

## 5 Forhold til andre planer

Planlegging av Glommabanen skal være i henhold til gjeldende planer for regionene Indre Østfold og Nedre Glomma. Under følger en gjennomgang av aktuelle planer for regionen. Det er kun tatt fram de meste sentrale overordnede planene. I tillegg kommer kommunedelplaner og reguleringsplaner både gjeldende og de som er under utføring.

### 5.1 Nasjonal transportplan

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.

For byområder som kan få bymiljøavtaler er dette målet et krav for å inngå avtale.

#### 5.1.1 Kommentaar i forhold til Glommabanen

Etablering av et høykvalitets kollektivsystem som Glommabanen vil sterkt bidra til at veksten i persontransport tas av kollektivtransport.

I Bergen viser reisevaneundersøkelsen for 2013 at det har blitt en klar endring i bruk av reisemiddel. Færre kjører bil og flere bruker kollektivtransport, samt at flere går til fots når de skal forflytte seg. Og i hovedsak skyldes det etablering av Bybanen. Se uttalelser under vedrørende resultatet av reisevaneundersøkelsen.

*Det er første gang ser vi en endring av betydning i positiv retning i reise-  
middelbruk, ifølge senioringeniør Erik Johannessen i Statens vegvesen,  
som har ledet arbeidet med undersøkelsen.*

*- Vi reiser like ofte som før, vi har de samme reisehensiktene, men måten  
vi reiser på er i endring, seier Johannessen.*

**- Et gledelig trendsifte**

*- Dette er et svært gledelig trendsifte i måten vi reiser på i Bergensområ-  
det. Det er et politisk mål at biltrafikken reduseres, for første gang i denne*

*undersøkelsen ser vi at biltrafikken er på vei ned. De grepene vi har tatt i kollektivtrafikken over flere år, virker inn på folks valg av reisemiddel. Bybanen ser ut til å løse store deler av transportbehovet i Bergen sentrum, at kollektivandelen i Bybane-bydelene går opp fra 19 til 28 % er imponerende, sier fylkesordfører Tom-Christer Nilsen*

## 5.2 Fylkesplan for Østfold, Østfold mot 2050

Fylkesplan har tre hovedmål Levekår og helse, Verdiskaping og Miljø. Det står følgende vedrørende disse hovedmålene i fylkesplanen.

### Levekår og helse

*God livskvalitet for alle som bor i østfold*

Under Levekår og helse er det satt opp delmål for Universell utforming:

*Aktiviteter, tilbud, produkter, byggverk og uteområder for allmenn bruk skal utformes slik at de så langt det er mulig kan brukes av alle mennesker på en likestilt måte, uten spesielle tilpasninger eller hjelpemidler.*

### Verdiskaping

*Østfold skal være attraktiv for mennesker og kapital, og tilby et velfungerende arbeidsmarked med et bærekraftig næringsliv preget av innovasjon, kompetanse og samhandling*

For Verdiskaping er det satt opp et delmål vedrørende infrastruktur

*Østfolds attraktivitet skal styrkes gjennom fortsatt utbygging og utnyttelse av de muligheter en effektiv, økonomisk og sikker infrastruktur gir, sammen med tilstrekkelig næringsarealer og gode boområder.*

### Miljø

*Østfold skal være et fylke som ivaretar klima, natur og kulturlandskap, og som tar miljøhensyn i offentlig og privat sektor.*

Under Miljø er det satt opp flere strategier for å oppnå hovedmålet for Miljø. Av disse kan følgende nevnes:

- *Redusere transportarbeidet gjennom samordnet areal- og transportplanlegging, der transporteffektivitet er førende for arealdisponeringen.*
- *Øke arealutnyttelsen i byer og tettsteder gjennom fortetting og transformasjon av bebygde arealer og høy utnyttelse i nye områder.*
- *Overføre transportaktivitet fra bil til kollektive transportløsninger, bl.a. ved økt satsing på kollektivtrafikk, og utvikling av kollektivknutepunkter og parkeringsstrategier.*

- *Overføre transportaktivitet fra bil til gange og sykkel på korte turer, bl.a. ved å satse på et godt utbygd nett av gang- og sykkelveger.*
- *Utvikle gode konsepter for byutvikling basert på god funksjonalitet og fortetting med kvalitet, i et klima- og helseperspektiv.*
- *Etablere infrastruktur for bruk av fornybare og miljøvennlig drivstoff i kjøretøyer, herunder gass.*

### **Prioriterte oppfølgingsområder**

Det er videre i fylkesplanen satt opp følgende prioritert oppfølgingsområder:

- Kompetanseutvikling
- Fortetting, byutvikling og vern
- Transport og fysisk aktivitet

Under Transport og fysisk aktivitet nevnes det at det er behov for ny transportinfrastruktur for å øke kollektivandelen. Videre er det en viktig strategi for regionen at økt tilgjengelighet og mobilitet styrkes og at det skal skje på en miljøvennlig måte ved bruk av tog / bane eller eventuelt buss.

