

Vil ha Østfold p



■ **HAR TROEN.** – Jeg mener det er 80 til 90 prosent sjans for at dette blir gjennomført, sier Osmund Ueland, styreleder og majoritetsaksjonær i Glommabanen as. Alle foto: Thomas Haugersveen

Brems: Tidligere NSB-direktør Osmund Ueland vil binde sammen et splittet Østfold med en «Glommabane» til fem milliarder. Næringslivet jubler, men politikerne drar i bremsen.

KOMMUNE- NM

■ En måling av norske kommuners **attraktivitet og vekstkraft**, basert på 19 ulike indikatorer knyttet til **arbeidsmarked, demografi, kompetanse, lokal attraktivitet og kommuneøkonomi**.

■ Analysen er gjennomført **NHO** av Vista Analyse på oppdrag for NHO

Sjekk din egen kommune

DN.no

STIG ARILD PETERSEN
GREÅKER

Greåkerveien steker i sommersolen. Men ikke et eneste hint av svidd gummi får konkurrere med ferskvannslukten fra en døs Glomma som siger forbi den gamle industribygda midt mellom Sarpsborg og Fredrikstad. Her skjer det absolutt ingenting.

– I storhetstiden var det 20–25 butikker her. Nå er det stort sett bare oss igjen, sier Bjørn Jensen i Greåker glass- og rammeforretning, som faren grunnla i 1966.

– Folk vet jo hvor vi er. Men impulsjøp finnes ikke lenger.

På nittitallet kom en siste krampetrekning fra Greåkers utdøende handelsstand. Slagordet «Greåker – et levende sentrum» ble beviset på nettopp det motsatte. Men nå vil tidligere NSB-direktør Osmund Ueland skape nytt liv i bygda, og få hele Østfold på skinner i samme slengen.

– Østfold har et fantastisk potensial som de på ingen måte lever opp til, sier Ueland, idet toget fra Sarpsborg mot Oslo suser over Glomma bak ham.

Ueland er styreleder og majoritetsaksjonær i Glommabanen as. Bak seg har de en mulighetsstudie, finansiert av næringsliv og lokalpolitikere, som viser at

en bybane til fem milliarder kroner mellom Sarpsborg og Fredrikstad med forlengelse hele veien inn til indre Østfold vil kunne knytte sammen et fylke Ueland omtaler som «splittet».

– Det er krevende å samle Østfold, og da trenger man en visjon. Den visjonen bør være å ha en høy attraksjonskraft og være en naturlig avlastning for befolkningsveksten i Oslo, sier Ueland.

Etterlyser ambisjoner

Nå starter kampen om å overbevise kommune og fylkespolitikere om baneprosjektet. Næringslivet i Østfold ser allerede ut til å stå samlet bak Uelands

planer, og en rekke bedrifter var med å betale for mulighetsstudien. Glommabanen vil nemlig gjøre beltet fra Fredrikstad i sør til Rakkestad, Mysen og Askim i nord mer attraktivt for kompetent arbeidskraft, mener Ueland. Han har gitt seg selv ett år til for å få prosjektet på skinner.

– Politikerne må ta eierskap og næringslivet må presse på. Det er ikke Osmund som skal gjøre dette alene, sier han.

Høye krav om kollektivandel til det nye Sykehuset Østfold, som nå bygges ved E6 på Kalnes utenfor Sarpsborg, er et strålende argument for å sette i gang med Glommabanen så raskt som

Å skinner



mulig, mener han. Mellom Askim og Sarpsborg ligger eksisterende skinnegang der trikkende tog kan gå i 100 kilometer i timen. Mellom Sarpsborg og Fredrikstad vil banen gå som en trikk med mange stopp på gateplan, etter modell fra Bybanen i Bergen. Indre del kan stå klar om allerede fem-seks år, mens banen mellom de to byene kan være klar få år etter andre investeringer i en kommende bypakke står klare, mener Ueland.

– Jeg mener det er 80 til 90 prosent sjanse for at dette blir gjennomført. Dette går på hvilke ambisjoner politikerne har, både her i Østfold og i regjeringen.

Han mener banen bør finansieres ved at bomringene i området blir stående seks til åtte år lenger enn planlagt, 800 millioner kroner fra fylkeskommunen samt «en liten milliard fra staten». Slik kan kommunene langs Glomma både takle

sin egen befolkningsvekst på nær 30 prosent frem mot 2040 fra dagens 170.000 innbyggere samt bidra til å avlaste hovedstadsregionen.

Politisk brems

Men hverken Østfold fylkeskommune eller Samferdselsdepartementet står klar til å ta tak i Glommabane-prosjektet på kort sikt. De har andre prioriterte saker.

