

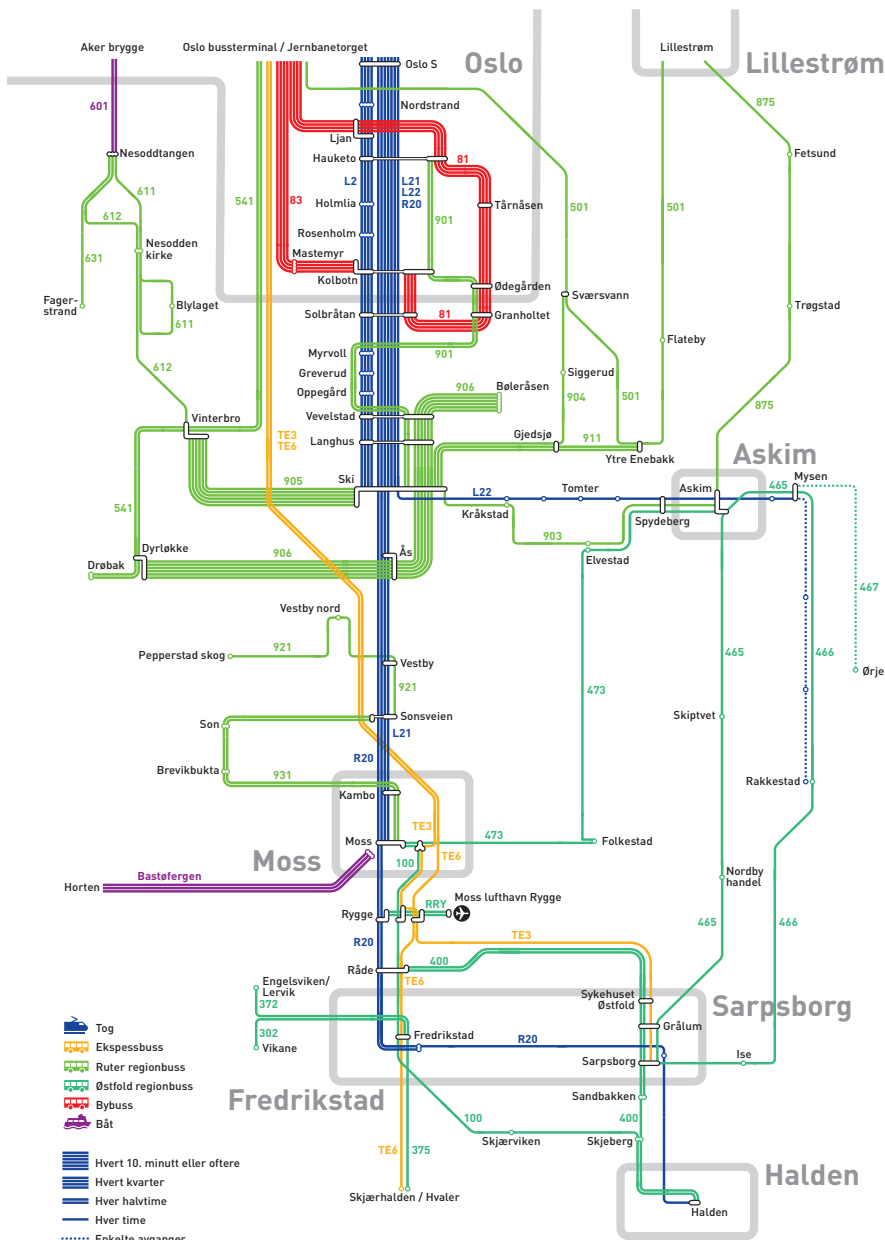
Prosjektrapport desember 2014

Versjon 1.0
30.12.2014

Sømløst i sør

Samarbeidsprosjekt mellom

NSB AS, Ruter As og Østfold fylkeskommune



Ruter#

Innhold

FORORD	3
1. BAKGRUNN	4
2. MÅL	8
3. ET SØMLØST TILBUD	9
4. NÅSITUASJONEN	12
5. MARKEDSUTVIKLING	28
6. TILTAK I UTVIKLINGEN AV DET SØMLØSE TILBUDET	30
7. KORTSIKTIG KAPASITETSSTYRKING I SØRKORRIDOREN	46
8. ØKONOMISK OVERSIKT	48
9. SØMLØST RESULTAT	50
10. ANBEFALING	51

Illustrasjoner

Truls Lange, Civitas: Fig. 4.16, 6.5, 6.6, 6.9.

NSB: Fig. 4.1, 4.15, 4.17, 6.1, 6.2

Plansamarbeidet. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus: s. 41

Foto

Catchlight Fotostudio for Ruter: s. 29, 49, 52

Fotograf Birdy for Ruter: s. 7, 27, 47

Jernbaneverket/Rambøll+Dark+Vismo:
Fig 4.10 øverst

Helse sør-øst, Sykehuset Østfold: s. 22

Børre Johnsen, ØKT: Fig 4.3

Tore Kåss, Ruter: Øvrige

Forord

Suksess i utviklingen og driften av kollektivtrafikken må ta utgangspunkt i marked og kunder. Kundernes reisebehov bygger ikke på trafikkslag, men reisestrekning. Kundene ønsker et samlet kollektivtrafikknett til disposisjon, for sømløse reiser. Dette må være utgangspunktet for organiseringen av alle ledd i prosessen, fra den langsiktige strategiske planleggingen til handlingsprogrammer, finansiering, kundeansvar, tiltaksplanlegging og løpende drift.

Reisekjedene kan ofte være kompliserte, ved bruk av flere kollektive transportmidler, flere administrasjonsselskaper, flere operatører, flere billett- og prissystemer og flere informasjonskanaler. Kombinasjon av kollektivtransport og bilbruk kan også gi utfordringer med hensyn til tilgjengelighet, informasjon og betalingsløsning eller parkeringsbevis.

Gjennom forprosjektet Sømløst i sør har NSB, Østfold fylkeskommune og Ruter satt seg som mål å forbedre samordningen overfor kundene, slik at tilbudet blir sømløst så langt det praktisk lar seg gjøre. Slik samordning vil ha ulike konsekvenser for partene med hensyn til trafikktilbud, passasjertall, økonomi og omdømme blant annet. Det er imidlertid et viktig utgangspunkt at alle tre skal oppnå gevinster. Vi skal skape vinn-vinn-situasjoner.

Det er en ambisjon for Sømløst i sør at kundene ikke skal møte eller se grenser mellom ulike forvaltningsenheter og virksomheter. Transportmidlene er ikke konkurrenter, men skal utfylle hverandre for å gi et best mulig tilbud til kundene.

Transportmidler og linjer knyttes sammen i trafikkentre (knutepunkter). Et sømløst, felles kollektivtrafikknett må bygges opp omkring de regionale trafikkentrene, i praksis gjerne der jernbanetilbudet møter det lokale bussnettet.

Grenser mellom forvaltningsnivåer, forvaltningsenheter og virksomheter gjør det i enkelte sammenhenger utfordrende å finne frem til løsninger som samlet sett er optimale sett fra et

kundeståsted. Dette er en naturlig konsekvens av valgte organisasjons- og styringsmodeller.

En omlegging av kollektivtilbudet til løsninger som er bedre både samfunnsøkonomisk, offentlig økonomisk og bedriftsøkonomisk, hindres av fordelingen av økonomiske konsekvenser mellom ansvarlige enheter. Østfold fylkeskommune, NSB og Ruter ønsker gjennom dette felles prosjektet å komme frem til grunnlag for avtaler og samarbeidsformer som ikke står i veien for gjennomføring av en ønsket utvikling av det samlede kollektivtrafikktilbudet.

Forprosjektet er gjennomført med utgangspunkt i et tilbud som skal kunne realiseres når jernbanekapasiteten øker ved åpningen av Follobanen i 2023. Nytt for kunder og samfunn skal bli høyest mulig ved at det kommer på plass et samlet kollektivtilbud der buss og tog er optimalt samordnet. Planer og ideer til forbedring av kollektivtrafikktilbudet bør skje løpende, også før 2023.

Arbeidet med forprosjektet startet opp ved mandat gitt av fylkesordfører Ole Haabeth, konsernsjef i NSB AS Geir Isaksen og adm. direktør i Ruter As Bernt Reitan Jenssen 11.4.2013. Forprosjektet avsluttes sterkt forsinket i desember 2014 ved rapport til oppdragsgiverne. Prosessen har vært gjennomført som et samarbeidsprosjekt, og arbeidet er utført av prosjektgruppe og styringsgruppe. Ruter har hatt prosjektledelsen, mens styringsgruppens leder har representert NSB.

Medlemmer av styringsgruppen har vært: Johan Selmer, NSB (leder), Karen Hancke, NSB, Børre Johnsen, Østfold kollektivtrafikk (ØKT), Tore Kåss, Ruter og Ellen M Rogde, Ruter.

Prosjektdeltakere har vært: Olav Raanaas Moen og Yngve Solberg, Ruter, Ulf Bakke, Sven-Jöran Schrader og Elisabeth Cabrinetti, NSB og Bengt Aarum, ØKT.

Kjersti Midttun fra Ruter og konsulentfirmaet Rambøll har bistått i de innledende fasene.

1. Bakgrunn

1.1 Utgangspunkt

I dag er økt kollektivtrafikk og økte markedsandeler for kollektivtrafikken et bredt omforent mål, særlig i områder med trafikale avviklingsproblemer og miljøutfordringer. Dette utgangspunktet krever et sterkt offentlig engasjement i en tilrettelegging som kan gi et tilbud som kundene finner attraktivt og konkurransedyktig.

Generelt er ansvar for kollektivtrafikktilbudet i Norge fordelt mellom staten (jernbanen, flytrafikk og Hurtigruten) og fylkeskommunene/Oslo kommune (T-bane, trikk, buss og båt). Det tilbudet kundene møter, er i tillegg fordelt på flere operatører innen hver driftsart. Hvor god og tydelig samordning og felles løsninger er på tvers av operatørene, varierer.

Et kollektivt trafikktilbud bygd opp, drevet og presentert primært ut fra kundeforsyn - hva som gir optimal kundenytte - vil ofte avvike en del fra det som historisk er etablert. Det etablerte er resultat av initiativ og ansvar tatt og gitt over tid av private aktører og offentlige forvaltningsledd, og selvsagt av økonomiske rammebetingelser. Forbedringer i et markeds- og kundeperspektiv kan skje ved nye samarbeidsmodeller og/eller ved endrede ansvars- og rollefordelinger. I Sømløst i sør er det nye samarbeidsmodeller som er utgangspunktet.

Innenfor dagens ansvarsdeling er det etter hvert etablert samarbeidsmodeller og avtaler som gjør det lettere å reise på tvers av ansvarsgrenser. Dette gjelder både informasjon om tilbudet, korrespondanser og billetter og priser. I Oslo og Akershus brukes Ruters billetter og priser også på toget, og i Østfold tilbys kundene kombinerte periodebilletter for buss lokalt, tog videre og eventuelt også omstigning til bane, buss og båt i Oslo. Ansvarsgrenser og økonomiske konsekvensers fordeling på partene gjør imidlertid at samordningen har sine begrensninger. Det er ennå et stykke igjen før kundene opplever et sømløst tilbud, og arbeidsdelingen

mellom tog og buss samlet sett blir optimal, på tvers av oppsplittet budsjettansvar.

Åpning av Follobanen med en effektiv reisetid på 12 minutter mellom Ski og Oslo S, samt økt frekvens på strekningen Fredrikstad/Moss – Oslo, er uansett et godt utgangspunkt for å få flere til å reise kollektivt i sør. Et styrket tilbud som i tillegg er sømløst, vil bidra godt til vekst i markedet.

En sentral del av grunnlaget for bedre samarbeidsmodeller finner vi i utredningene som i 2005 ble lagt frem for Samferdselsdepartementet om "Bedre samordning av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus" (SKØ). Her ble muligheter belyst for nye former for samordning av hele det regionale trafikktilbudet.

Intensjonen ved samarbeidet nå er blant annet å videreføre ideer som ble tatt opp i SKØ, som ikke har funnet sin løsning ved etableringen av Ruter, og som også gjelder utenfor Oslo og Akershus - i dette tilfellet Østfold. Formålet med samarbeidsprosjektet i sør er således å søke frem til om en samlet utvikling av kollektivtilbudet kan gi en bedre kvalitet og en bedre ressursutnyttelse enn det dagens løsninger og arbeidsdeling legger til rette for, med særlig vekt på det grense- og selskapskryssende.

