

# GlommabaneNYTT, februar 2014



Illustrasjon: Kjell S Stenmarch

## NTNU finner passasjerer til Glommabanen!

**6 grupper mastergradsstudenter ved NTNU Norges tekniske – naturvitenskapelige universitet, har kommet med tankevekkende ideer til grep som vil øke kollektivandelen og styrke Østfolds attraksjonskraft!**

**COWI AS og Glommabanen AS har sammen lagt til rette for at NTNU-studentene fikk en helt konkret case å lære seg å samarbeide rundt. Arbeidet har skjedd i januar 2014.**

De 6 ulike rapporter kan rekvireres på epost, se under.

Miljøfyrtårn i Rakkestad, underjordisk parkeringsanlegg i Dikeveien, Greåker Brygge som en omdømmebygger for Østfold, frokostservering, utlevering av dagligvarer handlet på nett på holdeplassene og bysykkelordning. Dette er blant forslagene til hvordan man skal få flere til å bruke Glommabanen som er utviklet av mastergradsstudenter på NTNU.

”Unge hjerner klarer å tenke “utenfor boksen”. Realisering av Glommabanen krever at hele regionen bidrar til å øke kollektivandelen. Mange av ideene fra NTNU-studentene kan inspirere og hjelpe med å virkeliggjøre en visjon for Østfold: *Høy attraksjonskraft og naturlig avlaster av hovedstaden*”, sier styreleder Osmund Ueland, i Glommabanen AS.

NTNU har brukt Glommabanen som case i et fag der studentene skal lære seg å samarbeide, kalt Eksperter i team.

”For studentene er det en klar fordel å ha et konkret prosjekt å jobbe med. Jeg har erfart at det gjør faget vesentlig mer meningsfylt for dem, samtidig som realistiske rammer gjør det lettere å produsere gode innspill”, sier Tor Jørgen Almaas, førsteamanuensis ved NTNU og fagansvarlig for studentene Glommabanen har samarbeidet med. Han håper Glommabanen vil ha nytte av studentenes innsats. ”For oss på NTNU er det veldig hyggelig hvis våre studenter bidrar til å utvikle et nytt transporttilbud i Østfold” avslutter Almaas.

Det er COWI som har formidlet kontakten mellom NTNU og Glommabanen.

”NTNU-studentenes arbeid er stappfullt av idéer som styrker den kreative dimensjonen i mulighetsstudien COWI skal produsere. Studentenes arbeid kan grovt sett deles i to. Hvordan Glommabanen kan bidra til å utvikle regionen, og hvordan konkurranseforholdet til bilen kan styrkes. Begge deler er viktig for å realisere dette prosjektet”, understreker Bernt Sverre Mehammer fra COWI som har fulgt opp studentene på vegne av Glommabanen.

## Utopia Rakkestad

”Rakkestad har i 2035 tatt form lik en utopi som Thomas More, den visjonære forfatteren av originalverket Utopia, ville sett på med fasinasjon og anerkjennelse. Rakkestad er ingen utopi for den krampeurbane storbybeboer, men for dem som vil leve sine liv i en levende småby hvor Trygghet, Nærhet og Fremtid er grunnpilarene i tilværelsen.”

Med dette som utgangspunkt tar gruppen tak i hovedutfordringen for Glommabanen Indre – hvordan sørge for et passasjergrunnlag som kan fylle togsettene på strekningen mellom Askim og Sarpsborg. Deres anbefaling er at Rakkestad bygger videre på sine fremste kvaliteter. Det krever at trafikk og småindustri flyttes ut av sentrum, mens det utvikles boliger i området vest for stasjonen. De foreslår også at det etableres en grønn, bilfri akse gjennom sentrum.

Bedriftene bør flyttes til Rudskogen næringspark der det må legges til rette for at arbeidstakere og besøkende i stor grad bruker Glommabanen for å komme seg til og fra.

## Greåker Brygges som et viktig omdømmeprosjekt for Østfold

Elevene ser på området Greåker – Sandesund som et stort potensiale for attraktive boliger, fremtidsrettet handel og kvaliteter i denne nye bydel, som vil kunne bli en viktig omdømmebygger for Østfold.

## Dikeveien – fra bilbasert handelsområde til spennende opplevelser

Badeanlegg, kanal og allé med rullende, overbygd fortau skal bidra til å gjøre Dikeveien til et område der befolkningen i regionen ønsker å tilbringe tid også for mer enn gode handelsmuligheter. Dette forutsetter at areal frigjøres gjennom å erstatte overflateparkering med underjordisk parkeringsanlegg.