Avslutningsvis nevnes det at det er en forutsetning for å lykkes at det satses økonomisk på de nødvendige infrastrukturendringer både fra statlig og regionalt hold.

## **5.2.1 Kommentar i forhold til Glommabanen**

### **Universell utforming**

Glommabanen forutsettes etablert med løsninger både for infrastruktur og vognmateriell som gir alle mennesker mulighet til å bruke banen. For eksempel vil det være et krav at all vognmateriell skal ha 100% lavgulv. Videre vil alle plattformer for Glommabanen konstrueres slik at det mer eller mindre null høydeforskjell mellom plattform og lavgulvet i vognen. Som et eksempel er det vist et bilde under fra Alstom Citadis. Dette vil også medføre at brukere av tyngre rullestoler og elektriske scootere enklere kan bruke kollektivtransport.



Figur 8 Overgang mellom plattform og lavgulv i en Alstom Citadis  
Bilde: Alstom Transport

### Attraktivitet

Glommabanen vil knytte Østfold fylke sammen på tvers og bidra til at fylket vil være attraktivt for ytterligere utvikling av nærings- og boligområder.

Det kan igjen vises til hvilken effekt Bybanen i Bergen har hatt på bolig- og næringsområder langs med banen, men det er ikke bare Bergen som har fått en slik effekt av å etablere en bybane/baneanlegg også Metroen i København og bybanen i Zürich har gitt en slik effekt.

I mars utgaven av Samferdsel var det en artikkel om hvilken effekt Bybanen i Bergen har hatt på tilleggende arealer. Og det kan grovt anslås at Bybanen sitt første byggetrinn har gitt 13 ganger mer investering i det berørte området enn investering i etablering av bybanen. Og følgende uttalelse fra Filip Rygg byråd for byutvikling, klima og miljø i Bergen kommune var å lese i Bergens Tidende 7. november 2012.

*– Uansett hvilke forholdstall man opererer med, så er magneteffekten formidabel. En bybane er altså ikke bare et transportmiddel fra A til Å, men minst like mye en byutvikler som en transportør.*

Videre nevner han at dette ignoreres fullstendig når lønnsomhet for slike prosjekt skal utføres, og sier videre i Bergens Tidende.

*– Utviklingsgevinsten burde også vært med,*

### Miljø

I henhold til de strategier som er listet opp under Miljø over vil Glommabanen gi en effektiv og attraktiv kollektivtrafikkåre i fylket.

Glommabanen vil videre bidra til transformering av områder som ligger brakk og fortetting av eksisterende områder.

Etter erfaringer fra mange tilsvarende bybaneprojekt som har blitt etablert vil Glommabanen med stor sannsynlighet medføre større overgang fra bil til kollektivtrafikk enn ved å etablere samme tilbudet med buss, ofte omtalt som skinnefaktoren. Og som nevnt over kan bydelene i Bergen der Bybanen føres nå vise til økning i kollektivandelen fra 19% til 28% i forbindelse med reisevaneundersøkelsen i 2013.

### **Transport og fysisk aktivitet**

For å oppnå et av de prioriterte oppfølgingsområdene, Transport og fysisk aktivitet vil en etablering av Glommabanen gjøre det enklere for flere å la bilen stå og i stedet benytte banen.

Glommabanen vil gjøre det enklere å få med seg barnevogner og lignende, og det kan eventuelt også legges til rette for at enkelte passasjer kan ta med seg sin sykkel. Dog vil det, som for Glommaringen, anbefales å legge opp til sykkelparkering ved holdeplassene, og eventuelt også sykkelutleie som det er i Oslo.

## **5.3 Regional Transportplan for Østfold mot 2050**

Denne regionale transportplanen er den første transportplanen som ser alle transportformer i fylket i sammenheng. Transportplanen har ett samfunns mål og ett resultatmål.