Samarbeidsavtale ble undertegnet 11.4.2013, med omtale av hensikt, bakgrunn og ambisjon for forprosjektet og en oppfølgende fase:

Avtalens hensikt

Østfold fylkeskommune, NSB og Ruter ønsker å samarbeide om utvikling av et bedre kollektivt trafikktilbud, der kundene skal møte et sømløst nett og et sømløst informasjons- og betalings-system. Partene utvikler i fellesskap et prosjekt for Søndre Nordstrand i Oslo, Follo i Akershus og Østfold.

Som første fase i samarbeidet gjennomføres et forprosjekt med utgangspunkt i ønske om et bedre kundetilbud, som senest kan realiseres når Follobanen åpner.

Dette tidsperspektivet er valgt ut fra nye muligheter for et bedre togtilbud som foreligger på dette tidspunktet, men forbedringsarbeidet skal også gjelde samordning mellom busstilbudene. Nytt for kunder og samfunn skal bli høyest mulig ved at det kommer på plass et samlet kollektivtilbud der buss og bane er optimalt samordnet. Planer og ideer til forbedring av kollektivtrafikktilbudet kan skje løpende, også før ca. 2020.

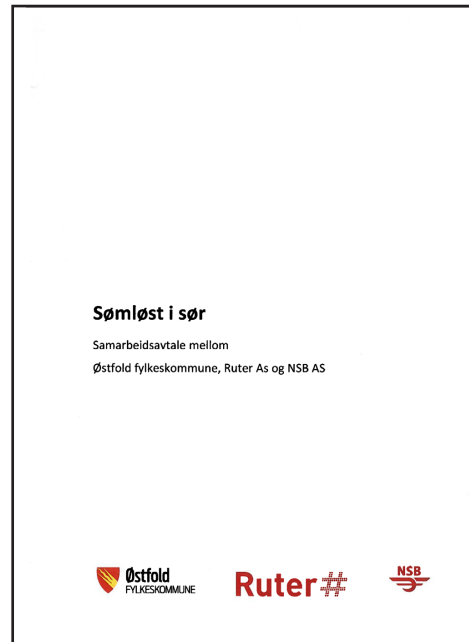
Bakgrunn

Kollektivtrafikktilbudet er fordelt på statlig (jernbanen) og lokalt ansvar (T-bane, trikk, buss og båt), og det driftstilbudet som kundene møter, er fordelt på flere operatører innen hver driftsart. Det er avtalepartenes ambisjon at kundene ikke skal møte og se slike grenser. Driftsartene er ikke konkurrenter, men skal bygge opp om hverandre for å gi optimalt samlet nettverk for kundene.

Driftsarter og linjer knyttes sammen i knutepunkter. Et sømløst, felles kollektivtrafikknett må bygges opp omkring de regionale knutepunktene hvor jernbanetilbudet møter det lokale kollektivnettet.

Grenser mellom forvaltningsnivåer, forvaltningsenheter og virksomheter gjør det i enkelte sammenhenger utfordrende å finne frem til løsninger som samlet sett er optimale fra et kundeståsted. Dette er en naturlig konsekvens av valgte organisasjons- og styringsmodeller. I noen sammenhenger kan fordeling av økonomiske konsekvenser bremse en omlegging av kollektivtrafikktilbudet som en ellers prinsipielt og samlet sett ville anse som både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk mer optimal.

Østfold fylkeskommune, NSB og Ruter ønsker gjennom det felles prosjektet å komme frem til avtaler og samarbeidsformer som ikke står i veien for gjennomføring av en ønsket utvikling av det samlede kollektivtrafikktilbudet.



Ambisjon

Samarbeidsprosjektet skal søke frem til om en samlet utvikling av tilbudet og en samordnet kundefront vil gi en bedre kvalitet og en bedre ressursutnyttelse enn det dagens løsninger og arbeidsdeling legger til rette for:

- Et kundetilbud som er enkelt å forstå og benytte for eksisterende og potensielle brukere
- Høyere kollektivandeler
- Mindre biltrafikk på belastede strekninger
- Mer attraktiv by- og tettstedsutvikling
- Økt effektivitet gjennom mer kollektivtrafikk for pengene

Gjennom samarbeidet får partene testet ut effektene av et samordnet kollektivtrafikktilbud med hensyn til tilbudskvalitet, markedsrespons, kostnader og inntekter, samlet og med hensyn til økonomiske effekter for hver av partene. Erfaringene skal danne grunnlag for tilnærming til utvikling av et sømløst kollektivt trafikktilbud på generell basis, på tvers av fylkesgrenser, bestillere og operatører.

Det overordnede målet er høyere kollektivandel og økt effektivitet ved mer kollektivtrafikk for pengene. Dagens organisering beholdes, men nye avtaler skal kunne regulere fordeling av inntekter og kostnader uavhengig av eksisterende avtaler for å skape vinn-vinn-vinn situasjoner.

1.2 Marked

Oslo syd, Follo og Østfold har vel 460 000 innbyggere, avrundet fordelt slik:

- Søndre Nordstrand: 40 000
- Follo: 135 000
- Østfold: 290 000

Samlet har Oslo, Akershus og Østfold 1,5 millioner innbyggere. I disse tre fylkene foretas det årlig ca. 325 millioner kollektivtrafikkreiser. Nærmere 50 millioner av disse reisene skjer i studieområdet.

I følge nasjonale reisevaneundersøkelser (2009) foretas ca. 10 % av alle reiser i Norge med kollektive transportmidler. Oslo har i disse undersøkelsene en andel på 25 %, Akershus 11 % og Østfold 6 %. Dette synliggjør store geografiske variasjoner mellom by og land og avhengig av tilbudets kvalitet og relative attraktivitet.

Målene for utviklingen av kollektivtrafikkens markedsandeler dreier seg om forholdet til bilbruk. I Oslo og Akershus er dette konkretisert til at kollektivtransporten, sammen med sykkel og gange, skal ta veksten i persontrafikken. Gange og sykling skal med andre ord ikke oppfattes som en konkurrent til bussen eller toget, men kan være et alternativ og ikke minst en del av en reisekjede der kollektivtrafikken inngår. Med dette utgangspunktet ønsker vi å operere med kollektivtrafikkandeler som del av motorisert transport.

For Østfold er det i RTP Østfold mot 2050 satt som mål at antall kollektivreisende skal dobles innen 2023. Samtidig har de anbefalte transportsystemene i Moss/Rygge og Nedre Glomma en klart kollektivtrafikkorientert profil.

I Trafikkplan Follo har Ruter tidligere skissert et mål om å øke markedsandelene med ca. 10 % over en femårsperiode, frem mot 2014. For Vestby som eksempel betyr dette at vi nå skulle ha 20 % markedsandel. Data brutt ned på kommunenivå foreligger ikke ennå, men kollektivtrafikkens vekst i Akershus, både absolutt og relativt, tyder på at målet nås med god margin.

OMRÅDE	MOTORISERT MARKEDSANDEL 2009
OSLO	42 % (2013: 46 %)
AKERSHUS	17 % (2013: 21 %)
FOLLO	22 % (2013: 26 %)
SKI	19 %
ÅS	11 %
VESTBY	18 %
FROGN	14 %
NESODDEN	38 %
ENEBAKK	9 %
MOSS	11 %
RYGGE	10 %
NEDRE GLOMMA	5 %

I 2009 var de motoriserte markedsandelene for kollektivtrafikken som vist i tabellen ovenfor, med data fra Ruters markedsinformasjonssystem, fra Ruters trafikkplan for Follo og bearbeidet fra KVVU'er for Transportsystemet for Nedre Glommaregionen og Hovedvegssystemet for Moss og Rygge.

Det fremgår at markedsandelene varierer betydelig. Kollektivtrafikken står dobbelt så sterkt i Oslo som i Follo, dobbelt så sterkt i Follo som i Moss og Rygge, og dobbelt så sterkt i Moss og Rygge som i Nedre Glommaregionen. I resten av Østfold er andelen enda noe lavere.

Vi ser ellers en tendens til at jernbaneorienterte kommuner med mye oslopendling, som Ski, Vestby og Moss gjennomgående har en høy kollektivtrafikkandel.



2. Mål

De tiltakene som drøftes i Sømløst i sør, skal bidra til oppfyllelse av overordnede samferdelspolitiske mål som gitt i mandatet:

- Høyere kollektivtrafikkandeler
- Mindre biltrafikk på belastede strekninger
- Mer attraktiv by- og tettstedsutvikling
- Økt effektivitet gjennom mer kollektivtrafikk for pengene

Disse målene er langt på vei felles eie for staten, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Østfold fylkeskommune som kjøpere av kollektive transporttjenester gjennom NSB, Ruter og Østfold kollektivtrafikk.

I vår sammenheng vil tiltakene dreie seg om bidrag til sømløshet, ved et kollektivt trafikktilbud som er:

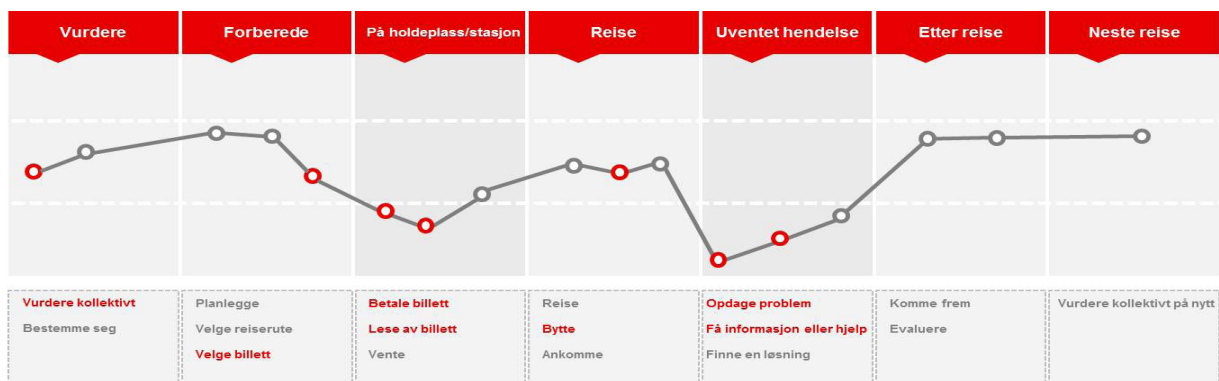
- Enkelt å forstå
- Forutsigbart
- Sømløst uten grenser mellom fylker, bestillere, trafikkslag og operatører

Kundene skal ikke møte organisatoriske eller praktiske problemer som følge av at reisen foregår med flere driftsarter eller krysser en geografisk grense. Dette gjelder både i planleggingen og i gjennomføringen av reisen, og ikke minst dersom uforutsette hendelser skulle oppstå.

Figur 2.1 illustrerer en kundeferd med områder hvor kundene ofte kan møte utfordringer og få en nedtur i reiseopplevelsen.

Viktige problemsituasjoner er ofte knyttet til billett kjøp, bytte/overgang og uforutsette hendelser som gir endringer i forhold til plan.

Samtidig med ønske om en konkurransedyktig kvalitet og attraktivitet er det for tjenestekjøperne og samfunnet generelt et gjennomgående poeng at vi skal søke etter effektiviseringsmuligheter: Vil en samlet utvikling av kollektivtrafikktilbudet gi en bedre kvalitet og en bedre ressursutnyttelse enn dagens løsninger? Potensialet kan være betydelig.



Figur 2.1. Kundeferd, med typiske hendelser som kan gi negative kundeopplevelser. (Ruter)

3. Et sømløst tilbud

Et sømløst tilbud som bidrag til en enda mer attraktiv kollektivtrafikk må utvikles rundt elementene:

- trafikktilbud
- infrastruktur
- betalingsløsning/billetter
- pris
- informasjon
- avvikshåndtering

Løsninger må utvikles og sees og besluttes i et kundeperspektiv, ikke ut fra hva som er enkelt å administrere og tilpasse forvaltnings- og selskapsgrenser.

Trafikktilbudet må være enkelt og logisk oppbygd, tilpasset det markedet som skal betjenes, og med gode korrespondanser. Krav til sammenheng i knutepunkter/trafikksentre og forutsigbare overgangsmuligheter medfører en takting som kan gjøre at enkelte linjer må gis en frekvens som er høyere enn det linjenes trafikkgrunnlag isolert sett tilsier.

Infrastrukturen må utvikles ut fra det trafikktilbudet som gis og som en i fremtiden ønsker å gi. Sømløs infrastruktur betyr tilrettelagt omstigning i så vel små knutepunkter som større trafikksentre. Kapasiteten må være tilstrekkelig og omstigningsveiene korte og trygge, universelt utformet og med en helhetlig idé om hvordan et busstoppested og et knutepunkt skal utformes.

