

Vil at toget skal kjøre tvers igjennom «Østfold-sløyfa»

Østfoldbanen legges i en forsinkende og kostbar sløyfe som gir passasjerene 15 minutter lenger reisevei, mener tidligere konsernsjef i NSB, Osmund Ueland (67). Han vil at toget skal gå utenom både Fredrikstad og Sarpsborg.

Dagbladet, Anders Holth Johansen, mandag 11. mai 2015



BØR UT: Østfoldbanen bør ikke gå via Fredrikstad sentrum, mener Ueland. Foto: Espen Bratlie / Samfoto

At folk klager på og krangler om vei, tog og bane er ikke noe nytt.

Men krangelfanten denne gangen er ingen hvem som helst:

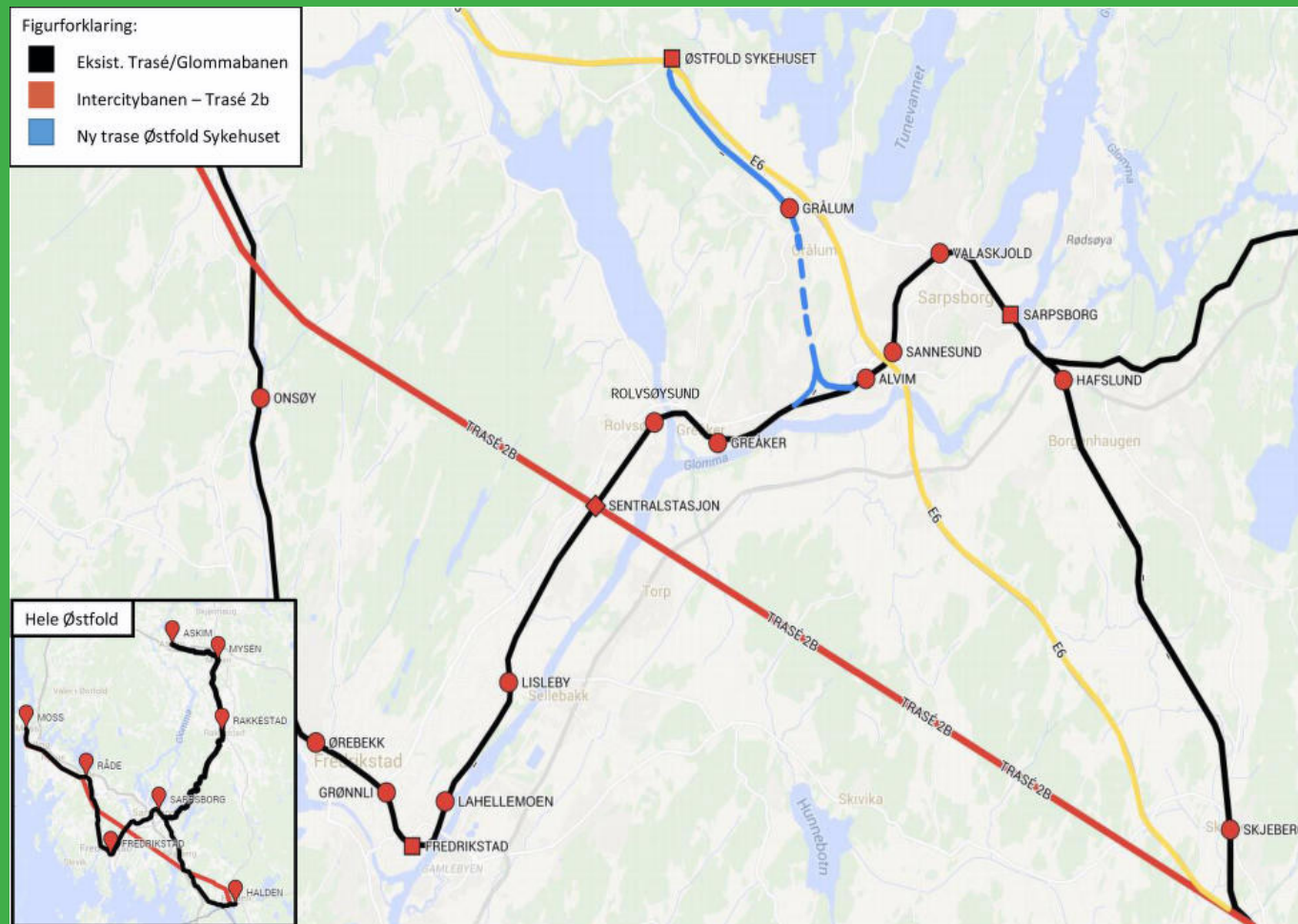
Osmund Ueland (67) er tidligere konsernsjef for NSB og tidligere administrerende direktør for Gardermobanen.

Nå mener Ueland at vi er i ferd med å gjøre en generaltabbe med tog utbyggingen på Østfoldbanen, en tabbe som kan få konsekvenser for hele østlandsområdet i generasjoner framover.