– Vi har bevilget midler til forprosjektet, og sånn sett signalisert at det forsåvidt er interessant. Men vi ser nok at det ikke er aktuelt å realisere på kort eller mellomlang sikt, sier fylkesordfører Ole Haabeth (Ap).

Både Haabeth og Fredrikstad-ordfører Jon-Ivar Nygård viser til at en bypakke for nedre Glomma som har vært diskutert i nær 20 år – og som til høsten skal opp i Stortinget – først må prioriteres.

– Vi har en ganske sterk satsing på buss og gang- og

sykkelvei. Vi har kommet så langt i beslutninger med transportpakken at det vil være veldig uheldig hvis man begynte med dette samtidig, sier Haabeth.

– Jeg tror ikke vi har behov for en baneløsning de neste tyve årene.

Heller ikke regjeringen er over seg av begeistring for Uelands Glommabane-prosjekt.

– Det er nok andre prosjekt som står høyere på vår prioriterte liste enn dette, sier John-Ragnar Aarset (H), statssekretær i samferdselsdepartementet.

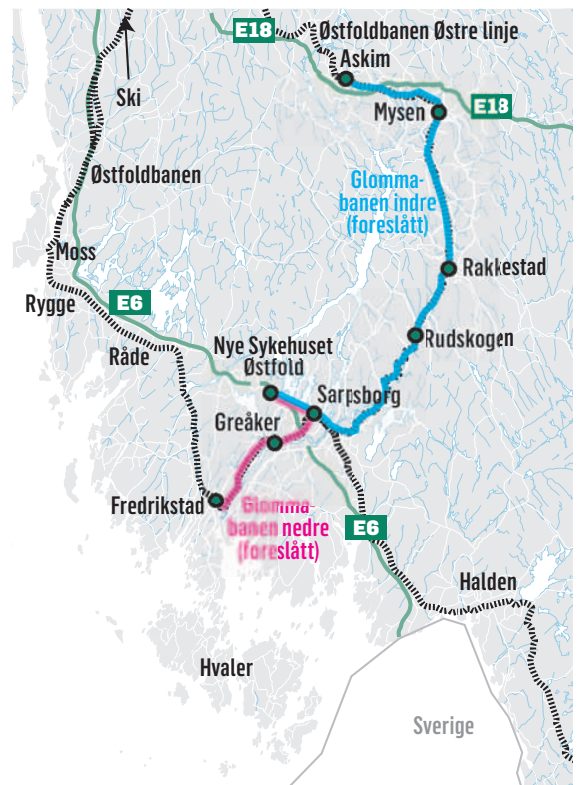
Han viser til regjeringens satsing på dobbeltspor på Østfoldbanen, bygging av Follo-banen samt at de prioriterer kollektivsatsingen i de fire største byene her i landet.

Ueland mener den planlagte bypakken er langt fra nok til å løse regionens utfordringer.

– Dersom fylkeskommunen etter høstens behandling ikke

Skinner på tvers

Den foreslåtte Glommabanen indre vil gå på eksisterende togskinner fra Askim til Sarpsborg, mens Glommabanen nedre vil gå på trikkeskinner fra Fredrikstad til Sarpsborg. Begge linjer har endestasjon på Nye Sykehuset Østfold.



Tvillingbyene utvikler seg ulikt

Fredrikstad leder an blant kommunene langs den foreslåtte Glommabanen. Plassering i NHOs Kommune-NM i 2014 og endringen i plassering siste seks år. Blant de største bykommunene i landet utmerker utviklingen i tvillingbyene Sarpsborg og Fredrikstad seg i hver sin retning.

Kommune	Innbyggere	Plass i 2014	Endring i plassering 2008-2014
Fredrikstad	77.591	115	13
Eidsberg	11.323	142	-29
Sarpsborg	54.059	143	-10
Askim	15.430	203	-71
Rakkestad	7.974	207	23

*Kommune-NM er en relativ rangering av landets 428 kommuner basert på 19 ulike indikatorer knyttet til arbeidsmarked, demografi, kompetanse, lokal attraktivitet og kommuneøkonomi.

20©14 DagensNæringsliv grafikk/Kilde: NHO/ Vista Analyse



TOMT. – I storhetstiden var det 20–25 butikker her. Nå er det stort sett bare oss igjen, sier Bjørn Jensen i Greåker glass- og rammeforretning.

ønsker å lytte til de uttalelser som kommer fra næringsliv og kommunene langs banen, og ikke ser Glommabanen som et ledd i å øke regionens attraksjonskraft, avlaste hovedstaden, knytte fylket sammen på tvers, bedre reisestilbudet og bygge en fylkesidentitet – ja, da skal

selvsagt ikke jeg og Glommabanen fortsette det initiativ vi har tatt, sier Ueland.

stig.urtild.petterson@dn.no

Vil ha liv på sporene
NESTE SIDE

