

## FORORD

Glommabanen AS er et ideelt selskap som arbeider for utredning og fremtidig realisering av en bybaneforbindelse mellom Nedre Glomma, Indre Østfold og det nye Østfoldsykehuset. Med støtte fra berørte kommuner, Østfold fylkeskommune og næringslivet har Glommabanen AS vinteren 2013/14 gjennomført denne mulighetsstudien for etablering av en slik bybane-forbindelse.

Østfold antas å spille en betydelig rolle som avlastning for det sentrale Oslo-området de nærmeste tiårene. Et attraktivt kollektivtilbud vil være et viktig virkemiddel for å lykkes med dette.

Et attraktivt kollektivtilbud består av et hierarki av ulike transportmidler som supplerer hverandre til et samlet og sømløst transportsystem. Bybane inngår naturlig i et slikt hierarki med transportegenskaper mellom tog og buss.

Glommabanen vil bidra til en enklere, grønnere, mer komfortabel hverdag for alle som bor i Nedre Glomma og i Indre Østfold og danne en ny og viktig tverrforbindelse som knytter disse to regionene i Østfold godt sammen.

Mulighetsstudien er utført av COWI AS med prosjektleder Thomas H. Heiberg-Lürgensen. Oppdragsgivers representanter har vært styreleder Osmund Ueland og daglig leder Per Dalevold, med banefaglig støtte fra Rejlers Railconsult AS ved Ove Skovdahl. Underveis i arbeidet med mulighetsstudiet har det vært involveringsmøter hvor Østfold fylkeskommune, de berørte kommuner og andre interessenter har bidratt med gode innspill.

Mulighetsstudien er ment som grunnlag for beslutning om eventuell videreføring av prosjektet.

Sarpsborg, 30.april 2014

## KONSENTRAT

Glommabanen AS er et ideelt selskap som arbeider for utredning og fremtidig realisering av en bybaneforbindelse mellom Nedre Glomma, Indre Østfold og det nye Østfoldsykehuset. På oppdrag fra Glommabanen AS har COWI AS vinteren 2013/14 gjennomført denne mulighetsstudien for etablering av en slik bybaneforbindelse.

I mulighetsstudien har COWI AS analysert markedsgrunnlaget, tekniske løsninger og kostnader for en bybane i Østfold. Hensikten har vært å avdekke om det er ønskelig å bygge banen. Banen er beskrevet i to deler: Nedre bane fra Fredrikstad til Sarpsborg og videre til det nye sykehuset på Kalnes. I Sarpsborg knyttes banen sammen med bybane fra Askim og Rakkestad på det eksisterende jernbanesporet (Østre linje). Banestrekningen til Askim kalles Indre Bane, og strekningen fra Sarpsborg til Kalnes blir en fellesstrekning for begge baner.

Initiativtakerne har igangsatt arbeidet ut fra en overbevisning om at en Glommabanen vil:

- Øke regionens attraksjonskraft
- Tilrettelegge for vekst
- Knytte regionen sammen på tvers
- Være et viktig virkemiddel for at Østfold i større grad skal kunne avlaste hovedstaden
- Bidra til å skape større og mer dynamiske arbeidsmarkeder
- Sterkt bidra til at nasjonale og regionale mål for transportsystemet i regionen nås
- Bygge fylkesidentitet rundt et samlende fylkesprosjekt, til og fra viktige fylkesfunksjoner I Sarpsborg – Grålum - Kalnes området

I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er det satt som mål at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtransport, gåing og sykling i de store byområdene. I avtalen om belønningsmidler som i august 2013 ble inngått mellom Samferdselsdepartementet og Østfold fylkeskommune, Fredrikstad kommune og Sarpsborg kommune er det forutsatt at personbiltrafikken skal ha nullvekst i avtaleperioden 2014-2017.

Mulighetsstudiet foreslår å bygge ut Glommabanen i to trinn:

- Byggetrinn 1 fra Askim til Sarpsborg (banen ligger der) og videre til det nye sykehuset på Kalnes med en investeringsramme på 1,3 mrd. kroner (Indre bane). Da reiser man effektivt fra Askim til Sarpsborg, og går over på Glommaringen for reise til Fredrikstad, eller reiser direkte til det nye sykehuset og andre viktige funksjoner på Grålum.
- Byggetrinn 2 fra Sarpsborg til Fredrikstad, med en kostnadsramme på 3,7 mrd når det nye dobbeltsporet er bygget ut (Nedre bane).

### Forhold til andre planer

Planlegging av Glommabanen skal være i henhold til gjeldende planer for regionene Indre Østfold og Nedre Glomma. De meste sentrale overordnede planene er:

- Fylkesplan for Østfold, Østfold mot 2050
- Regional Transportplan for Østfold mot 2050
- Bypakke Nedre Glomma

### Trase

Følgende trasé anbefales for Indre bane fra Askim til Nye Østfoldsykehuset.