Området Glommabanen går gjennom vil være lette å nå for mange mennesker. For et handelsområde gir dette mange muligheter, og studentene viser hvordan en offensiv holdning fra grunneierne kan bidra til å bruke mulighetene et slikt transporttilbud gir.

## Hvordan endre adferd?

For å endre menneskets atferd, må man forstå mennesket. En av gruppene har sett på hvordan kunnskap fra psykologi og nevrovitenskap sier om hvordan man bør gå frem for å få mennesker til å ta klimavennlige valg. Hvordan kan Glommabanen spille på lag med hjernen?

Alle tiltak som senker terskelen for å ta banen vil bidra til at flere tar banen. Varmekabler og tak over perrongene gjør det hyggeligere å vente, mens sanntidsinformasjon om hvor lenge det er til neste tog bidrar til å gjøre den opplevde ventetiden kortere. Gratis kollektivtrafikk anbefales ikke generelt, men en måneds gratis reise på banen for nyansatte på bedrifter langs banen vil kunne bidra til at kollektive reisevaner etableres fra første stund.

Bilbegrensende tiltak må ha fokus på at bilistene må oppleve det å kjøre som dyrt. I stedet for å betale mange reiser på en gang, må bompenger og parkeringsavgifter oppleves som dyrt på den enkelte biltur. I bomringen bør det derfor komme opp beskjed om hva passeringen koster, og parkeringsbilletten må betales hver dag. I tillegg bør betalingen skreddersys slik at det blir dyrest å kjøre når trengselen på veiene er størst. Sammen med et godt reisetilbud gjennom Glommabanen vil disse tiltakene øke andelen som reiser kollektivt.

## Klimaeffekt av Glommabanen

Glommabanen vil ha et CO<sub>2</sub>-utslipp som er langt lavere enn andre aktuelle transportmidler. NTNU-studenter med kompetanse på livssyklusanalyse har beregnet den totale CO<sub>2</sub>-belastningen av Glommabanen og alternative transportmidler gjennom deres livsløp. Fordelt på passasjertall viser disse beregningene at den enkelte avgang med Glommabanen trenger 33 passasjerer for å ha et lavere CO<sub>2</sub>-utslipp enn en stappfull dieselbuss. Ved maksimal utnyttelse av kapasiteten vil Glommabanen ha et CO<sub>2</sub>-utslipp på under 0,5 gram per passasjerkilometer. Dette er mye bedre enn både busser og elbiler.

	g CO <sub>2</sub> -ekv/km	Ant plasser	Per plass
Lettbane	98,4	212	0,46
Dieselbuss	176	58	3,03
Dieselbil	200	5	40,00
Elbil	23	4	5,75

For nærmere informasjon, se vår hjemmeside:

[www.glommabanen.no](http://www.glommabanen.no) og [følg oss på Facebook](#)

De 6 rapportene fra NTNU kan rekvireres ved epost [osmund.ueland@lederfokus.no](mailto:osmund.ueland@lederfokus.no)

Rapport 1: Greåker - fra grå industri til grønn harmoni

Rapport 2: Banebrytende Østfold. Glommabanen, Glommabyen og menneskene. Økolandsby ved Rakkestad. Effektiv bruk av Glommabanen

Rapport 3: Hvordan kan man øke kollektivandelen i lys av menneskelige egenskaper – Sykehuset Østfold og Glommabanen som case. Psykologisk grunnlag for valg

Rapport 4: Dikeveien, fra grå asfalt til grønn glede, på lag med Glommabanen. Tiltak for å endre områdets profil fra bilbasert handel til attraktiv kollektivtilgjengelig reisemål

Rapport 5: Glommabanen; en enklere og grønnere hverdag. En analyse av mulighet for økt Markedsgrunnlag i tilknytning til den nye Østfoldsykehuset

Rapport 6: Rakkestad og Glommabanen. Symbiose og synergi. Konkrete tiltak for bærekraftig utvikling av Rakkestad sentrum og Rudskogen næringspark.

For nærmere kontakt:

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

Tor Jørgen Almaas, førsteamanuensis ved NTNU, telefon 948 75 083.

Bernt Sverre Mehammer, leder samfunnsøkonomi I COWI, telefon 924 32 094