
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 30. juni 2016 22:41
Til: postmottak SD
Emne: Nytt høringssvar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 30.06.2016 22:41
Svartype: Med merknader
Kontakt avsender: Rødt Sarpsborg
Kontaktperson: Lars Andersson
Kontakt-e-post: roedt.sarpsborg@outlook.com
Tittel: Ja takk, begge deler

Uttalelse:

I planleggingen av ny jernbane gjennom Østfold, så gjelder det å tenke framtidsretta. Det må tenkes på en framtid som vil ha stadig økende behov for miljøvennlige løsninger. Løsningen på transportutslippene er å få mest mulig over fra vei til bane – både folk og gods. Transport på bane og sj  må prioriteres framfor vei, for både gods- og persontransport. Med klimaendringer og oljeslutt er det ingen langsiktig løsning å satse på vei.

Det må jobbes for å redusere transportbehovet og gjøre gjenværende transport mest mulig utslippsfri. Det kan gjøres gjennom en storstilt satsing på kollektivtransport, gjennom utbygging av høyhastighetsjernbane framfor veiutvidelser og gjennom å tilrettelegge for et desentralisert arbeids- og tjenestetilbud. Det må jobbes for et transportsystem for bedre helse gjennom bedret trafiksikkerhet, redusert lokal luftforurensing og tilrettelegging for økt mosjon som del av transportsystemet.

Transporttilbudet fra Halden til Oslo må kunne konkurrere med E6 i både pris og hastighet. G teborg kan sies å være Norges hovedhavn, og per i dag blir mesteparten av godset fraktet derfra via trailere til Alnabruterminalen. Gods på bane er i praksis lagt ned som følge av dårlig banetilbud og sterk konkurranse fra billig transport på veiene. På kort sikt må det bygges lengre krysningsspor på strekningene. På lengre sikt må vi ruste opp norsk bane til å ha en standard og en kapasitet som bidrar til at godstransport blir overført fra vei til bane. Alle nye togstrekninger må være utviklet for å kunne håndtere gods.

Dobbeltspor på banen bidrar til å kunne separere lokaltog med mange stoppesteder og hurtiggående tog, noe som øker kapasiteten og effektiviteten stort.

Boligutvikling, næringsutvikling og infrastruktur må ses i sammenheng. Knutepunkt for kollektivtransport må bygges opp rundt tettsteder, slik at det er enkelt å velge de kollektive løsningene. Regiontoget til Oslo tar allerede i dag størstedelen av langpendlerne. Tall viser at tog selv med dagens begrensede tilbud er attraktivt. Utbygging av dobbeltspor med

høyhastighet er et helt nødvendig skritt både for å øke kapasitet og effektivitet. Den grønne fraktklinjen til Europa krever et dobbeltspor for Intercity.

Skal det være mulig med høyhastighetstog, for både gods og folk, så må linjen være rett, og ikke følge dagens «s-slynge». Grunnene til det er mange, i tillegg til hastigheten.

Skal det være plass til dobbeltspor, må man ha en trasé (inkludert sikkerhetssonen) på minimum 60 meters bredde, mange steder mer enn det. Ved å legge et dobbeltspor som følger dagens slynge, vil det medføre grove innhogg i bolig- og industriområder, i tillegg til uvurderlige kulturminner. I dag går banene gjennom sentrum i alle fire byene langs strekningen, noe som vil føre til enorme utgifter i ekspropriasjonserstatning. I tillegg vil det medføre stor belastning for de som blir boende inntil dobbeltsporet hvor det vil gå tungtransport døgnet rundt.

I framtida, som nå, vil det være behov for raskere jernbane, ikke en melkerute som går innom hver eneste by. I byer av Sarpsborg og Fredrikstads størrelse må det i stedet være bybane. Det kan ikke være et argument at passasjerer ikke vil akseptere å måtte kjøre linjer med overganger: Med bybane og et godt kollektivtilbud rundt – både i forhold til avganger og pris – vil man få flere ut av bilen fordi det vil lønne seg i forhold til tid og pris.