- Askim – Sarpsborg stasjon – Tunejordet – Tunevannet – Tune eks rådhus - Inspiria – Fv. 118 – Nye Østfoldsykehuset.

Følgende trasé anbefales for Nedre bane fra Nye Østfold sykehuset til Bellevue, Fredrikstad sentrum.

- Nye Østfoldsykehuset – Fv. 118 – Inspiria – Tune eks rådhus – Tunevannet – Tunejordet – Sarpsborg stasjon – Borregaard – Sandesund – Greåkerveien – Greåker sentrum – Fylkesvei 109 – Dikeveien – Fylkesveien 109 – Fredrikstads nye kollektivterminal – Storgata – Bellevue.

### Kostnader

Det er utført overslag over investerings- og driftskostnader for anbefalt traséfor-slag. For å beregne kostnadene er det hentet inn erfaringstall fra planleggingsarbeidet for Bybanen på Nord Jæren, Bergen Bybane og et relevant rehabiliteringsprosjekt for Gunnar Nilsens gate og Bryggeriveien i Fredrikstad.

Infrastruktur	Vognmateriell	Totalsum
5052 mill kr	630 mill kr	5682 mill kr

Kostnadsanslagene er i hovedsak i tråd med rammen som ble presentert i mai 2013. Endringer i merverdiavgiftsregimet for investeringer i kollektivtransport og noe lengre banestrekning gjennom Sarpsborg har allikevel økt total investeringskostnad.

### **Samfunnsøkonomi**

Beregning av den samfunnsøkonomiske nytten av prosjektet viser en samlet nytte på om lag 2 mrd. kroner, basert på relativt konservative forutsetninger. Dette er ikke tilstrekkelig til fullt ut å dekke summen av investeringskostnader og driftskostnader. Det er betydelig usikkerhet i beregningene. Det mest sannsynlige resultatet hvis vi baserer markedsgrunnlaget på SSBs prognoser for befolkningsvekst viser en negativ nytte på om lag 7 mrd. kroner. Det mest sannsynlige resultatet hvis markedsgrunnlaget baseres på en befolkningsutvikling som forutsetter en bevisst satsing på befolkningsvekst langs Indre bane, viser en negativ nytte på om lag 1,3 mrd. kroner. Følsomhetsanalyse viser at resultatet har betydelig usikkerhet i begge retninger.

Det understrekes at nytte knyttet til blant annet et bedre fungerende arbeids- og produktmarked, mindre trengsel for bilister og mulighet til bedre utnyttelse av sentrale arealer i regionen, ikke er inkludert i disse beregningene. Dette er elementer som kan gi betydelige positive effekter i regionen, og bør hensyntas i vurderingen av prosjektet.

### **Driftsøkonomi**

Glommabanens driftsutgifter er anslått til om lag 150 mill. kroner årlig. Billettinntektene vil dekke en betydelig del av disse, med anslag som varierer fra om lag 70 til 100 mill. kroner avhengig av forutsetninger om markedsgrunnlag og kollektivandel. Med den tilrettelegging av areal- og transportpolitikken som er nødvendig for å realisere banen, vil dette sannsynligvis kreve lavere tilskuddsnivå enn busstrafikken.

### **Redusert tilskudsbehov til andre kollektive transportmidler**

I tråd med forutsetningen om at bybanen vil erstatte en del av det eksisterende kollektivtilbudet, vil bybanen medføre en omrokking av kollektivtilskuddet fra buss og tog til bybane. Av den grunn har vi sett på dagens tilskuddsnivå i Nedre Glomma, og estimert hvor mye av dette som faller bort. I følge TØI var gjennomsnittlig tilskudd til buss 27 kroner per vognkilometer i 2010 (Strand 2011). Dette gjennomsnittstilskuddet per kilometer har vi multiplisert med antall bortfalte kilometer av dagens kollektivtilbud for å komme fram til redusert tilskudsbehov. Det reduserte tilskudsbehovet utgjør om lag 15 mill. kroner. Vi må operere med endringer i årlige kostnader for fylkeskommunen til kjøp av tjenester. Å koble nåverdi mot driftsbudsjett blir umulig å forstå

Beløpet er også lagt til i skattekostnaden og gjør at den reduseres – noe som bidrar positivt til den samfunnsøkonomiske nytten.

Driftsselskapet for Glommabanen vil kunne gå i økonomisk balanse, og dekke driftskostnadene og kapitalkostnader for materiell gjennom billettinntekter på dagens nivå, og med kjøp av transporttjenester fra fylket til kostander som ikke overstiger dagens offentlige kjøp av busstransport.

