

# Dobbeltspor: Toget går nå

1 I 30 år har Fredrikstad ventet på toget. I forslaget til Nasjonal transportplan (NTP 2026-2036)  
2 ligger strekningen Haug-Seut inne. Kanskje skal dobbeltsporet fra Oslo endelig gå helt frem til  
3 Norges 7. og Østfolds største by. Kun når dette sporet står ferdig vil det være dobbeltspor  
4 langs hele indre Intercity-triangelet.  
5

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

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

18 Så hvorfor er Haug-Seut så viktig?

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

24 Flere kryssningsspor trekkes ofte frem som en løsning. For de som har kjørt på en smal vei  
25 med "M"-skilt for å vente på møtende bil, så vet alle at det er en halvgod løsning. Ja, du  
26 slipper å kolliderer. Men du må vente likevel. Ofte en god stund. For Østfoldbanen er  
27 kapasiteten helt sprengt. Et dobbeltspor som tillater fri ferdsel i begge retninger vil øke  
28 kapasiteten kraftig. Men ikke mer enn at man får to persontog i timen, fire i rushtid, og endelig  
29 plass til alle godstogene som kunne gått der om det var plass. Selv på 90-tallet slo  
30 Aftenposten fast at trafikkmengden tilsa dobbeltspor til Fredrikstad. I dag frakter norske tog  
31 30 prosent flere passasjerer enn bare for 10 år siden.

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

39 I drakampene inn mot NTP og derfra brygger det nå opp til en regional kamp om begrensede  
40 jernbanemidler. Dobbeltspor i Østfold settes opp mot dobbeltspor i Vestfold, eller  
41 Ringeriksbanen, som både gir Hønefoss et ordentlig togtilbud og attpåtil forkorter  
42 Bergensbanen med en time. Vi må spørre oss selv, skal jernbane i Norge alltid bygges i et  
43 køprinsipp, der ulike regioner står med lua i hånden og venter på "sin tur", eller skal vi faktisk  
44 bygge der det er behov og etterspørsel, når det er etterspørsel, og så fort det lar seg gjøre?

45 Dobbeltspor til Fredrikstad hadde vært mye billigere for 10 år siden. Det vil bli enda dyrere i  
46 fremtiden. Og så lenge vi skal ha et samlet kompetansemarked langs Oslofjorden og  
47 gi bedrifter mulighet til å vokse videre, så må infrastrukturen i bunn være på plass. Det er den  
48 ikke i dag.

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

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

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

62 **Forslagsstiller:**

63 Styret i Fredrikstad SV