

Dobbeltspor: Toget går nå

I 30 år har Fredrikstad ventet på toget. I forslaget til Nasjonal transportplan (NTP 2026-2036) ligger strekningsen Haug-Seut inne. Kanskje skal dobbeltsporet fra Oslo endelig gå helt frem til Norges 7. og Østfolds største by. Kun når dette sporet står ferdig vil det være dobbeltspor langs hele indre Intercity-triangelet.

Men stemmene mot er mange. Andre regioner mener Fredrikstad og Østfold må vente. Andre baner eller samferdselsprosjekter er viktigere. På høyresiden er det null støtte å hente nasjonalt til det som er Norges hovedbane mot Europa. Selv i Østfold er det mange som mener andre løsninger bør prioriteres, først og fremst fordi dobbeltsporet bare hjelper Fredrikstad.

Men dobbeltsporet langs Oslofjorden er ikke et Fredrikstad-prosjekt. Det handler om hele Østfold. Det handler om transportkorridoren ut i Europa. Det handler om å få mer gods over på jernbane. Det handler om muligheten for persontog hele veien til København og Hamburg. Det handler om sikkerhet, at viktige NATO-havner i Gøteborg og Øra er lett tilgjengelig og at ingen tog blir stående i flaskehalsen mellom Råde og Sarpsborg. Og det handler om at dobbeltspor her og der, eller halve veien, ikke strekker til på en av Norges mest trafikkerte jernbanestrekninger.

Så hvorfor er Haug-Seut så viktig?

Jernbane i Norge er som regel enkeltsporet. Der det går få tog er ikke det et problem. Men med mye bruk klarer ikke banen å ta unna tog, som da blir stående i kø. Er et tog forsinket, blir hele køen mer forsinket. Og forsinkelser koster store summer, i form av reisende og gods som ikke kommer frem i tide, rekker jobben, et fly eller et skip som skal videre fra Gøteborg. Eller foreldre som ikke rekker hjem til henting i barnehagen.

Flere kryssningsspor trekkes ofte frem som en løsning. For de som har kjørt på en smal vei med "M"-skilt for å vente på møtende bil, så vet alle at det er en halvgod løsning. Ja, du slipper å kolliderer. Men du må vente likevel. Ofte en god stund. For Østfoldbanen er kapasiteten helt sprengt. Et dobbeltspor som tillater fri ferdsel i begge retninger vil øke kapasiteten kraftig. Men ikke mer enn at man får to persontog i timen, fire i rushtid, og endelig plass til alle godstogene som kunne gått der om det var plass. Selv på 90-tallet slo Aftenposten fast at trafikkmengden tilsa dobbeltspor til Fredrikstad. I dag frakter norske tog 30 prosent flere passasjerer enn bare for 10 år siden.

Hvorfor ikke bare bygge en rett linje? Tog liker best å gå i rette strekk. Men når man planlegger transportkorridorer er det lurt å legge dem der folk bor, og der industrien ligger. Hvis ikke finner den en annen enklere løsning, som i dette tilfellet er bil. Hoveddelen av transporten som etterspørres i dag er mellom byene langs Østfoldbanen, eller fra industri langs banen som ønsker å transportere med tog. Vi må bygge en moderne bane som tjener Østfold, ikke bare suser rett gjennom fylket. Derfor bør dobbeltsporet bygges etappevis ned mot Halden.

I drakampene inn mot NTP og derfra brygger det nå opp til en regional kamp om begrensede jernbanemidler. Dobbeltspor i Østfold settes opp mot dobbeltspor i Vestfold,

eller Ringeriksbanen, som både gir Hønefoss et ordentlig togtilbud og attpåtil forkorter Bergensbanen med en time. Vi må spørre oss selv, skal jernbane i Norge alltid bygges i et køprinsipp, der ulike regioner står med lua i hånden og venter på "sin tur", eller skal vi faktisk bygge der det er behov og etterspørsel, når det er etterspørsel, og så fort det lar seg gjøre? Dobbeltspor til Fredrikstad hadde vært mye billigere for 10 år siden. Det vil bli enda dyrere i fremtiden. Og så lenge vi skal ha et samlet kompetansemarked langs Oslofjorden og gi bedrifter mulighet til å vokse videre, så må infrastrukturen i bunn være på plass. Det er den ikke i dag.

SV og venstresiden må stå samlet om norsk jernbaneutbygging. Og vi må bygge ut der det foreligger ferdige planer, der folk bor, med en plan om fullverdig dobbeltspor helt til Halden og inn i Sverige. Vi kan ikke tillate at debatten blir en regional gjørmebryting slik høyresiden legger opp til, der Østfold sitter igjen med svarteper. Vi kan heller ikke tillate at jernbanen blir utkonkurrert fordi vi må kjøre enkeltspor parallelt med nye motorveier.

Dobbeltsporet Haug-Seut må bygges så raskt som forsvarlig mulig, og i sammenheng med den øvrige utbyggingen langs Østfoldbanen. Dobbeltsporet Haug-Seut er et nasjonalt viktig prosjekt, ikke et lokalt anliggende verken for Fredrikstad eller Østfold alene. Det er på tide å gjøre jernbaneutbygging i Norge til et nasjonalt samfunnsbyggingsspørsmål - og da er det ingen plass til regional omkamp.

Fredrikstad står samlet om ny Østfoldbane - bit for bit. Østfold må stå samlet om det samme prosjektet. Og Norge må stå samlet om de nødvendige jernbaneprosjektene vi har. Jernbane er ikke lokal samferdselspolitikk. Det er nasjonsbygging for fremtiden.

Forslagsstiller
Styret i Fredrikstad SV