Det hevdes at stasjonene i bysentrum kan bidra til sentrumsutviklingen i byene, og at å flytte stasjonene ut av byene vil kunne føre til ytterligere tapping av sentrum. Vi mener at ved å beholde eksisterende stasjoner til bybane, med knutepunkt på rett linje, unngår man denne effekten. Det kan ikke forventes at nordmenn skal være de eneste i Europa med toglinje rett til døra. Ved å beholde eksisterende jernbane til bybane vil man også få den ønskede effekten av mindre bilbruk, i hvert fall mellom Østfold-byene – distriktene er uansett avhengig av helt annet kollektivtilbud for å kutte ut bilen.

Vi finner det veldig merkelig at rett linje ikke er utredet videre. Ikke bare med tanke på kulturminner og gode boligområder, men også fordi dagens traséløsning har eksistert i over 100 år og at Norge og verden er en fullstendig annen enn for 100 år siden. Bare de siste 10-20 åra har utviklinga vært formidabel. Utviklinga som har vært krever en jernbane som er framtidsretta. Ser man for eksempel til Spania, så har høyhastighets-jernbane erstattet mye av flytrafikken. Med fly til dumpingpriser har man kunnet reise korte avstander, på bekostning av miljø. Dette må vi nå få bukt med og heller få mye mer persontrafikk over på jernbane. Da trenger man rett linje gjennom Østfold for å komme raskt ut i Europa. Videre må man samarbeide med Sverige og Danmark for å koble norsk høyhastighets-jernbane til kontinentet.

Rett linje-alternativet har blitt forkasta altfor tidlig og de resterende alternativene har da kun dreid seg om forskjellige traséer gjennom bysentrene. Da får man ikke reelle valgmuligheter; de representerer alle ett alternativ. Det alternativet – dobbeltspor gjennom bysentrene – vil virke som en bred og hensynsløs bulldoser, som river alt i sin vei uavhengig av kulturell verdi. I Sarpsborg har allerede vei- og baneutbygging krevd sitt av vår tusenårsarv – det er knapt noe igjen, og området er nå fredet av en grunn.

Med en rett linje gjennom fylket, knyttet til den eksisterende jernbanen, vil man kunne få en «ja takk, begge deler»-løsning. En bybane mellom Sarpsborg og Fredrikstad i eksisterende

jernbanetrase kan gjennomføres innenfor samme ramme som et dobbeltspor gjennom begge byene, og det uten at man har iberegnet eksproprieringskostnadene. Ved å beholde og oppruste eksisterende jernbanelinjer som bybane, i tillegg til en rett linje for høyhastighet, vil man få en bedre utnyttelse av pengene.

Det må samtidig tas høyde for et transporttilbud gjennom hele fylket, ikke bare fra grensa til Oslo. I dag går det linjer Oslo-Halden og Oslo-Rakkestad, men det er ikke lenger linjer i drift som knytter Indre og Ytre Østfold. Ved å koble Rakkestad og Sarpsborg sammen igjen med tog, vil det også være mulig med en InterCity-løsning for fylket. InterCity vil gjøre Østfold til ett arbeidsmarked, den vil binde sammen byene og gjøre det enda mer attraktivt å bo og jobbe her. Østfoldbanen gir stor mulighet for å flytte passasjerer og gods fra vei til bane. En utvidelse av boområder og arbeidsmarked likeså.

Rødt Sarpsborg mener den eneste fornuftige, langsiktige og miljøvennlige løsningen er rett linje gjennom fylket i tillegg til bybane mellom byene. Vi krever at rett linje-løsningen ikke forkastes før den overhodet er vurdert, og vi krever videre at det tas i betraktning at Østfold fylke ikke bare er Sarpsborg-Fredrikstad. Det er nå man har muligheten til å vise kommende generasjoner at man kunne tenke langsiktig, i motsetning i forrige korsvei for 100 år siden.

Vedlegg: -