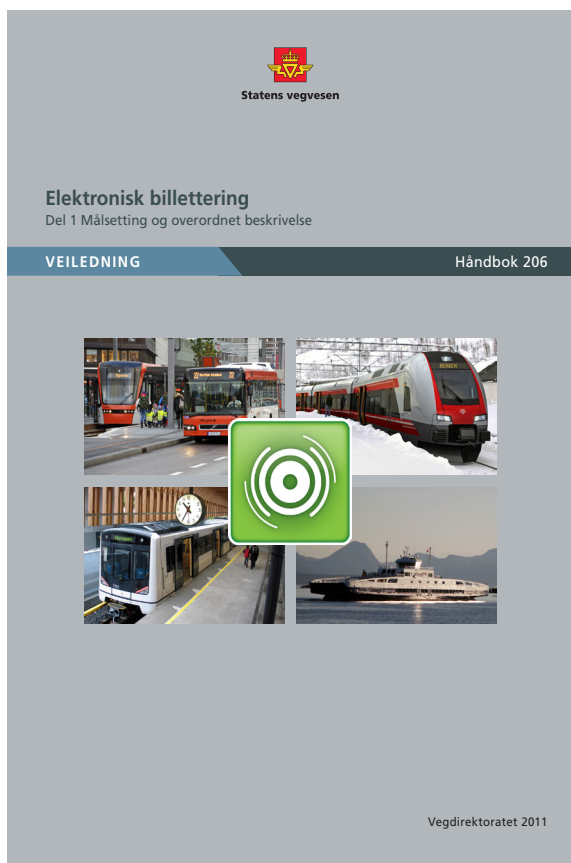
Lokalisering av kollektivtrafikkknutepunkter, eller trafikksentre, kan gi målkonflikter mellom hensyn til sømløshet og andre kriterier, som nærhet til viktige målpunkter. I flere av Østfoldbyene ligger jernbanestasjonen nokså usentralt i forhold til handle- og servicesentrum, som er viktig mål for kollektivreisende store deler av driftsdøgnet. Lokalisering av bussterminaler blir dermed en avveining mellom tilrettelegging for ulike kundegrupper. Sømløshet er imidlertid en generell og viktig kvalitet i kollektivtrafikktilbudet, som tilsier betydelig vekt på å få til samlokalisering

av jernbanestasjon og bussterminal til ett trafikksenter. Dette forholdet tilsier selvsagt også at en søker å få en stasjonslokalisering nær bysentrenes generelle trafikkmessige tyngdepunkt når det nå planlegges og bygges nytt som ledd i intercitysatsingen i Østfold.

Fremkommelighet uten forsinkelser er generelt viktig for kollektivtrafikkens attraktivitet, og i mange sammenhenger av større betydning enn høyere reisehastighet. For et sømløst tilbud er pålitelig fremkommelighet frem mot trafikksentre og knutepunkter helt avgjørende for å oppnå gode korrespondanser, og for at korrespondanser sikres uten ekstra overgangstider som skal ta høyde for forsinkelser.



Figur 3.1. I Moss ligger bussterminalen i sentrum, knyttet til Amfisenteret, ca 800 m fra jernbanestasjonen.



Figur 3.2. Statens vegvesens håndbok 206 er et teknisk utgangspunkt for billettsamordning

Betalingsløsningene bør være gjennomgående, og kundene bør møte samme forretningsregler og kundegrensesnitt på tvers av selskapene. Trafikkselskapene kan i denne sammenhengen også søke samarbeid om løsninger som tilbys av dem som har betalingsformidling som kjernevirksomhet.

Så lenge egne billettberere finnes i kollektivtrafikken, bør de ha gjennomgående bruk. Norge har utviklet en nasjonal standard, definert i Statens vegvesens håndbok 206. Både Ruter, NSB og Østfold kollektivtrafikk følger denne standarden. Teknisk sett ligger det godt til rette for full samordning, og muligheter for "fremmed" bruk finnes allerede på enkelte områder. Full sømløshet krever imidlertid at kundene kan legge inn alle reiser i området på ett valgfritt kort. Tilsvarende bør gjelde for mobilbilletter, på tvers av de delvis selskappsspesifikke appene som tilbys i dag.

Også refusjonsordninger og klageordninger bør være sømløse, slik at kundenes behov ivaretas i det første kontaktpunktet de velger.

Stortinget vedtok 17.6.2014 enstemmig å be regjeringen ta initiativ til å opprette en nasjonal ordning med tilbud om elektronisk billett for sømløse kollektivreiser over hele landet, i samarbeid mellom de ulike aktørene. Det ligger godt til rette for å følge opp intensjonene i dette vedtaket i Oslo, Akershus og Østfold.

Pris. Med stor vekt på sømløshet er selvsagt sammenfallende priser en fordel ut fra et forenklingsaspekt. Like priser i den forstand at en sonereise koster det samme over alt, kan imidlertid også gi ulemper i en omleggingsfase, dersom denne krever utjevning, ved at noen får det billigere og andre dyrere. Det vesentlige for sømløshet er en sammenfallende struktur, f. eks. enten sone- eller kilometertakst, og at reglene ellers for rabatter, sonegrensekryssing og tak for maksimalt antall soner en betaler for osv. er de samme. Det må også være et forenklingskrav at prisen i grensekommuner som Moss, Trøgstad og Rømskog er lik, enten sonen er en Ruter-sone eller en Østfold-sone.

Sømløse priser krever i utgangspunktet at prisene er sammenfallende uavhengig av trafikkslag, om det er tog, båt eller buss. En kan imidlertid også tenke seg et gjennomgående system med en generell prisdifferensiering ut fra kvalitetsaspekter innenfor rammen av ett system, f. eks. basert på sammenfallende soner.

Informasjon som er sømløs og aktøruavhengig, tilbys etter hvert av kommersielle virksomheter. Den nasjonale reiseplanleggeren skal legge til rette for dette, og slike tilbud er bra så langt de rekker. Fulldekkende informasjon vil det i praksis bare være trafikkselskapene selv som kan gi. Dette gjelder før, under og etter reisen, om avganger, billetter, priser og avvik. I et sømløst tilbud bør kundene finne fullgod informasjon om hele reisen, uavhengig av om det i utgangspunktet er Ruters, NSBs eller ØKTs informasjonssystem de har gått inn på. ØKTs og Ruters systemer har for øvrig samme base for ruteinformasjon.



Figur 3.3. Når toget står, er tilbudet langt fra sømløst, og bedre opplegg for samarbeid om erstatningstrafikk bør prioriteres.

Avvikshåndtering. Det er når ting ikke går etter programmet, at kollektivtrafikkens sømløshet virkelig blir satt på prøve. Kundene må få riktig informasjon, ikke bare om hendelsen og driftsavbruddet, men om alternative reisemåter. Når toget står, bør det ordinære rutegående busstilbudet være tilrettelagt som kundenes første alternativ der dette er praktisk. Dessuten bør det gjennomføres omdirigeringer og omdisponeringer på tvers av selskapsgransene, med sikte på å minimalisere samlet ulempe for kundene.

Skilting og andre informasjonssystemer bør på aktuelle stasjoner og knutepunkter være forberedt for avvikssituasjoner.

4. Nåsituasjonen

4.1. Dagens rutetilbud

I beskrivelsen i det følgende må det tas forbehold om at en dynamisk utvikling kan ha medført at det under arbeidet med forprosjektet er blitt gjennomført endringer som ikke er fanget opp her.

Grensekryssende kollektivtrafikk mellom Akershus og Østfold foregår i dag langs flere korridorer. Samtidig er en ikke ubetydelig del av denne trafikken ivaretatt av de kommersielle aktørene, dels med offentlig kjøp for fylkesinterne reiser. En oversikt er vist i figur 4.1. Denne oversikten er grov, og viser ikke alle unntak og spesialordninger. En grafisk oversikt over dagens rutetilbud i er vist i figur 4.2.

Linjer på hvit bakgrunn er offentlig styrt gjennom NSB, Ruter eller ØKT, og med priser og billetter som fastsatt av disse. Linjen på gul bakgrunn er drevet midlertidig på Nettbuss' ansvar, men med tilskudd gjennom ØKT. Priser internt i Østfold hhv. Akershus er som for ØKT/Ruter. Linjer på oransje bakgrunn er kommersielle linjer som har avtaler med Østfold kollektivtrafikk eller Ruter om fylkesintern trafikk med ØKT/Ruter-priser. Linjer på blå bakgrunn er i utgangspunktet rent kommersielle linjer.

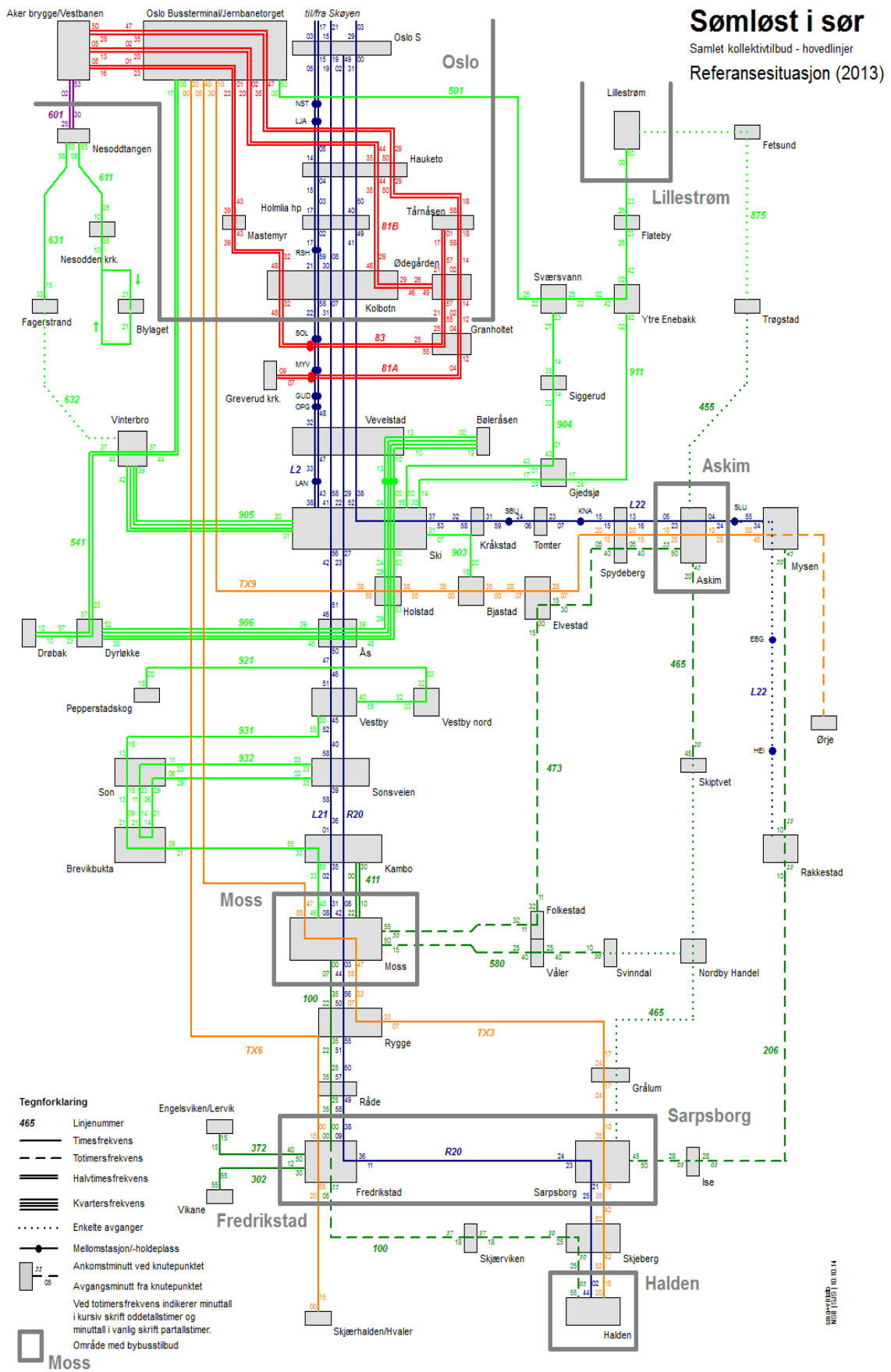
Det gjøres spesielt oppmerksom på at Nettbuss fant det nødvendig å nedlegge T9 Mysen-Oslo fra sommeren 2014. Etter ny avtale med ØKT basert på fylkeskommunal/kommunal spleis er et rusetidstilbud mellom Indre Østfold og Oslo opprettholdt midlertidig. Tilfellet illustrerer imidlertid det uforutsigbare i å basere en kollektivtrafikkbetjening på kommersielle linjer.

