

GlommabaneNYTT, 26. januar 2015.



Illustrasjon: Kjell S Stenmarch

Følgende kronikk er trykket Sarpsborg Arbeiderblad i dag:

Rådmennene anbefaler politikerne å ikke forberede seg på fremtiden i Østfoldregionen v/ Osmund Ueland, styreleder i Glommabanen AS

Det er grunn til å spørre; hva slags rolle og ansvar er det en rådmann her tar?

Rådmennene i Sarpsborg, Fredrikstad og Østfold fylkeskommune, har laget et saksfremlegg om Glommabanens (GB) mulighetsstudie som er totalt ubalansert og som råder politikerne til handlingsløshet.

Det er nå fremtiden planlegges. Noe annet vil være unnfalleg og uansvarlig.

Er det et bestillingsverk fra et parti som har vært totalt negative til GB siste halvår, nemlig Ap? Selv ikke sammendraget og hovedkonklusjoner fra GBs mulighetsstudie, som de selv har vært med og betalt, er lagt ved i saksfremstillingen. De trekker ikke frem ett ord om regionens behov, og mulighetene i prosjektet, som å:

- 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 – styre utviklingen!
- Styrket satsning på helårlige reiselivsprodukter i fylket
- Bygge fylkesidentitet rundt et samlende fylkesprosjekt, til og fra viktige fylkesfunksjoner i Sarpsborg – Grålum - Kalnes området

Er ikke Ap i disse storkommunene og fylkeskommunen i takt med sin partileder, Jonas Gahr Støre, som 9. januar uttalte til NRK i forbindelse med T-bane til AHUS:

”Der folk skal bo og jobbe må der være attraktiv og fremtidsrettet infrastruktur” . NETTOPP!

Politikerne i Sarpsborg skal behandle saken den 29. januar. Om en av de to AP styrte kommuner skulle tørre å mene noe annet enn fylkesordfører Ole Haabeth, så må det være ordfører i Sarpsborg Sindre Martinsen-Evje.

Overskriftene under er tatt ut fra rådmennenes påstander mot GB.(GBs kommentarer under i kursiv):

1. Lokal bane vurdert før

Lokal bane på eksisterende jernbanelinje kan ikke sammenlignes med Bybanetilbudet. Det er holdeplassene som gir et tilbud til publikum; ikke banelegemet. Der ligger forskjellen mellom lokalbane og bybane. Enkeltsporet bane er et dårlig rutetilbud. Glommaringen har vist seg som et meget godt tilbud der den føres fram, og GB ligger nesten i samme trasé og vil derfor bedre dette tilbudet slik at flere vil reise kollektivt.

2. Vedtatt før at kollektivtransporten skal skje med buss og ikke bane

Buss vil kanskje være tilstrekkelig de første 10 år. Utviklingen mht antall kollektivreisende indikerer at kollektivandelen kommer til å bli så høy at bybussen ikke klarer å ta trafikkøkningen; da vil GB bli en nødvendig avlaster til bussen i et samlet kollektivsystem.

Det er ingen motsetning mellom satsing på buss i KVVU og en senere omdanning til bybane. Det er en nødvendighet at arealplanleggingen allerede nå gjennomføres med tanke på et fremtidig kollektivsystem med høyere kapasitet enn buss; bybane.

Det er nå fremtiden planlegges. Noe annet vil være unnfallegt og uansvarlig.

Arealplanlegging har lengre tidsperspektiv enn kollektivplanlegging, men disse to feltene må ses i sammenheng, geografisk og tidsmessig.

3. Å gå videre med Glommabanen forkaster konseptvalgutredning for Bypakke Nedre Glomma!

GB er for fremtiden og den kommer forttere enn enkelte forventet. Det er langsiktig tenkning som forhindrer fremtidige problemer, noe som vi ser er tanken hos en rekke byplanleggere og infrastrukturplanleggere i både Skandinavia, resten av Europa og USA.

4. Fortetting langs banen, vil svekke bysentrene, byspredning

Tvert imot. Knutepunktene vil styrkes. GB er med på å styrke bysentrene som Fredrikstad, Rolvsøy, Greåker, Sarpsborg og Kalnes.

Fortetting langs banen er et supplement til fortetting i dagens bysentra, etter hvert som disse blir fylt opp. Mange ønsker ikke å bosette seg i bysentra. Da vil en tett-lav bebyggelse langs bybanetraseen være en bærekraftig utvikling; bedre enn spredt bosetting i utkanten av kommunene.

5. Reisetidene lenger enn buss

GBs mål er ikke kun å gi et godt kollektivtilbud til det nye sykehuset, men et meget bedre tilbud til alle kollektivreisende i hele korridoren og på alle stoppesteder. Hvis Glommabanen hadde ligget i Fv 109 fra Greåker til Alvim, hadde Glommabanen vært raskere til Sarpsborg grunnet raskere framføringshastighet, men det er som sagt ikke nødvendigvis målet, men heller å serve Nye Greåker og en framtidig utvikling der

Jeg tror vi alle ønsker en sterk og attraktiv region, men det kommer ikke av seg selv. Vi trenger visjonære, ansvarlige politikere som vil skape et moderne samfunn hvor trivsel, tilgjengelighet og attraktivitet inviterer nye innbyggere og får eksisterende til å bli. Gamle vedtak må ikke bli fremtidens fiende. Politisk ståsted må ikke styres av prinsipper som nekter en å ta inn over seg at man bør endre standpunkt.

Toget er på perrongen nå. De som går på og inn i fremtiden er de politikere som regionens innbyggere fortjener. Sannhetens time er her.

For nærmere informasjon, se vår hjemmeside:

www.glommabanen.no, [følg oss på Facebook](#)

eller kontakt:

Osmund Ueland, styreleder Glommabanen AS kan også kontaktes på telefon 416 56 001