Usikkerhet i markedsgrunnlaget krever stram styring, men er samtidig et stort potensiale

### **Finansiering**

Sannsynligheten for realisering av Glommabanen øker dersom det velges løsninger og finansieringsformer som samtidig øker markedsgrunnlaget for banen. Styrt knutepunktutvikling er grunnleggende. Høyere pris på å benytte bil langs bybanekorridoren og virkemidler som gir tomteeierne rundt stasjonene insentiver til å øke utnyttelsen av arealene, bør særlig være aktuelle. Også de øvrige virkemidlene som omtales her, bør vurderes, gjerne i tillegg til de mest anbefalte.

Hvis det skissemessig legges til grunn at statens bidrag til infrastrukturinvesteringer beløper seg til 1 mrd. kroner, mens fylket finansierer 0,6 mrd. kroner, er det gjenstående beløpet 3,6 milliarder kroner. Dersom dette beløpet skal finansieres gjennom bomsystemet med dagens satsnivå, anslås det at bomstasjonene må stå seks-åtte år lenger.

### **Regional virkning**

Glommabanen vil knytte Indre Østfold sammen med Nedre Glommaregionen på en ny måte. Nord-sør aksen har vært dekket av E6 og Østfoldbanen, mens forbindelsen mellom Indre Østfold og Oslo/Follo har vært dekket av E18 og Østfoldbanens østre linje. Men forbindelsen på tvers mellom disse korridorene er i dag svak. En ny Glommabane vil binde disse sammen, og i større grad gjøre regionen til et felles bo- og arbeidsmarked.

Regionen har lavere produktivitet enn områder det er naturlig å sammenligne seg med, og vesentlig lavere enn hovedstadsområdet. Dette gir et potensial for økt verdiskapning gjennom tettere integrasjon mellom arbeidsmarkedet i regionen og hovedstadsområdet. Utbyggingen av dobbeltspor på Østfoldbanen vil redusere reisetiden fra Fredrikstad og Sarpsborg til Oslo, og vil på sikt gi denne integrasjonseffekten. Det er beregnet at det vil øke produktiviteten til arbeidstakerne i regionen betydelig. Glommabanen vil bidra til at potensialet knyttet til økt verdiskapning i regionen utnyttes ytterligere. Dette vil bidra til at gevinsten av utbygging av Østfoldbanen blir enda sterkere. Mens det særlig var Fredrikstad som fikk sterk produktivitsvekst som følge av utbygging av Østfoldbanen, er det grunn til å tro at Glommabanen særlig vil bidra til produktivitsvekst langs Indre bane og i Sarpsborg.

Høyere produktivitet vil gjøre området mer attraktivt for bedriftsetableringer. Det vil skape økt etterspørsel etter arbeidskraft, og bidra til høyere befolkningsvekst. Dette er sannsynligvis en forutsetning for å virkeliggjøre de høyere anslagene for befolkningsvekst i Rakkestad, Eidsberg og Askim. Denne befolkningsøkningen vil igjen føre til økt grunnlag for næringsvirksomhet langs Indre bane. Etablering av et "Glommabelte for bolig og næring" fra Askim til Fredrikstad kan bidra til å avlaste hovedstaden. Utnyttelse av potensialet forutsetter at kommunene og fylkeskommunen legger til rette for en slik utvikling gjennom areal- og transportpolitikken.

Med Glommabanen vil Indre Østfolds attraksjoner som Momarken, Rudskogen, Høytorp Fort og Østfoldbadet bli lettere tilgjengelig for langt flere av innbyggerne i regionen. Også tilgangen til naturområdene i Fjella blir lettere tilgjengelig for folk i regionen.

Glommabanen vil gi 60 nye arbeidsplasser.

En mulig videreutvikling av Glommabanen Nedre vil kunne være å lage en trase ut gjennom den nye bydelen Værste I Fredrikstad, og for Glommabanen Indre vil det kunne være å utvide tilbudet til Spydeberg/Ski.

### **Konsekvenser av foreslått bybanetrasé**

Overføring av trafikk fra bil til kollektivtransport vil ha positive ringvirkninger både på det globale og lokale miljøet av flere årsaker:

- Reduksjon i biltrafikk gir lavere utslipp (lokalt og globalt miljø).
- Bybanens energi produseres utenfor byen og utslippene skjer dermed normalt i landlige omgivelser. Dette er viktig for det lokale miljøet, men naturligvis negativt for miljøet i nærområdet rundt produksjonsplassen.
- Bybanen vil drives av elektrisitet. Dette gir mulighet for bruk av CO<sub>2</sub> nøytrale energiresurser, som vind- og vannkraft (globalt miljø).

Omfanget av miljøforbedringer knytter seg primært til antall bilister som vil bli overført til kollektivtrafikken, samt i noen grad til reduksjoner i bussproduksjonen.

### **Veien videre**

Glommabanen legger opp til å få god tilbakemelding fra folk flest og næringslivet på hvordan regionen bør utvikles før kommunene og deretter fylket til høsten behandler innspillene og tar stilling til evt videreføring.