For å håndtere grensekryssende priser er østfolddelen av 476/875 (Trøgstad) og 881/891 (Rømskog), samt 931 (Moss) plassert i egne soner i Ruters system. Sonene 4Ø (Rømskog) og 4SØ (Trøgstad) er vist i rutekart, mens sone 5S kun er vist i rutetabellen for 931. Dette henger sammen med at toget ikke har samme pris på samme strekning, og at generell informasjon da kan være misvisende for kundene.

Mellom Oslo og Akershus er det en omfattende grensekryssende trafikk, med full pris- og billettintegrering gjennom Ruter for tog, buss, bane og båt. Sonegrensene følger fylkesgrensen i sør. Dette bør imidlertid ikke være noe prinsipp, og sonegrensejusteringer er under vurdering.

Linje	Ansvarlig/ Operatør	Strekning	Frekvens (rusetid/dagtid)
L20	NSB	Oslo S-Halden (-Gøteborg)	30/60
L21	NSB	Skøyen-Oslo S-Moss	30/60
L22	NSB	Skøyen-Oslo S-Mysen (-Rakkestad)	30/60
476/875	Ruter	Trøgstad-Lillestrøm (-Oslo)	8 g/d
482	ØKT	Ørje-Kroksund-Ydersbotn-Mysen	1 g/d
881	Ruter	Rømskog-Bjørkelangen-Lillestrøm	1 g/d + skoled.
891	Ruter	Rømskog-Sørumsand	2 g/d
931	Ruter	Vestby-Son-Moss	60/60
T9	Nettbuss	Oslo-Askim-Mysen	30/-
T3	Nettbuss	Oslo-Moss-Rygge-Sarpsborg	60/60
T6	Nettbuss	Oslo-Råde-Fredrikstad-Skjærhalden	60/60
F11	Flybusekspr.	Oslo lufthavn-Ås-Vestby-Moss-Moss lufthavn-Rygge-Råde-Fredrikstad	60/60
	Swebus	Oslo-København	2-3 g/d
	Bus4You	Oslo-Gøteborg (-København)	3-6 g/d
	Swebus	Oslo-Gøteborg-Malmö (-København)	3-6 g/d
	Swebus	Oslo-Stockholm	3-5 g/d

Figur 4.1. Grensekryssende linjer Østfold/Akershus.



Figur 4.2. Hovedlinjer i det kollektive trafikktilbudet i Østfold, Follo og deler av Oslo syd i 2013.

Nettillustrasjonen i figur 4.2 viser hovedlinjene utenom rush på hverdager for NSBs tog, Ruters busser og ØKTs busser i henhold til dagens (2013) ruteplan. Én strek representerer én avgang i timen, en stiplet linje representerer avganger annenhver time, prikker betyr enkelte avganger i løpet av dagen. Tallene ved knutepunktene angir ankomst-/avgangsminuttene, slik at man også kan lese ventetid ved overganger ut av figuren. Spesielt for ØKTs linjer er tilbudet idealisert noe for å forenkle fremstillingen. Den angitte frekvensen og minuttallene skal vise tilbuds nivået og samsvare omtrent med det man finner i rutetabellen.

Bybussnettene i Østfoldbyene er ikke vist på den samlede nettskissen, men markert ved grå firkanter. Den trafikkmessige betydningen av disse linjene kommer dermed ikke godt nok til uttrykk. Antall passasjerer tilsier at bybusslinjene har stor betydning i utviklingen av et mer sømløst tilbud.

4.2 Nærmere om togtilbudet

Østfoldbanen har en vestre linje mellom Oslo og grensen ved Kornsjø og en østre linje mellom Ski og Sarpsborg via Askim og Mysen. Det er i dag kun rushtidstrafikk mellom Mysen og Rakkestad, og ingen persontrafikk mellom Rakkestad og Sarpsborg.

Regiontog/Intercitytog på linje R20 Oslo S – Halden kjøres hver time; enkelte avganger er forlenget til/fra Gøteborg. I rushtidene kjøres det to tog i timen i rushretning.

Lokaltog på linje L21 Skøyen – Moss kjøres hver time. I rushtidene kjøres innsatstog til og fra Oslo S, slik at tilbudet blir to tog i timen i rushretning. Innenfor Ski stopper togene på Holmlia.

Lokaltog på linje L22 Skøyen – Mysen kjøres hver time. I rushtidene kjøres innsatstog slik at tilbudet blir to tog i rushretning. To avganger på morgenen og to på ettermiddagen er forlenget fra Mysen til Rakkestad. Innenfor Ski stopper togene på Kolbotn.

Lokaltog på linje L2 Skøyen – Ski stopper på alle stasjoner innenfor Ski og har halvtimesfrekvens. I morgenrushet kjøres tre innsatstog fra Kolbotn. I tillegg kjøres innsatstog på linje L2x forlenget til/fra Lysaker med halvtimesfrekvens i morgen- og ettermiddagsrush. Disse stopper kun ved de største underveisstasjonene mellom Ski og Oslo S.

Før Follobanen åpner i 2023, har sørkorridoren gjennomgående en lavere kapasitet og hastighetsstandard enn det vi finner mot nordøst og vest. Likevel er det her etterspørselen inn mot Oslo er størst i rushtiden. Dette forholdet illustrerer utfordringer med å gi et togtilbud som er tilstrekkelig attraktivt med hensyn til å tilfredsstille etterspørsel med god nok kapasitet og pålitelighet. Tiltak som midlertidig kan styrke kapasiteten i det oslorettede kollektivtrafikktilbudet ved bussinnsats i samspill mellom NSB og Ruter, blir derfor vurdert parallelt med forprosjektet for Sømløst i sør.

4.3 Innfartsparkering

For mange kunder er innfartsparkering et viktig ledd i en reisekjede der kollektivtrafikken spiller hovedrollen. Dette gjelder særlig i spredtbygde områder hvor det ikke kan gis tilstrekkelig flatedekning, og for kombinerte reiser hvor for eksempel henting og bringing i barnehage eller tyngre innkjøp i praksis krever bil.

Innfartsparkering velges primært som del av reisekjeden for arbeidsreisende som har relativt lang reisevei, og da i praksis oslorettet pendling.

Det er ikke foretatt noen egen undersøkelse av forhold rundt innfartsparkering knyttet til dette forprosjektet. Generelt vet vi imidlertid at etterspørselen ofte er større enn tilbudet på mange stasjoner. Enkelte steder har dette gitt behov for å selge parkeringsoblater tilknyttet periodebillett.

Ved bystasjonene er det ofte konkurrerende arealbruksinteresser. Arbeidsplass- og boligkonsentrasjoner er normalt riktigere sentrumspolitikk enn å ha store parkeringsarealer. Innfartsparkering i P-hus tar mindre plass, men er vanskelig å få samfunnsøkonomisk lønnsomt. Til og fra bysentra er det samtidig lettere å etablere og utvikle gode korresponderende busstilbud, da markedsgrunnet er bredere enn for togpendling alene.

Tilrettelegging for sykkelparkering er etter hvert blitt bedre, men også på dette området er det potensial for markert forbedring.

Organisatorisk er innfartsparkering i stort omfang i hovedsak knyttet til Jernbaneverket, som dermed også har ansvar for planlegging, økonomi og eventuell regulering av bruken av parkeringsplassene. Statens vegvesen har etablert innfartsparkeringsplasser ved enkelte riksveikryss, men dette er i liten grad samordnet med utvikling av et tilhørende busstilbud. I Oslo driver kommunen enkelte innfartsparkeringsplasser. Organiseringen er i dag ikke noe stort praktisk hinder for sømløse reiser på tvers av driftsarter og ansvarsgrenser, og det er vesentlig å sikre at innfartsparkering er for alle kollektivtrafikanter også i fremtiden.



Figur 4.3. Innfartsparkering på Halden stasjon.



Figur 4.4. Jernbaneverkets sykkelparkering i hus og overbelastede bilparkering på Moss stasjon.



Figur 4.5. Innfartsparkering (!) uten busstilbud ved Homstvedtkrysset på E18 i Eidsberg.



Bilkaoset øker

Jorunn Larsen er en av mange av de parkerte på Sonsveien for å komme seg på jobb i Oslo. Moss Avis har med seg passasjer på Platåen som er veldig overfylt. Eksakte smaltgater var i parkering midt på en rabatt...



SIK DEN SISTE: Selv en plass midt oppå rabatten er en seiler for Jorunn Larsen. Likhet med de øvrige pendlerne fra Sonsveien stasjon, sliter hun med å finne parkeringsplass.

Fylkespolitiker Siri Hov Eggen (Son) vil ta opp Sonsveien stasjon Er opprørt over P-kaoset

Jernbaneverket ligger jo bare på sofaen, sier en irriter Siri Hov Eggen (AP).

PENDLING

KJERSTI HALVORSEN Siri Hov Eggen er irriter på Sonsveien stasjon. Hun vil ta opp situasjonen på Sonsveien.



KRAFTIG KRITIKK: Fylkespolitiker Siri Hov Eggen er lite imponert over Jernbaneverkets innsats på infartsparkeringen. Hun vil ta opp situasjonen på Sonsveien.

Hov Eggen pendler fra Sonsveien stasjon til arbeidsplassen sin i Fylket. Vi skal ha et møte i november og jeg skal faktisk ta opp saken som skriftlig spørsmål.

Sonveien starter under Odøypåkk III. Hov Eggen ligger på i gårdegrus Moss Avis.

Jeg leste det, og ble skikkelig opprørt. Altså ligger til rette for en utvidelse på Sonsveien og det er med grunnstenen om å utvide på Sonsveien og om å utvide på Sonsveien.

Hov Eggen mener at folk nærmest stråles for å ta toget, noe alle vil at man skal gjøre.

Det er jo derfor det er fullt. Sonsveien kunne vært et glimrende parkeringsområde for flere kommuner, men da må det være areal og tullest ut mer sadel. Absolutt så ligger gjennom månedskortet.

Hov Eggen er uenig. Jeg tror ikke oblater løser problemet på Sonsveien. Her må det være parkeringsplass på Sonsveien. Situasjonen har blitt merkbart verre bare i oktober.

Oblater er en elektronisk klaring man får for en 50-klipp gjennom månedskortet.

Situasjonen har blitt merkbart verre bare i oktober.

SE VIDEO PÅ MOSS-AVIS.NO

Evig jag etter parkeringsplass på Sonsveien stasjon • Jernbaneverket har planer om utvidelse og oblater - i et 15 års perspektiv

Jorunn må stadig parkere på rabatten

Det sliter å måtte kjøre rundt og lete. Dette blir bare verre og verre, sier Jorunn Larsen.

Jorunn Larsen jobber på Utløvs sykehus. Vanligvis tar hun 6:07-toget og da går det greit å bli kvitt bilen. Men Larsen har skilfordring og tar jenting toget som går 10:40.

leser mens jeg venter. Larsen lurer på når Jernbaneverket skal ta inn over seg situasjonen og gjøre noe med kapasiteten.

et økonomisk spørsmål om når det skal være med å bygge ut. Det er 15-årsperspektiv kuttet seg ut av det mange steder.

reising kan få satt fra seg sykkel. Det er ugunstige for oss som er i saken.

PENDLING

KJERSTI HALVORSEN Siri Hov Eggen er irriter på Sonsveien stasjon.

bil er i trærne. Regionsdirektør Sjur Helseb kjemper problemet og sier halvt spøk at det er så ille at pendlerne må henge fra seg bilene i trærne.

Smekkfullt Helseb sier det er områdene i Moss utvidelse av sjon. Den er sime av denne større være slik at 20

NSB kritiserer Jernbaneverket • Ber om skilting som hastetiltak

Drar på ferie, lar bilen stå

Folk bruker Sonsveien som langtidsparkering og tar flybussen videre til Gardermoen.

PENDLING

KJERSTI HALVORSEN Siri Hov Eggen er irriter på Sonsveien stasjon.



SMEEKFULLT: Parkeringssituasjonen på Sonsveien er under enhver kritikk. NSB skylder på Jernbaneverket.

Det hevder Terje Andersen, markedsansvarlig i NSB. Det distrikthuset, overfor Arve

NSB og pendlerforeningen på distrikthuset har fått svar med Jernbaneverket. Vi har gjenntatt gangen tatt opp parkeringssituasjonen på Sonsveien, uten å nå fram. Vårt inntrykk er at Jernbaneverket har løsninger, men mangler penger.

Langtidsparkering Andersen mener bestemt at ett av hovedproblemer på Sonsveien er at folk bruker plassen som langtidsparkering. Det er jo ikke det som skal være, men det er jo det som er.

Har ikke penger Regionsdirektør Sjur Helseb i Jernbaneverket svarte tirsdag at man var fullstendig klar over problemet og hadde planer som kunne løse det, men manglet penger.

Rabattplan Det var pendler Jorunn Larsen fra Son som tok opp parkeringsproblemet i tirsdagens Moss Avis.

