

For Jernbane støtter dobbeltspor til Fredrikstad – og en rask Europa-korridor

Regjeringa Støre har lekka fra forslaget til ny transportplan (NTP 2025-2036) at de vil bygge dobbeltspor til Fredrikstad. For Jernbane støtter dette forutsatt at regjeringa på det nåværende tidspunkt har tilstrekkelig oversikt over grunnforholda. Her er mye leire i grunnen. Vi viser også til problemene som grunnforholdene førte til da det ble bygd ny firefelts bru for RV110 over Seutelva.

Dobbeltspor til Fredrikstad vil være siste element i dobbeltspor i indre intercity. I 2025 er dobbeltsporet til Tønsberg fullført. I 2027 skal dobbeltsporet på Dovrebanen ha nådd Åkersvika ved Mjøsa med Hamar på den andre sida. Viss regjeringa inkluderer ny bru over Åkersvika, er dobbeltsporet ført helt fram til Hamar stasjon.

For Østfold foreslo For Jernbane til IC-verkstedet i 2011 å bygge en direkte bane fra Ski til Sarpsborg-området, "Europabanen". Hovedalternativ C fra 1991 hadde foreslått det samme, et ledd i NSBs planlegging av høyhastighetsbaner. Formålet for 33 år sida var å knytte Norge nærmere EFs, seinere EUs, indre marked og svare på økende miljøproblemer fra veg- og lufttrafikken. NSB så for seg fullføring i 2001. Dette stoppa daværende regjering. I 2012 var direktelinje på nytt foreslått som et alternativ i Høyhastighetsutredningen, som ble lagt i en skuff. Få år etter fikk nasjonen Nye Veier AS og Jernbanereformen. I 2020 kom et liknende forslag på nytt. Traséen er planlagt via Askim og Bohuslän med Göteborg som endestasjon. Initiativet heter Skagerakbanen, og kommunene langs traséen står bak.

Forslag om en mer direkte bane – Europabanen – kommer altså stadig opp, og For Jernbane mener at denne er påkrevd. Østfold er Norges tyngste transportkorridor til utlandet, over land. E6 er bygd ut til sammenhengende firefelts motorveg, og lastebiltrafikken er formidabel. Jernbanen er det samme enkeltsporet som våre tipp-tipp-oldeforeldre stakk ut på 1870-tallet. E6 er attpåtil ca. 60 km kortere enn jernbanen Oslo–Göteborg. Nasjonen trenger en ny europakorridor på skinner.

Vestre linje skal bestå, og den skal fungere i et samspill med Europabanen til Göteborg og videre. På Vestre linje skal vi ha hyppige lokal- og regiontog som betjener tettstedene og byene, på Europabanen hyppige og raske gods- og persontog til Sverige, Danmark, Tyskland og videre. Svenskene har snart sammenhengende dobbeltspor Göteborg–Malmö–København. Danskene bygger dobbeltspor videre til Fehmarnbelt-tunnelen. Dette åpner i 2029 og halverer kjøretida til Tyskland og kontinentet. Norske regjeringer henger 33 år etter.