Dobbeltsporene som bygges igjennom Østfold tar nemlig de reisende med på en sløyfe, fra Halden til Sarpsborg, og så sørover igjen til Fredrikstad, før toget fortsetter nordover mot Moss og Oslo.

Det forlenger reisetiden inn til Oslo med 15 minutter, hevder Ueland.

Vil at toget skal kjøre tvers igjennom "Østfold-sløyfa"



ØSTFOLD SENTRALSTASJON: Ved å bygge en ny «Østfold sentralstasjon» mellom Fredrikstad og Sarpsborg vil Østfoldbanen kunne spare mye tid. Sløyfa som går innom Sarpsborg og Fredrikstad er et klassisk eksempel på at lokalstyre trumfer nasjonale hensyn, mener tidligere konsernsjef i NSB, Osmund Ueland.

- Dette er helt tullele, og i strid med regionens og landets interesser. Det er et klassisk eksempel på at lokalstyre trumfer nasjonale hensyn. Det er stadig viktigere å avlaste Oslo ved å bygge regioner med

god infrastruktur inn mot Oslo. Dette sporer av med den gammeldagse løsningen i Østfold, mener Ueland.

Vil ha rett linje

Han mener den rasjonelle løsningen er å legge det nye dobbeltsporet i en rett linje mellom Råde og Halden, og at det bygges et nytt sentralt knutepunkt på Rolvsøy midt mellom Fredrikstad og Sarpsborg. Og at det etableres en robust bybaneløsning på de eksisterende jernbanesporene mellom sentrum i Fredrikstad og sentrum i Sarpsborg, til og fra den nye sentralstasjonen.

- Sarpsborg har ikke noe sentrum i dag, og det er klart at det vil være sårt for Fredrikstad å ikke få dobbeltsporet inn igjennom byen. Lokalpolitikerne tenker på sin egen kommune, men av og til må lokale hensyn vike. Vi må bort fra den gamle tenkningen der toget skal innom hvert gårdstun, sier Ueland.

- For reisende til og fra Fredrikstad og Sarpsborg er det vel en fordel at toget stopper midt i byen?

- I Sarpsborg og Fredrikstad er det bare 15 prosent av togpassasjerene som har gangavstand til toget. De må reise i flere etapper uansett, sier Ueland.

Godstrafikk og befolkningsvekst

I en pressemelding han offentliggjør i dag, lister han opp det han mener vil være fordelene med en mer lineær løsning

- En rett linje gir 15 min kortere reisetid til Oslo fra Halden eller den nye sentralstasjonen, og det blir mulig å kunne kjøre Oslo - Gøteborg på ca. 2 timer.
- En rett linje blir så mye billigere enn dobbeltspor

gjennom byene, at bybaneløsning mellom bysentrene finansieres innenfor samme ramme.

- En rett linje legger langt bedre til rette for økt og effektiv godstransport på jernbanen til og fra Europa.
- En rett linje kan bygges imens nåværende jernbanetilbud er i drift.
- En rett linje gjør at en unngår stort antall gods-

og persontog gjennom sentrum av Fredrikstad og Sarpsborg.

- En rett linje i kombinasjon med bybane mellom bysentrene legger best til rette for at Østfold regionen kan ta imot 100.000 nye innbyggere av den vekst som ellers vil komme i Oslo.

- De aller fleste, også i Fredrikstad, er enige i at

en rett linje er klart beste løsning. De politiske vedtakene i Østfold for 5 år siden om dobbeltspor gjennom byene ble gjort mot faglige råd, sier Ueland.

Roper på staten

Han mener den foreslåtte traseen i Østfold er symptom på en tenkning man for lengst har forlatt i veibyggingen.

- For 50 år siden bygget det offentlige veier slyngende gjennom gårdstun og bysentra. Med økt trafikk, har staten og regionene rundt i landet innsett at motorveier må gå i rett linje, med gode tilkoblingsmuligheter. Det samme må nå selvsagt og gjelde jernbanen, ellers blir ikke jernbanen den regionutvikler den en gang var, og kan bli i fremtiden, sier Ueland.

Han mener staten må inn og sørge for at de nasjonale hensynene trumfer de lokale.

- Staten var inne og styrte når Gardermobanen ble bygget. Målet om 19 minutters reisetid lå fast. Dermed kunne man ikke stanse på hvert eneste gårdstun, sier Ueland.

Han tror ikke det er særlig populært at han nå tar opp spørsmålet om jernbanetrasé igjen.

- Det er nok ikke populært. Men man må innse at hvis man er i ferd med å gjøre noe galt, er det bedre å bruke et par år ekstra hvis det kan bidra til en bedre framtidig løsning. Å justere planene er en dråpe i havet sier Ueland.



VIL SKROTE PLANENE: Tidligere konsernsjef i NSB, Osmund Ueland, mener det er irrasjonelt å legge Østfoldbanen i en forsinkende sløyfe. Han vil heller bygge en «Østfold sentralstasjon» mellom Fredrikstad og Sarpsborg. Foto: Sveinung Uddu Ystad/Dagbladet