Ettersom det er langt borte i park og rullestolende rett ved 15 og mange nye tog-trakker i Mossområdet.

Hov Eggen fortsetter: Flybussen har tydelig vedtatt strategien for infartsparkering, der fylkeskommunen skal ha det koordinerende ansvaret. I den forbindelse ønsker jeg svar på følgende:

Har det vært et mål å utvide av infartsparkeringen på Sonsveien stasjon?

Har det vært et mål å utvide av infartsparkeringen på Sonsveien stasjon?

Har det vært et mål å utvide av infartsparkeringen på Sonsveien stasjon?

Jernbaneverket innstilt på å «stokke om», men Sonsveien står ikke på prioritierungslista • Samferdselskomiteen i fylket får spørsmål om parkeringen i dag

Kan utvide med 90 plasser, har ikke pengene

Dersom man stikker om på eksisterende parkeringsplasser på Sonsveien stasjon, blir det plass til 90 flere biler.

Saken om manglende kapasitet går nå i skoletruffrå mellom Jernbaneverket, NSB, Akershus fylke og Pendlerforening Follo og Østfold.

Står ikke i budsjettet Hov Eggen er ikke budsjettet på 11 mill. kroner. En utvidelse på Sonsveien stasjon er imidlertid ikke prioritert av Jernbaneverket.

Opp i kassen Fylkespolitiker Siri Hov Eggen (AP) jobber også med saken. Hun Eggen sitter i fylkets samferdselskomitee og i dagens møte stille spørsmål om hva som kan gjøres med en

Et omtrentlig anslag på en omorganisering, er tre mill. kroner

Studerte mønstret Statensveien leder Willy Frantzen tilbrakte store deler av helgen og mandag morgen på Sonsveien stasjon for å undersøke eksisterende plasser på en bedre måte, og ikke fra cirka 200 til 290 plasser.

ter intensjonen, men at den er for liten for et personbiler, og nå utvidelse. Samtidig ligger det en 7,7 mill. stor vegg i vegg til salgs for 7,7 mill. kroner.

Men saken er ikke død. Det har vært møter i etaten i saken omkring, senest for to dager siden. Stasjonsleder Sverre Jacobsen sier at en utvidelse er i gang kan beløpe seg til rundt

Et omtrentlig anslag på en omorganisering, er tre mill. kroner

Et omtrentlig anslag på en omorganisering, er tre mill. kroner

Det opplyser regionsdirektør Sjur Helseb i Jernbaneverket.

at parkeringsplassen brukes effektivt.

BER OM SVAR: Siri Hov Eggen tar opp saken i samferdselskomiteen i dag.

Et omtrentlig anslag på en omorganisering, er tre mill. kroner

Et omtrentlig anslag på en omorganisering, er tre mill. kroner

Figur 4.6. Innfartsparkeringsproblemer i grensland beskrevet i Moss Avis i oktober 2014. Jernbaneverket ser utvidelsesbehovet på Sonsveien, men har ikke penger nå. Samtidig pekes det på Ruter som ansvarlig for prissoner som har medvirket til at det er overfylt på Sonsveien og 60 % ledig på Kambo. NSBs markedsansvarlige ønsker at Jernbaneverket reserverer parkeringsplassene for togreisende

4.4 Områdevis omtale av trafikktilbudet

Nedenfor gis det en beskrivelse av enkelte karakteristiske trekk ved kollektivtilbudet i korridoren. Det er lagt vekt på forhold som begrenser eller hindrer et sømløst tilbud, særlig trafikksentre/knutepunkter, og vinklingen er følgelig releativt problematiserende.

Halden

Foreløpig er Halden utenfor det som betraktes som innpendlingsområde til Oslo. Reisetiden med tog er 1:45.

Boligområdene i Halden ligger som en bue rundt sentrum. Bybusstilbudet består av ringrutene 1, 2 og 3, som i stor grad følger denne buen. Ringrutene kan derfor gi relativt lang reisetid til sentrum dersom man bor i begynnelsen av ringen. Ringbussene kjøres med timesfrekvens i stiv rute fra Halden bussterminal, som ligger 200 meter fra stasjonen.

Bybussenes faste timesfrekvenser ble bedre tilpasset togtidene fra august 2014.

Sarpsborg

For Sarpsborg er TIMEkspresen linje 3 mot Oslo et raskere alternativ enn tog. Reisetiden fra Sarpsborg bussterminal er i følge tidtabell 1:15 til Oslo Bussterminal, mens tog benytter 1:30 til Oslo S. Bussen har også et større influensområde (Tune, Grålum). Lekvollkrysset E6 er en mye benyttet holdeplass for TIMEkspresen for vestområdene.

Som for Fredrikstad dekkes vestsiden av Glomma med Glommaringen (Greåker, Rolvsøy, deler av Grålum). Østsiden har lite bebyggelse i Sarpsborg kommune. Potensialet for togmating er lite da dette blir motstrøms mating til et togtilbud som foreløpig bruker lengre tid enn buss. Innfartsparkering ved Råde stasjon er for øvrig et mye brukt tilbud i Sarpsborg. Ingen busser betjener Sarpsborg stasjon ved de tidene togene passerer. Korrespondansemessig ligger det imidlertid godt til rette, ved at togene krysser her.



Figur 4.7. Halden busstasjon med jernbanestasjonen i bakgrunnen øverst, Haldens sentrumsholdeplass ved Parken i midten og bussterminalen i Sarpsborg sentrum integrert i kjøpesenter nederst.

Sarpsborg bussterminal ligger midt i sentrum, ca. 900 m fra stasjonen. Noen linjer kjører innom eller i nærheten av stasjonen, men oppfattes ikke som noe tilrettelagt matetilbud.

Glommaringen, Østfolds mest suksessrike buslinje, binder Sarpsborg og Frederikstad sammen på en god måte.

Fredrikstad

Kollektivtrafikktilbudet langs vestsiden av Glomma (Lisleby, Rolvsøy) og østsiden (Sellebakk, Torp) dekkes i stor grad av Glommaringen. Denne har 7 ½-minuttsfrekvens i rushtid og kvartersfrekvens på dagtid frem til ca. 1800. Glommaringen betjener ikke Fredrikstad stasjon, men passerer holdeplassen St. Croixundergangen ca. 250 m fra stasjonen til/ fra Glommas østside. For reisende fra vestsiden kjøres det via Fredrikstad bussterminal først.

Kråkerøy (sør for sentrum, retning Hvaler) har tilbud mot Oslo med TIMEkspresen linje 6. Denne kjører langs Fv 108 og gammel Kråkerøybro til Fredrikstad bussterminal. Størsteparten av bebyggelsen på Kråkerøy ligger østsiden av øya nær Fv.108. Vestsiden har timestilbud med lokalrute til bussterminalen, hvorav én avgang i timen om jernbanestasjonen.



Figur 4.8. Busstopp i Fredrikstad ved St. Croixundergangen 250 m gange fra stasjonen (øverst) og ved stasjonsplattformen (nederst).

Boligområdene nord for Fredrikstad sentrum (Oredalen, Ambjørnrød, Veum) har et busstilbud som kjøres til stasjonen og korresponderer med tog fra Oslo fram til kl 1700. Mot Oslo er tilbudet i større grad rettet mot TIMEkspresen på Fredrikstad bussterminal.

Gamlebyen har høyfrekvent og gratis ferge over elva og gjennom dette tilbudet gangavstand (400 m) til jernbanestasjonen.

Gressvik (vest for Fredrikstad sentrum) har busstilbud til/fra jernbanestasjonen. Rutetidene er imidlertid noe i utakt, og dette gir knapp eller ikke mulig overgang buss/tog.

Begby har timestilbud ved sløyfe i to retninger. En av retningene gir overgangsmulighet på St. Croixundergangen til/fra tog, men første avgang gir ikke togankomst i Oslo før i nitiden. Fra toget er overgangstiden fra ankomst stasjonen til avgang St. Croixundergangen noe knapp.

Råde

Råde stasjon er nylig oppgradert, og er en attraktiv stasjon for innfartsparkering. Reisende mellom Oslo og Sarpsborg betaler ikke ekstra for omveien om Fredrikstad, men tidsmessig kan det være noe å spare ved å parkere ved Råde stasjon.



Figur 4.9. Etter oppgradering av Råde stasjon er forholdene fysisk godt tilrettelagt for så vel innfartsparkering som overgang tog/buss.

Rygge

Moss lufthavn Rygge har korresponderende busstilbud til/fra regiontog i begge retninger på Rygge stasjon - togene krysser her. For øvrig dekkes Mossevegen/Ryggevegen (Fv 118) av TIMEkspresen linje 6. Denne kjører gjennom tettstedene, mens toget ligger noe i randsonen.

Moss

Jernbanestasjonen i Moss ligger ca. 800 meter fra bussterminalen i sentrum. Flere busslinjer passerer jernbanestasjonen på vei til eller fra sentrum. Bybussene starter og ender hver tur ved bussterminalen og er driftet som ringer eller t/r med sløyfer. Bussene møtes og korresponderer i sentrum ca hver halvtime.

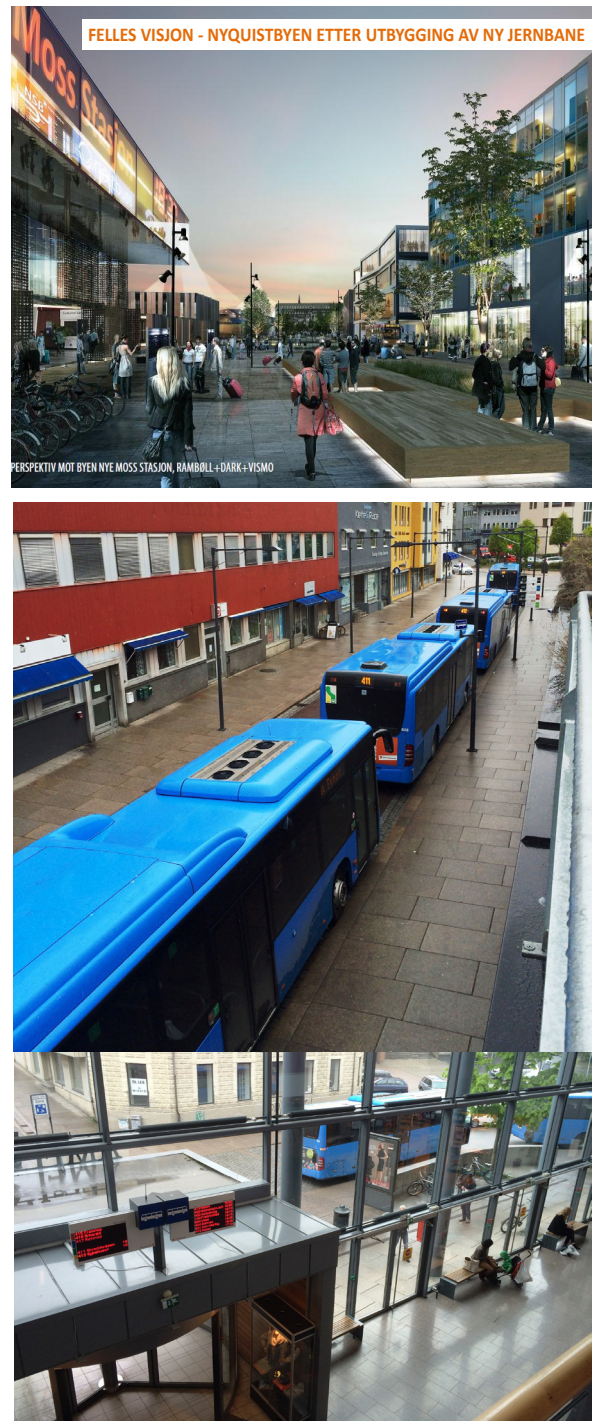
Områdende i nord (Skredderåsen, Nøkkeland, Kambo) har halvtimes bussforbindelse med korrepondanse både til og fra lokaltog på Kambo stasjon. Områdene mot øst (Solgård, Mosseporten, Sykehuset) har kun et par avganger taktet mot Moss stasjon i morgenrush, men ligger nær influensområdet til buss (TIMEkspres 3) på rv 19/E6.

Områdene i sør (Høyden, Øreåsen, Ekholt) har forbindelse med buss til Moss stasjon om morgenen. Områdene ligger nær influensområdet til TIMEkspres 3 (langs Ryggeveien). På Jeløy er de tre bybusslinjene taktet mot toget på Moss stasjon ved at morgentilbudet korresponderer med ankomst Moss stasjon for avgang retning Oslo (fram til ca. 1430), og avgang fra Moss stasjon for ankomster fra Oslo (mellom ca 1430 og 1900).