### *samfunns målet*

*er et transportsystem som fremmer helse, miljø og verdiskaping og bidrar til en bærekraftig regional utvikling med attraktive byer og bygder i Østfold,*

### *resultat målet*

*er et effektivt, trafikksikkert, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale transport.*

*Mer konkret innebærer dette at transportsystemet skal utvikles med fokus på:*

- *bedre framkommelighet*
- *reduserte avstandskostnader*
- *0-visjonen*
- *begrensning av klimautslippene*
- *reduserte miljøskadelige virkninger av transport*
- *universell utforming*

*En forutsetning for at fylkesplanens arealstrategi skal lykkes er at det satses økonomisk på de nødvendige infrastrukturendringene, både fra statlig og regionalt/lokalt hold. Regional transportplan mot 2050 fokuserer på behovet for ny infrastruktur for å bidra til å realisere fylkesplanens arealstrategi.*

### **Kommentar i forhold til Glommabanen**

En av hovedprioriteringene i den regionale transportplanen (RTP) er å styrke tverrforbindelsene i Østfold. I den forbindelse vil etablering av Glommabanen Indre bane fra Askim til Sarpsborg stasjon og videre til det Nye Østfoldsykehuset bidra sterkt til at denne tverrforbindelsen styrkes. Og det kan i tillegg også medføre at behovet for utbedringer av Rv 111/ Rv 22 kan reduseres.

Andre viktige prioriteringer er gjennomføring av transportpakkene for Nedre Glomma regionen, hvilket blant annet medfører ferdigstilling av fv. 109 som firefelts veg mellom Sarpsborg og Fredrikstad.

For Glommabanen Nedre bane mellom Sarpsborg stasjon og Bellevue i Fredrikstad vil normalprofilen for vegen ha mye si for hvordan banen kan etableres. Legger man nå opp til at bybanen skal komme i fremtiden bør normalprofilen ta høyde for dette og det anbefales at etableres kollektivgate. Kollektivgaten vil uansett være til stor fordel for framføring av bussene/Glommaringen og kan konstrueres slik at den enkelte kan bygges om til bybane uten å måtte grave opp hele vegkroppen når det blir aktuelt å etablere Nedre bane.

## **5.4 Bypakke Nedre Glomma**

Mål for Bypakke Nedre Glomma er følgende:

- *Det skal tilstrebes en helhetlig bypakke.*
- *Nedre Glomma skal utvikles som en attraktiv og konkurransedyktig region.*
- *Transportbehovet og transportsektorens klimagassutslipp skal reduseres.*
- *Bysentrene skal styrkes.*
- *Det skal utvikles et effektivt og hensiktsmessig transportsystem.*
- *Det skal utvikles et miljøvennlig transportsystem basert på kollektivtransport av høy kvalitet.*
- *Det skal utvikles kollektivknutepunkter med økt samordning av buss og bane samt bedring av kollektivtransportens framkommelighet.*
- *Det skal utvikles et attraktivt tilbud for gående og syklende.*
- *Behovet for bruk av privatbiler, særlig til arbeidsreiser, skal reduseres.*

### **Kommentar i forhold til Glommabanen**

Et av målene for Bypakke Nedre Glomma er "et miljøvennlig transportsystem basert på kollektivtransport av høy kvalitet" og Glommabanen Nedre bane vil i så

måte være det beste alternativet og gi brukerne et miljøvennlig kollektivsystem av høy kvalitet og som erfaringsmessig vil medføre at ennå flere vil benytte kollektivtransport, jfr. reisevaneundersøkelsen i Bergen.

Videre vil Glommabanen Nedre bane bidra til å utvikle region til et attraktivt område for både innbyggere og eiendomsutviklere, slik det også har blitt langs med Bybanen i Bergen ut til Flesland.

Ved etablering av Glommabanen Nedre bane vil det kunne utvikles flere kollektivknutepunkter på strekningen mellom byene som igjen kan avlaste hoved kollektivterminalene i hver by i og med ikke "alle" bybussruter må inn til bysentrene. Et eksempel på et slikt knutepunkt kan være Greåker sentrum.

I og med at Glommabanen Nedre bane også er tenkt ført gjennom bysentrene vil det også medføre til å styrke disse i og med at det planlegges etablering av holdeplasser i og ved hovedgatene i bysentrene. Dette vil sannsynligvis medføre at flere vil benytte banen i forbindelse med jobb, handel og andre aktiviteter i bysentrene i og med at det blir relativt korte distanser fra holdeplassene til dit man skal. For eksempel vil mulig holdeplass ved Rådhuset i Fredrikstad bety at flere vil benytte banen for å gå på kino enn å kjøre bil.