen utgangen av 2012. Holdeplassen betjener Østfold Næringspark som ligger 200 m fra holdeplassen. I Kommuneplanens arealdel er det angitt et større utvidelsesområde til industriformål, men det foreligger ingen konkrete planer for utvikling. Holdeplassen ligger nær Askim stasjon (1.9 km). Det foreligger et busstilbud (TIMEkspressen) på gamle E18 like ved holdeplassen.

Et supplerende busstilbud med mating til Askim stasjon bør utredes nærmere i samarbeid med Østfold Fylkeskommune. For øvrig er avstanden til Askim for gående/syklende relativt kort.

Slitu

Slitu har et svakt trafikkgrunnlag (28 av-/påstigende pr dag). Standarden på plattformen er grei men den er kun 61 m lang. Det er gitt tidsbegrenset frist for utbedring av plattformen innen utgangen av 2015. Holdeplassen ligger useentralt i et jordbruksområde ca. 2 km fra

tettstedet. TIMEkspresen stopper på gamle E18 rett sør for tettstedet. Det foreligger ingen planer om foretting/utvidelser i influensområdet.

TIMEkspresen har holdeplass rett ved tettstedet. Et supplement busstilbud med mating til Askim stasjon bør utredes i samarbeid med Østfold fylkeskommune.

4 Enkel beskrivelse av metodiske grep

Som grunnlag for vurderingene er sentrale parametere for strekningen og stasjonene kartlagt. Viktige kilder er:

- NSBs trafikktegninger (2008)
- SSBs statistikk over befolkning og arbeidsplasser
- Øvrig kollektivsystem.
- Vedtatte planer/strategier i kommuneplaner og fylkesplaner

Grovsilingskriterier

Videre er den enkelte stasjons standard og funksjon lokalt og regionalt beskrevet. Som ledd i en forenkling av arbeidet med å identifisere stasjoner som utvilsomt skal opprettholdes har vi gjennomført en grovsiling av stasjonene. På det sentrale Østlandet er følgende kriterier brukt. Hvis en stasjon treffer på en eller flere av kriteriene tas stoppestedets videre skjebne ikke opp til videre drøfting i denne runde:

- Passasjertall 70.000 av og påstigende pr år / ca 250 av og påstigende pr dag på stasjoner som betjenes av lokaltog i Oslo-området
- Betjener en by eller tettsted over 5000 innbyggere
- Tettsted over 1000 innbyggere (innenfor 2 km) uten annet relevant kollektivtilbud
- Knutepunktstasjon (bytte tog/tog eller tog/buss)
- Endestasjon

Stasi/ hpl	Passasjertall pr år	Bosatte innenfor 2 km	Grovsilingskriterier				
			K1 Passasjerer > 70 000 pr.år (ca 250 pr dag)	K2 betjener by/tettsted > 5000 innb	K3 Betjener tettsted > 1000 uten annet koll.t	K4 Knutepunkt stasjon	K5 Endestasjon
Drømtorp	16 000	2 773			*		
Kråkstad	53 900	1 208			X		
Langli	5 400	470					
Skotbu	37 000	152					
Tomter	131 000	1 736	X		X		
Knapstad	78 200	1 299	X				
Spydeberg	166 200	3 392	X				
Langnes	10 400	1 223					
Askim	404 500	8 445	X	X		X	
Askim N.p	16 300	2 990			X		
Slitu	10 500	666					
Mysen	214 900	5 864	X	X		X	X
Eidsberg	3 400	390					
Heia	1 500	205					
Rakkestad	15100	4 079					X

Utredes ifm strekningsvise utviklingsplaner

* Drømtorp betjenes med buss fra 2012

Vurdering av utbyggingskostnader

Flere av stasjonene og holdeplassene trenger utbedringer for å tilfredsstille dagens krav, regelverk, forskrifter og forventninger fra togkundene. Dette omfatter både plattformlengde og høyde, informasjon, tilgjengelighet for ulike former for tilbringertransport til stasjonen (gående, syklende, bil og buss), ventefasiliteter og tilrettelegging for universell utforming. Flere valg må tas utfra stedlige forhold når det skal gjøres utbedringer, og planprosessen vil klarlegge kostnadsomfang. I denne rapport foreligger kun grove vurderinger, og presenterte kostnader er beheftet med stor usikkerhet.

Vurdering av kapasitet/reisetidsbesparelser

Et sentralt moment i drøfting av stasjonsstruktur er kapasitet på linjen og muligheter for reisetidsbesparelser og frekvensøkninger. Togtilbudet er på de fleste strekninger basert på enkeltsporet drift, med kryssinger (dvs korte strekninger med to spor hvor togene kan møtes). Rutetilbudet bygges opp, og er mange steder låst til disse kryssingene. I tillegg er det en stor utfordring flere steder i landet at kapasiteten er anstrengt, og i valget mellom driftsstabilitet eller økt frekvens, må driften ofte prioriteres. Dette betyr at for å vurdere reisetidsgevinster må det gjennomføres nøyaktige vurderinger om det er muligheter for rutemessige gevinster ved for eksempel nedleggelse av stasjoner.

Generelt kan sies at stopp på en liten holdeplass, hvor kun noen få skal av eller på, er tidstapet på 1-2 minutter. Erfaringsmessig er det sjelden man endrer rutetabellen på bakgrunn av at man sløyfer bare 1 eller 2 stopp på enkeltsporet strekning. Kombinasjoner av å utelate stopp og f.eks flytting av kryssinger kan bidra til vesentlige endringer.

Som bakgrunn for denne rapport er det gjennomført enkle vurderinger, og det legges opp til at mer nøyaktige vurderinger vil gjennomføres som del av Strekningsvise utviklingsplaner.

1. Kart med angivelse av dagens stoppmønster