Reisetiden med lokaltog (50 min) mellom Moss og Oslo S er tilnærmet lik buss i følge tidtabell (53 min). Intercitytogene bruker 41 minutter.

Moss stasjon vil bli flyttet når toget nå får ny trasé gjennom byen. Man må da søke løsninger der stasjonen kan betjenes med buss med kortest mulig gangavstand til sentrum, og med en rask og fremkommelighetsikkert busstrasé mellom sentrum og det nye trafikksenteret for tog og buss.

Bussterminalen ligger som nevnt godt unna toget, men midt i handlesentrum, og med godt



Figur 4.10. Øverst skisse til ny Moss stasjon, sett i gangakse mot sentrum. Nederst bussterminal i Moss sentrum med venteareal og informasjon i Amfisenteret.

tilrettelagt korrespondanse mellom de syv bybusslinjene. De fleste busslinjene kjører innom stasjonen enten den ene eller andre veien, evt begge veier. Potensialet for mating til tog er størst i Moss siden det her er bedre togfrekvens mot Oslo enn i de andre byene. Tilrettelagt korrespondanse for bybusslinje 411 på Kambo gir også her et knutepunkt tog/buss i Moss.

Indre Østfold

Østfoldbanens østre linje har timesrute med tog mellom Mysen og Skøyen som grunntilbud for oslorettet trafikk. Byene Askim og Mysen og tettstedene Spydeberg og Tomter er godt betjent av toget, som for øvrig forlenges til Rakkestad i rushtidene. Et i utgangspunktet kommersielt busstilbud har utfylt og forlenget togkorridoren i en blanding av langruter og mer lokal TIMEkspress. Linje T9 har redusert tilbudet de senere årene, og kjører nå bare med noen rushtidsavganger på vanlige hverdager mellom Mysen og Oslo. Etter at Nettbuss varslet nedleggelse fra sommeren 2014, er et sterkt redusert tilbud midlertidig opprettholdt basert på avtale om fylkeskommunalt og kommunalt tilskudd.

På permanent basis er det behov for å vurdere et offentlig sikret tilbud for lokale reiser på deler av denne strekningen, der det ikke er akseptabel gangavstand til toget, særlig etter at et par holdeplasser på jernbanen ble nedlagt i 2013.

Mysen stasjon er knutepunkt mellom tog og buss for den delen av Østfoldbanens østre linje mellom Mysen og Sarpsborg som nå ikke har togtrafikk, med unntak for to rushtidstogpar forlenget til Rakkestad. Reisetiden med tog og buss til Oslo er henholdsvis 1:07 og 1:20.

Askim. Bybussen i Askim har overgangsmulighet på Askim stasjon til TIMEkspressen på utvalgte avganger morgen og ettermiddag. Ellers betjener bybussene en holdeplass ca. 400 m fra jernbanestasjonen. TIMEkspressen, busser mot Moss og Trøgstad og øvrig busstilbud, som i stor grad rettet mot skolekjøring, bruker bussterminalen ved stasjonen. Reisetid med tog og buss mellom Askim og Oslo sentrum er tilnærmet lik, 55 - 60 minutter.

Spydeberg. Bussene har sitt lille knutepunkt ved Spydeberg busstorg, 650 m fra jernbanestasjonen i den andre enden av Stasjonsgata. Busstorget betjenes av bussene mellom Moss og Askim via Våler og Hobøl med 8 avganger daglig, samt TIMEkspressens linje 9. Lokale busser, åpne skolebusser, betjener både busstorget og stasjonen.



Figur 4.11. Askim bussterminal (to øverste) ligger helt inntil jernbanestasjonen, men korrespondanser er dårlig tilrettelagt. Bybussterminalen (nederst) ligger i sentrum på motsatt side og lenger fra jernbanen



Figur 4.12. Spydeberg busstorg har normalt god kapasitet. Stasjon med busstopp bare for åpne skoleruter ligger 650 m unna.

E6

Korridoren langs E6 ivaretar det meste av fjernbusstrafikk mot Oslo, men har også en funksjon som forbindelse mellom Østfoldbyene. Buss fra Oslo til Sarpsborg er gunstig da man slipper togets omvei om Fredrikstad. Lokalbetjenende fjernbusser kjører fv. 118 i stedet for E6 mellom Moss og Råde. På denne strekningen er også Moss lufthavn Rygge et viktig målpunkt for busstrafikken. Flyplassen har også matebuss til og fra Rygge stasjon i god, sømløs korrespondanse med intercitytog i begge retninger.

Lokalt mellom Moss og Oslo har bussene nesten ikke trafikk - her er toget dominerende.

Son

Sonsområdet har et relativt godt kollektivtilbud, med timesforbindelser med Moss og Vestby og matebuss til Sonsveien stasjon. Stasjonen er rimelig godt fysisk tilrettelagt for bussbetjening. Korrespondanse ved togforsinkelser er en utfordring.

Vestby

Buss mellom Vestby stasjon og Hvitsten/Pepperstad går to ganger i timen i rushtid og én gang per time ellers. Busstidene er tilpasset lokaltog L21 Moss – Skøyen.

Fysisk plassering av bussterminalen er god, men busser må kjøre en liten omvei for å komme dit.

Ås

Fra Ås stasjonen er det bussforbindelse med Garder - halvtimes rushtidstilbud i rushretning mot tog. Busstidene er tilpasset lokaltog L21 Moss – Skøyen. Tidligere direkte buss til Oslo i rushtidene er sløffet som ledd i oppfølgingen av Ruters trafikkplan Follo.

Terminalen er trang, og et stykke fra hovedveinettet. Dette medfører at bussen bruker tid gjennom sentrum og til stasjonen, også på grunn av køforsinkelser. Kjøremonsteret og veinettet i sentrum bør vurderes opp mot bussenes tilgjengelighet.

Drøbak

Drøbak har et direkte og godt busstilbud til Oslo i tillegg til forbindelse med tog i Ås og Ski. Drøbak-Oslo tilbudet suppleres med et velutviklet rushtilbud som kjører direkte mellom Måna og Oslo, der det også kjøres enkelte motrushavganger.

Ski

Ski er byen i Follo, med et trafikkcenter for tog, buss og mellom tog og buss. De viktigste buslinjene generelt og for korrespondanse med tog er mot Drøbak/Dyrløkke, Vevelstad/Bøleråsen, Vinterbro, Siggerud/Sværsvann og Ytre Enebakk.

Ski er i klar vekst som bysentrum, og er også byen for deler av Indre Østfold. Åpningen av Follobanen vil styrke Skis attraktivitet, og betydningen av gode forbindelser mot Indre Østfold vil øke.

Ski trafikkcenter er i dag funksjonelt, med bussterminal nærmest på togplattformen, men kapasiteten er anstrengt. Blant annet mangler den gode tilretteleggingen for buss for tog, som i praksis er helt nødvendig på en viktig knutepunktstasjon.

Som ledd i Follobanen og ny stasjon vil det bli en gateterminal i nordre del Jernbaneveien, som blir bussgate. Kapasitet og fremkommelighet forbedres, men det er behov for prioriterings-tiltak for buss i et videre omfang i og nær Ski sentrum for å sikre pålitelig korrespondanse mellom tog og buss.



Figur 4.13. Ski stasjon har bussterminal med kort avstand til togplattformene.

Enebakk

Oslorettet trafikk betjenes med egen hovedlinje for buss, normalt gjennomgående mellom Oslo bussterminal og Lillestrøm. Ruter har lagt frem planer om omlegginger som splitter det gjennomgående tilbudet, til fordel for frekvensøkninger mellom Ytre Enebakk og Oslo, dels Flateby og Lillestrøm.

Vevelstad

Områder i Ski på Langhus/Vevelstad/Bøleråsen har lokal mating til Vevelstad stasjon, uten at forholdene er spesielt godt tilrettelagt. God veitilknytning og knutepunktinfrastruktur for øvrig mangler. Buss og tog skal korrespondere, men det er 200 m gangavstand.

Kolbotn

På Kolbotn er det begrenset veitilgjengelighet til jernbanestasjonen, som derfor i dag er et litt vanskelig utgangspunkt for et godt trafikksenter. Buss mot Trollåsen og Sofiemyr stopper i bussgate like utenfor stasjonen, mens det til stoppestedene for busser til Ødegården, Tårnåsen, Toppåsen og Prinsdal er lengre og uoversiktlig gangavstand.

Holmlia

Holmlia har rask togforbindelse til Oslo sentrum/Skøyen, men lavere frekvens enn det trafikkgrunnlag og sentrumsavstand normalt burde tilsi. Stasjonen er nylig ombygd, med bussterminal på utvidet bro over stasjonen. Det er imidlertid trangt, med liten plass for bussene, og det vil være vanskelig å få plass til en eventuell framtidig vekst på terminalen.

Nesodden

Den klart høyeste kollektivandelen i Akershus finner vi på Nesodden. Grunntilbudet er buss til og fra Nesoddtangen trafikksenter, med båt mot Oslo, og i rushtidene også Lysaker. Sammenbinding med resten av Follo finnes ved buss mot Vinterbro knutepunkt og Ski og Drøbak.

Nytt sykehus

Nytt sykehus for Østfold, og Vestby i Akershus, bygges på Kalnes nord i Sarpsborg langs E6, godt utenfor sentrum og naturlig influensområdet til etablert kollektivtrafikk, med unntak for TIMEkspresen.

Østfold fylkeskommune planlegger et betydelig kollektivtilbud til sykehuset, og et første trinn er gjennomført. En lokalisering isolert fra trafikksentre og andre trafikktunge målpunkter gjør det imidlertid vanskelig og kostbart å etablere et konkurransedyktig trafikktilbud med gode forbindelser til hele opptaksområdet.

Nye forbindelser er etablert og planlegges mot Sarpsborg og Fredrikstad, Indre Østfold og Råde stasjon.

Det utvidede og oppgraderte sykehuset i Moss skal spille sammen med sykehuset på Kalnes, og også her bør gode kollektivtrafikkforbindelser til resten av Østfold ha oppmerksomhet.



Figur 4.14. Nytt sykehus er under bygging på Kalnes ved E6 nord i Sarpsborg. Biltilgjengeligheten er god, men den isolerte beliggenheten gjør det utfordrende å etablere et attraktivt kollektivtrafikktilbud.

4.5 Vei- og gatenettet

Et sømløst tilbud med gode korrespondanser krever pålitelig fremkommelighet. Forsinkelser er kostbare, særlig når en legger inn beredskap for å håndtere konsekvenser av forsinkelser som innebærer at planlagte korrespondanser ryker. Kundene har i slike situasjoner et rimelig krav på å regne med at kollektivtraffikselskapene byr på et erstattende trafikktilbud.

Prioritert bussfremkommelighet er særlig viktig rundt trafikksentre og knutepunkter. I studieområdet er det i tillegg registrert betydelige køproblemer som rammer busstrafikken:

- I Bjørvika
- I Enebakkveien mot Klemetsrud på E6
- I Ås sentrum
- I Ski sentrum
- I Moss sentrum, særlig på og ved rv 19
- På fv 109 inn mot Fredrikstad og Sarpsborg og ved Råbekken mellom de to byene.

4.6 Jernbanenettet

Østfoldbanens vestre linje er dobbeltsporet fra Oslo S til Sandbukta rett nord for Moss stasjon. Videre er det en dobbeltsporparsell på vel 6 km forbi Rygge stasjon. For øvrig er både Vestre linje og Østre linje enkeltsporet med kryssingsspor på stasjonene. På strekningen Oslo – Ski kjøres i dag 10 tog pr time i rush. I tillegg kjøres to tog i morgenrush Kolbotn – Oslo S, slik at det totalt er 12 tog inn til Oslo.

Kolbotn har vendemulighet i et midtspor for korte tog. Ski, Moss, Sarpsborg og Halden har tre spor til plattform. Dette legger store begrensninger i hvor og hvor mange og hvor lange persontog man kan vende uten å beslaglegge kapasitet for andre tog.

Det er i dag en viss balanse i at vendekapasitet og framføringskapasitet innenfor Ski er fullt utnyttet. Vending av tog på Ski krever at togene kjøres til og fra driftsbanegården i rushtiden for å frigi plattformene for gjennomgående tog. Det medfører mange avhengigheter togene imellom, noe som gir liten robusthet mot forsinkelsesspredning.

På strekningen Moss – Halden er kapasiteten til dels fullt utnyttet i perioder hvor det kjøres godstog, også utenom rush. Vendekapasiteten på Moss stasjon er også kritisk. Kombinasjonen av få kryssingsmuligheter sør på Vestre linje og få spor til plattform i Moss gjør det for eksempel umulig å kjøre halvtimesavganger i linje L21 til Moss når det går godstog.

