

Jernbanen og utbygging på Tyska og Hollenderen i Halden



Jernbanebroa over Tista sett fra Tyska. Foto Tore Hoell

Jernbaneverket / Bane NOR har levert flere innsigelser mot utbygging på Tyska og Hollenderen, den siste i [januar 2021](#). Disse gjelder banens behov ved oppgradering eller utvidelse, dårlige grunnforhold og fare for setningsskader, og sist støyskjerm. Vi deler to sitat fra [innsigelsen fra juni 2015](#):

«Halden stasjon er en viktig stasjon der det over tid er nødvendig med flere tiltak for å øke sikkerhetsnivået og kapasiteten. Jernbaneverket har behov for mer areal til jernbane i fremtiden. (...) vi ikke kjenner fremtidens traseføring for Østfoldbanen i detalj.»

«dårlige grunnforhold i området og store utbygginger kan påvirke grunnvannstanden i området. Jernbaneverket er bekymret for at utbyggingen kan påføre jernbaneinfrastrukturen setninger (...)»

[Siste innsigelse](#) fra 2021 gjelder støyvoll og støyskjerm på banens område. Bane NOR opprettholder denne innsigelsen i brev til Halden kommune av 26. mai 2021 (mer om det senere)

Jernbaneverket (Bane NOR) [båndla i 2015 store områder](#) i Halden, 11. juni 2019 ble båndleggingen opphevet.



Nasjonal transportplan [2018-2029](#) og [2022-2033](#) beskriver utbygging av jernbanen gjennom Østfold. Vi deler et sitat::

«På Østfoldbanens vestre linje pågår det arbeid for å vurdere mulige tilbudsforbedringer til reduserte kostnader, som alternativer til sammenhengende dobbeltspor på hele strekningen til Halden. Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF vurderer verdioptimaliserte alternativer for utbygging av InterCity på Østfoldbanen. Dobbeltspor og kryssingsspor videre mot Fredrikstad og Halden kan innebære en dobling av togfrekvensen og redusert reisetid mellom Fredrikstad og Oslo samt flere avganger også fra Halden og Sarpsborg.»

Sarpsborg har planer frem til Klavestad stasjon. Halden har ingen planer for jernbanen gjennom kommunen. I Halden trenger vi et samarbeid mellom Bane NOR og kommunen for å få realistiske planer for togtrasén.

Samferdselspolitikk, jernbanedrift og utbygging på Tyska og Hollenderen

Den politiske situasjonen i Norge er endret etter valget. Tidligere samferdselsministre i Solberg-regjeringen stanset vedtatte planer om utbygging av jernbanen. Argumentet var at det var for dyrt. Vedtaket om dobbeltspor til Halden, Lillehammer og Skien aktualiseres nå med ny regjering ([Hurdalsplattformen](#) s 42).

Utbygging av dobbeltspor krever **større areal**. Også uten dobbeltspor vil det være nødvendig med arealkrevende utbedringer. Halden kommune kan derfor forvente flere innsigelser fra Bane NOR til utbyggingen både på Tyska og Hollenderen.

Jernbanen har **stor betydning** for Halden. Det er feks flere som pendler til og fra byen med tog, enn det er ansatte på Norske Skog. Vår nye togoppstillingsplass, driftsbanegården, tett ved stasjonen, gjør togdriften effektiv. Kravene til effektivitet når det gjelder transport på bane vil trolig øke i fremtiden.

Vi kan ikke forvente at storsamfunnet bruker **mer penger** på samferdsel enn nødvendig.

Flytting av nåværende driftsbanegård og jernbanetrasé i Halden er derfor neppe aktuelt.

Generelt vil det å anlegge ny jernbane i tunell eller på bro i fjorden, være minst **4-5 ganger så dyrt** som å utbedre eksisterende trasé. Strekningen Ingedal - Trollhättan er ca 40 kilometer kortere enn nåværende trasé over Kornsjø. Strekningen har også ca 100 høydemeter mindre i stigning. Det innebærer mindre energiforbruk og lavere kostnader. På sikt skal mer godstrafikk over på bane. Det mest rasjonelle for frakt av gods på bane, er å bruke korteste rute.

Her må kommunen kjenne sin besøkelsestid så ikke byen havner i enden av et sidespor.

Ut fra forventet utvikling og politisk klima for jernbanen bør planene om bebyggelse på Tyska og Hollenderen skrinlegges.»



Faksimile av innlegget i Fritt ord: «Samferdselspolitikk, jernbanedrift og utbygging på Tyska og Hollenderen av Bjørn Spernes i [Halden arbeiderblad 8. okt. 2021](#)

Ny regjering, nye tider...

«Regjeringen vil føre en **offensiv jernbanepolitikk** for fremtiden.» Det får betydning for Halden og for Tyska & Hollenderen. Vi kan vente flere innsigelser fra Bane NOR når planene for jernbanen skal realiseres. Vi trekker frem to av 13 punkt om jernbane på s. 42 i Hurdalsplattformen:



- *Bygge flere kryssningsspor og dobbelsporparseller og utbedre flaskehalsen for å få bedre hyppighet og regularitet på togtilbudet mellom landsdelene.*
- *Opprettholde ambisjonene om InterCity-utbyggingen på Østlandet som Stortinget vedtok i 2013. Frem til det er gjennom-ført må det jobbes med vesentlige tilbudsforbedringer på indre og ytre InterCity.*

(Sitat fra side 42 i : [«Hurdalsplattformen - for en regjering utgått fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet 2021-2025»](#))

I [videre saksgang](#) foreslår Halden kommune i april/mai 2021 en lavere støyskjerm. Kommunen spør «om lav støyskjerm kan være en akseptabel løsning» for Bane NOR. Kommunen skriver:

«Etter vår vurdering så bør det i denne saken kunne ligge til rette for bruk av lav støyskjerm. Miljøpåvirkningen av en høy skjerm kan betraktes som urimelig stor, særlig for naboer og for kulturmiljøet/landskapet ved Rød herregård» (sitat fra [mail fra Halden kommune 3. mai 2021](#))

Bane NOR svarer i brev av 26. mai 2021:

«Bane NOR stiller seg negativ til etablering av lav støyskjerm på jernbanens arealer i denne saken. En lav støyskjerm inntil spor vil ha negative konsekvenser for jernbanen som var grunnlaget for innsigelsen slik den ble fremmet. (...) Det er utbygger sitt ansvar at krav til støy oppfylles når man planlegger for ny støyømfintlig bebyggelse i eksisterende støysone. Vi ber om at man ser på løsninger som forholder seg til vår uttalelse datert 11.01.2021» ([sitat fra brev fra Bane NOR 26. mai 2021](#))

Foldere med lenker:

<http://tyska.bokstedet.no/folder/>