Østre linje er under modernisering med nytt signalanlegg og oppgraderte stasjoner med plattformer for full tog lengde. Samtidig gjennomføres KVVU for Østre linjes tilknytning mot Oslo. I sum ligger det muligheter for en betydelig kapasitetsøkning, sammen med kortere reisetid etter åpning av Follobanen.

I gjennomsnitt er det 7-8 minutter kjøretid mellom kryssingssporene. Dette er isolert sett håndterbart, men gir få mulige kombinasjoner av ut- og inngående tog slik, at Østre linje enten må bli en premiss for resten av trafikken, eller må få løsninger hvor man fortsatt kompromisser på reisetid for å få innpass mellom andre tog innenfor Ski.

Det er underkapasitet på hensettingsplasser for tog langs Østfoldbanen. Tog kjøres tomme til og fra Oslo for å få parkert over natten. Dette er ineffektivt og beslaglegger framføringskapasitet.

4.7 Organisering

Generelt er kollektivtrafikk i Norge et fylkeskommunalt ansvar. Unntak gjelder Hurtigruten, flytrafikken og togtrafikken. Kollektivtrafikken må derfor samordnes mellom statlige og fylkeskommunale organer.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune forvalter sitt ansvar gjennom det felles administrasjonsselskapet Ruter AS, hvor Oslo eier 60 % og Akershus 40 %. Eierne kanaliserte tilskuddsmidler til Ruter, som kjøper tjenester fra operatører for buss, T-bane, trikk og båt. Avtale med NSB om billett- og prissamarbeid medfører dessuten at Ruter betaler NSB for prisdifferanser. Ruter har kostnadskontrakter, bruttokontrakter, med sine operatører. Ruter har billettinntektsansvaret, og avtalene med eierne har dermed karakter av nettokontrakt.

Østfold fylkeskommune forvalter sitt ansvar gjennom Østfold kollektivtrafikk, som er en enhet i fylkeskommunens administrasjon. Kontaktene med bussoperatørene er bruttokontrakter, det vil si at fylkeskommunen har samlet inntektsansvar. For fergetrafikken opereres det med nettokontrakter.

Østfold kollektivtrafikk har avtale med NSB om gjennomgående månedsbilletter tog/buss, hvor kundene kan kjøpe togbilletter med overgang til buss i hele Østfold til en sterkt rabattert pris.

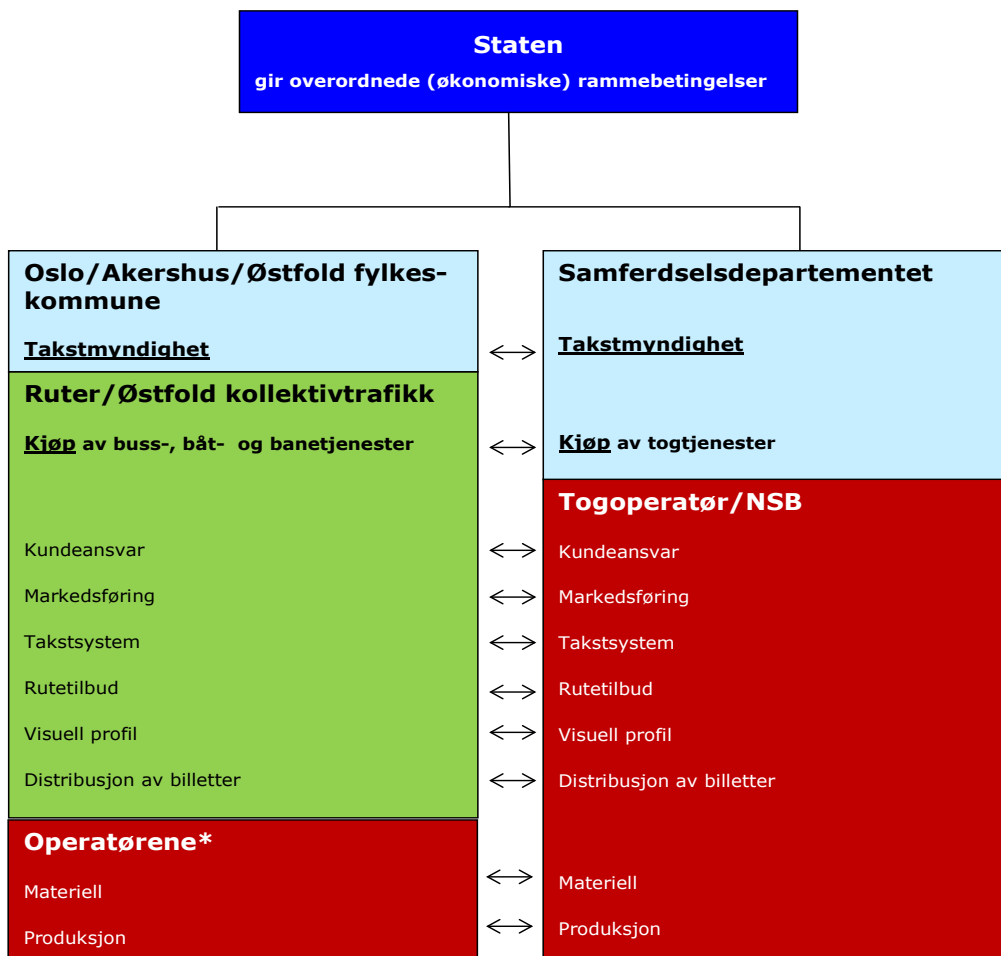
NSB er et statlig eid aksjeselskap, som driver persontransport på grunnlag av trafikkavtale med og vederlag fra Samferdselsdepartementet. Avtalen er en nettoavtale, der NSB har ansvar for alle inntekter og kostnader på de aktuelle strekningene i avtaleperioden.

Trafikkavtalen hjemler billett- og prissamarbeid lokalt, så lenge det ikke medfører behov for økt kompensasjon fra staten.

Dette er i utgangspunktet en viktig premiss for arbeidet med Sømløst i sør. På lengre sikt kan det imidlertid tas initiativ til å endre denne rammebetingelsen, dersom alle berørte parter føler at kollektivtrafikken samlet sett er tjent med det.

Jernbaneloverket, en etat under Samferdselsdepartementet, forvalter, utbygger, vedlikeholder og drifter jernbaneinfrastrukturen og fordeler adgangen til infrastrukturen mellom togoperatørene. NSBs tilbud er således sterkt avhengig av den kapasiteten og kvaliteten som Jernbaneloverket kan tilby.

Organiseringen av jernbanesektoren er under vurdering etter initiativ fra Regjeringen om reform av jernbanen. I denne sammenhengen vurderes blant annet sammenhengen mellom lokalt og nasjonalt ansvar og konsekvenser av alternative modeller.



Figur 4.15. Organisasjons- og ansvarsskisse.

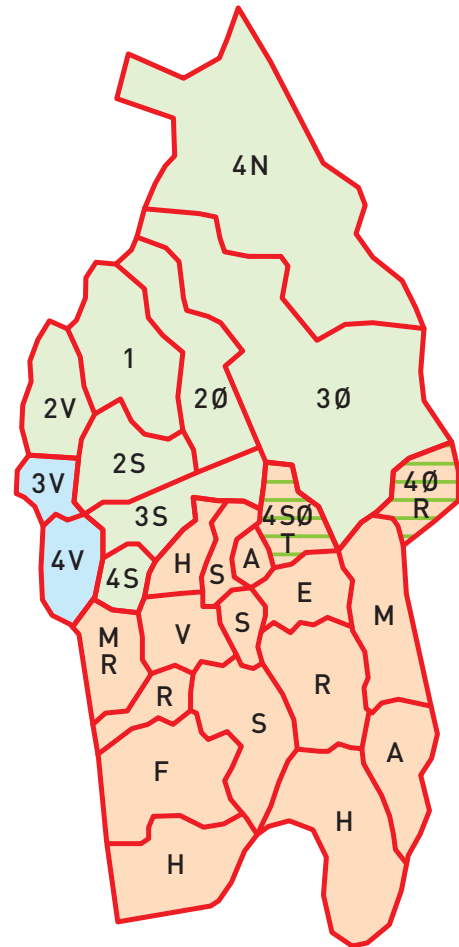
4.8 Pris- og billettsystem

Ruter og Østfold kollektivtrafikk benytter sonesystemer som grunnlag for prisberegning, mens NSB på landsbasis har en tilnærmet kilometerprising, med små takstenheter (TEN). Hos NSB øker prisen dermed jevnt med reiselengde, som illustrert i figur 4.17. Her ser vi også prisdifferansen mellom en reise Oslo-Halden med NSBs henholdsvis Ruters/ØKTs priser.

Ruter gjennomførte en stor systemendring i 2011, hvor antall soner i Oslo og Akershus gikk ned fra 77 til 8. Endringen ga forenklinger og medførte samtidig at prisen på lange reiser ble betydelig redusert. Hos Ruter betaler ingen for mer enn 5 soner for enkeltbillett, og ikke mer 3 soner for periodebilletter (24 timer til 365 dager). Dette gir en prisvariasjon i 2014 fra 30 til 110 kroner for enkeltbilletter og fra 650 til 1670 kroner for 30-dagersbilletter for voksne.

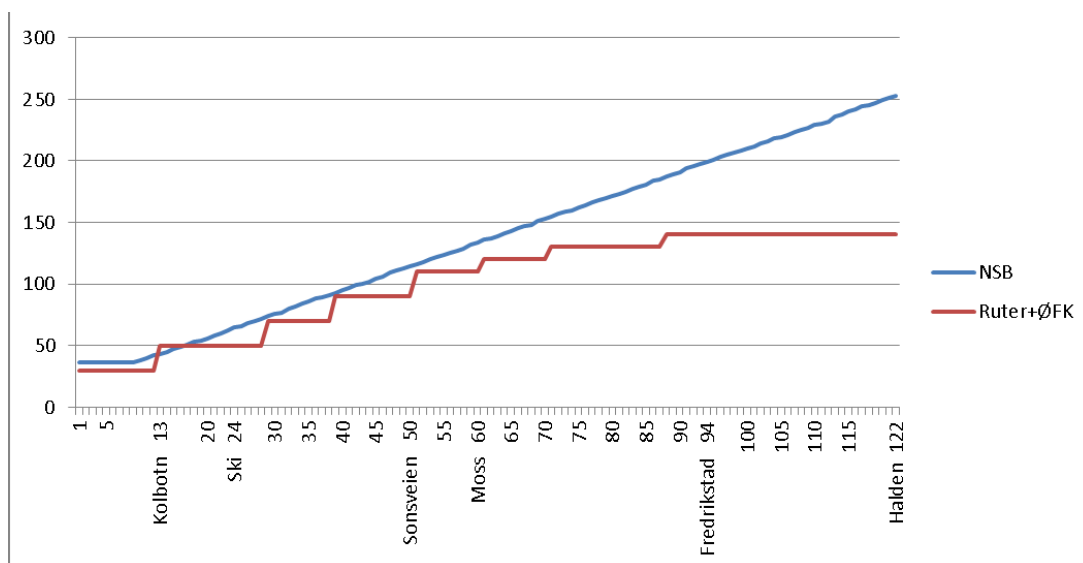
Ruter har soner også i Østfold der selskapet har grensekryssende busslinjer. Dette gjelder de tre sonene i Moss, Trøgstad og Rømskog.

Østfolds sonesystem bygger på kommunene, med unntak for Moss og Rygge, som er én felles sone. Ingen betaler for mer enn 3 soner for enkeltbilletter. Dette gir i 2014 priser fra 35 til 55 kroner. 30-dagersbillett koster 600 kroner for én sone, og i utgangspunktet 700 kroner for neste trinn, som er hele fylket. I nettbutikk tilbys likevel lokalkortpris (600 kr.)



Figur 4.16. Soneinndelingene i Oslo, Akershus og Østfold.

Lyse blå: Buskerud. Skravert: Soner i Trøgstad og Rømskog med ulike priser for ØKT og Ruter. I tillegg har Ruter en sone 5S i Moss, som bare gjelder buss og som ikke er med på figuren.



Figur 4.17. Priskurver for NSB og kombinasjonen Ruter/ØKT mellom Oslo og Halden med enkeltbillett (2014-priser).

I 2015 vil Fredrikstad og Sarpsborg bli slått sammen til én stor sone. Mobilbillett i Østfold introduseres til rabattert og avstandsuavhengig pris.

For lokale reiser med tog i Oslo og Akershus gjelder som nevnt Ruters billetter og priser, med en tilhørende prisdifferansekompensasjon fra Ruter til NSB.

For lokale reiser med tog i Østfold er det bare NSBs billetter og priser som gjelder. For kombinerte fylkesinterne reiser blir det dermed to billetter og tilsvarende betaling. Mellom Østfold og Oslo tilbys imidlertid rabatterte kombinerte mobilbilletter, med buss i Østfold og tog til Oslo, eventuelt med omstigning til Ruters tilbud i sone 1 (Oslo og østre Bærum).

For andre kombinerte reiser mellom Ruter i Oslo og Akershus og tog i Østfold finnes det i dag ikke noe gjennomgående billetttilbud

Det er ingen prinsipielle hindringer for kombinerte billetter også til andre Ruter-soner, for eksempel mellom Follo og Østfold. Innføring av denne forbedringen i retning av sømløshet er et spørsmål om konkrete initiativ, finansiering og oppfølgende avtaler.

Fremtidig sømløs billettering krever i praksis at kundene kan stå overfor noenlunde sammenfallende prismodeller, og at priser og billetter ikke er avhengig av trafikkslag. Det vil være en forenkling for kundene om sonestrukturen i Oslo/Akershus og Østfold tilnærmer seg hverandre. Dagens forskjeller er imidlertid ikke av prinsipiell natur.

4.9 Informasjon

Med utgangspunkt i dagens ansvars- og organisasjonsforhold gir de tre partene informasjon primært rettet mot det de oppfatter som egne kunder. Reiseplanleggerne til ØKT og Ruter informerer om alle driftsarter, mens NSB gir informasjon om togreiser.

Reiseplanleggerne til ØKT og Ruter baserer seg på samme datakilde og presentasjonsverktøy, men de er gitt litt ulike kundegrensesnitt.

Avviksinformasjon gis ut fra eget operativt ansvar. Opplysninger om alternative reisemuligheter er vanligvis fraværende eller begrenset, og dette gjelder både innenfor eget driftsansvar og på tvers av selskapsgrensene.

Trafikantenes tillit til kollektivtilbudet settes på prøve ved driftsforstyrrelser og driftsstans. Det er derfor viktig at man har klare rutiner for hvordan dette håndteres. Dette gjelder både det fysiske reservetilbudet man iverksetter på kort varsel, og det akutte informasjonsbehovet som oppstår rundt situasjonen. Det bør også etableres klare regler for hvordan busser skal vente på forsinket tog eller andre forsinkede busser med gjennomgående passasjerer. Dernest må reglene implementeres i linjeorganisasjonen (trafikkledere og sjåførere), samt synliggjøres for passasjerene. Utfordringene er størst der forskjellige operatører venter på hverandre. For at man skal oppnå et sømløst system, må også avvikshåndteringen være sømløs. For den reisende er det ikke sømløst å måtte vente på neste tog, eller at korresponderende buss har reist når et forsinket tog kommer inn til en stasjon.



4.10 Oppsummering av utfordringer

Gjennomgangen av nåsituasjonen får frem følgende punktvis utfordringer på veien mot et sømløst tilbud:

1. Bussterminalene i Østfoldbyene, og særlig i Moss, Fredrikstad og Sarpsborg, ligger knyttet til byenes handels- og servicesentrum og for langt fra jernbanestasjonene til at det lett kan etableres funksjonelle trafikksentre.
2. Rutetidene for tog og buss er til dels svakt eller dårlig samordnet, men lite tyder på at bedre korrespondanse er spesielt vanskelig å oppnå. I praksis må dette skje ved tilpasninger i busstilbudet, eventuelt inkludert frekvens- og kostnadsøkninger.
3. Frekvens for lokalt busstilbud er på en del linjer lavere enn for tog, slik at korrespondanse mellom tog og buss er vanskelig og uoversiktlig.
4. Fremkommeligheten for buss er på enkelte kritiske strekninger, som i Sarpsborg, Fredrikstad, Moss, Ås og Ski, varierende, slik at det lett kan oppstå forsinkelser og dermed upålitelig korrespondanse.
5. Innfartsparkeringskapasiteten er lav på enkelte stasjoner, og særlig i byene.
6. Jernbaneinfrastrukturen setter begrensninger for togfrekvens og -kapasitet. Etterslep i fornyelse bidrar til svekket punktlighet og korrespondanseproblemer.
7. Det billettekniske utstyret ligger til rette for at det med små tilpasninger kan tilbys sømløs billettering mellom NSB, Ruter og ØKT for alle reiserelasjoner og billettslag. Nødvendige kommersielle samarbeidsavtaler er imidlertid ennå ikke inngått. Med enkelte unntak mangler slike løsninger også mellom NSB og Ruter for reiser ut over Akershus' grense.
8. Prismodellene er ulike fordi partene betjener ulike markeder og reiselengder. I Østfold og for grensekryssende trafikk mellom Akershus og Østfold er prisene for togreiser og bussreiser dermed til dels svært ulike for samme strekning.
9. Partenes kundeinformasjon er med enkelte unntak knyttet til eget operativt ansvar. Dette gjelder både reiseplanlegging og avviksinformasjon.
10. Avvikshåndteringen utnytter ikke godt nok de mulighetene et bedre samarbeid om tilgjengelige ressurser kan gi. Dette kan resultere i større forsinkelser enn nødvendig for både planlagte og akutte avvikssituasjoner.

5. Markedsutvikling

Befolkningsvekst på 25 % frem mot 2030

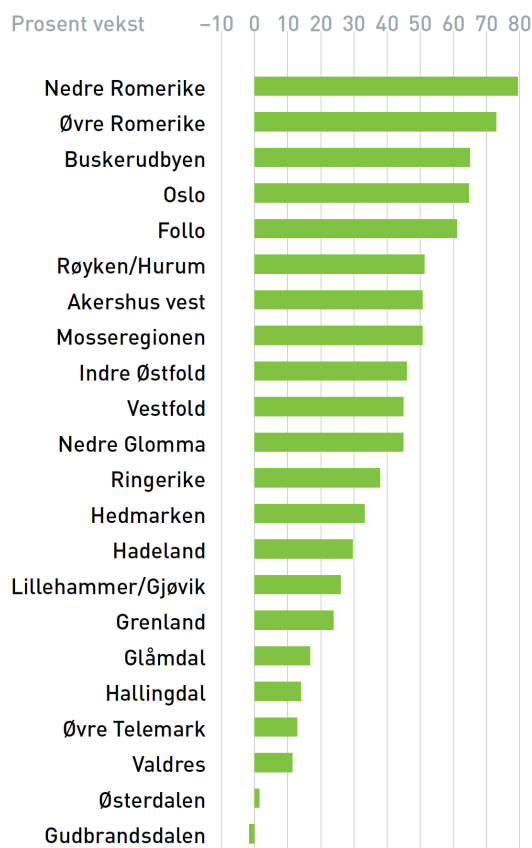
Oslo syd, Follo og Østfold har i dag vel 460 000 innbyggere, som årlig foretar ca. 50 millioner reiser. Dette gir en gjennomsnittlig kollektiv reisefrekvens på nær 110 reiser per innbygger per år, omtrent som landsgjennomsnittet. Som nevnt punkt 1.2 varierer imidlertid markedsandelene og dermed reisefrekvensene sterkt. Av de motoriserte reisene skjer omtrent ti ganger så mange kollektivt i Oslo som i Østfold.

I perioden frem mot 2030 ventes en befolkningsøkning i regionen på ca. 25 %, som for vårt område betyr avrundet 120 000 nye innbyggere og trafikanter. Med dagens reisemiddelfordeling gir dette en tilsvarende kollektiv trafikkvekst på 25 %, eller ca 13 millioner nye reiser i året.

Å gi tilfredsstillende kapasitet for en trafikkvekst på 25 % kan i deler av nettet være utfordrende nok, og spesielt på jernbanen. På andre områder er det ledig kapasitet, eller mulig å øke kapasiteten uten store investeringer. Med Follobanen og intercityutbyggingen på plass vil det ligge til rette for at også toget kan møte en slik etterspørselsvekst uten nye infrastrukturinvesteringer. Men for alle driftsarter trengs løpende oppjusteringer av rammene for drift, inkludert materiellkjøp mv.

Minst 2,2 ganger flere reiser i 2030

Målene for trafikkutviklingen i Oslo, Akershus og Østfold tilsier imidlertid at kollektivtrafikken skal ha en rolle langt ut over den trafikken som gis av dagens markedsandeler. I Oslo og Akershus er målet at veksten i motorisert trafikk skal tas kollektivt, mens det for Østfold et gitt et fordoblingsmål frem mot 2023. Eventuell videreføring mot 2030 gir en vekstfaktor på ca. 3,5. For Follo og Oslo syd tilsier oppfyllelse av målet om å ta trafikkveksten kollektivt en vekstfaktor på nær 2 (fordobling), hensyn tatt til at kollektivtrafikkens markedsandel i dag er klart høyere enn i Østfold. Gjennomsnittet for hele området blir en vekstfaktor rundt 2,2.



Figur 5.1. Antatt regional fordeling av befolkningsveksten på Østlandet i et 2060-perspektiv. (Ruters K2012 med datagrunnlag fra NTP-utredning for Jernbaneløp og Statens vegvesen.)

Viktige deler av utviklingen av kollektivtrafikken må ha et tidsperspektiv som når lenger enn til 2030. Spesielt gjelder dette investeringstunge tiltak, som jernbane og byterminaler. Her må nytten søkes vurdert 30-50 år fremover.

Befolkningsveksten vil ikke komme jevnt fordelt i regionen. Dels er områdene nær Oslo og Oslofjorden generelt mest attraktive, dels vil utbyggingen av raskere togforbindelser og motorveier være lokalisingsdrivere, og dels vil og bør kommunal og regional arealplanlegging være styrende. På forprosjektstadiet ser vi imidlertid ikke grunnlag for nærmere differensiering på dette området.



Kollektivtrafikkens kapasitet og attraktivitet

Ved siden av arealbruken vil kollektivtrafikkens kapasitet og attraktivitet, kapasitet og fremkommelighet på veinettet, avgifts- og parkeringspolitikk og andre trafikkstyrende virkemidler være avgjørende for den faktiske transportmiddelfordelingen, og delvis også for reisemønsteret.

Skal målene for kollektivtrafikkens markedsutvikling oppfylles, er det en selvsagt forutsetning at tilstrekkelig kapasitet må være på plass. Den viktigste kvalitetsfaktoren er høyere frekvens, som samtidig gir økt kapasitet. Deretter kommer hensyn til kvalitetsaspekter på områder som stasjoner og stoppesteder, informasjon, priser, komfort, pålitelighet, avvikshåndtering osv. Mange av disse forholdene er drøftet blant kriterier for et sømløst tilbud.

Langt på vei får vi den utviklingen vi planlegger for. Oppfyllelse av mål om markert økte markedsandeler for kollektivtrafikken krever derfor at det velges en målbasert tilnærming fremfor trendmodeller. I sum betyr dette at vi i et 2030-perspektiv bør tilby mer enn en fordobling av den samlede kollektivtrafikkapasiteten i området.

Økningen fordeles imidlertid ikke jevnt. For den oslorettede trafikken har vi allerede i dag så høye andeler at målene ved 25 % befolkningsøkning tilsvarer ca. 50 % kollektivtrafikkvekst. Det er denne størrelsesordenen i kapasitetsveksten som bør ligge til grunn blant annet for togtilbudet ved åpningen av Follobanen, når vi også tar hensyn til kvalitet for dagens kunder.

Andre steder, hvor dagens kollektivandel er lav, blir den relative økningen vesentlig større - opp til en tre- til firedobling.

Oslo-nettet

Sammen med Jernbaneverket og Statens vegvesen utreder Ruter systemkapasiteten for kollektivtrafikken til og gjennom Oslo, blant annet sett i sammenheng med skissert behov for nye tunneler for metro og jernbane. Konseptvalgutredning skal foreligge i mai 2015, og det er naturlig at en videreføring av Sømløst i sør baserer seg på dette arbeidet når det gjelder de transportanalysene som skal ligge til grunn for videre utredning av tilbudsutviklingen, spesielt for oslorettet trafikk.

6. Tiltak i utviklingen av det sømløse tilbudet

6.1 Togtilbudet etter Follobanen

Utviklingen av det sømløse tilbudet tar utgangspunkt i det forbedrede togtilbudet som planlegges gitt ved åpningen av Follbanen. Frekvens og kapasitet vil styrkes merkbart på flere strekninger. Tilbudsforbedringene bygger på følgende infrastrukturforutsetninger:

- Follobanen er åpnet mellom Oslo S og Ski.
- Dobbeltspor gjennom Moss og frem til Onsøy.
- Vendemulighet i Fredrikstad
- Minst ett ekstra kryssingsspor mellom Sarpsborg og Halden.

Togtilbudet vil kunne bli slik:

Follobanen

Intercitytog på linje R20 Oslo S – Halden kjøres hver halvtime Oslo S – Fredrikstad. Ett tog pr time fortsetter til/fra Halden. I rushtidene kjøres begge de to avgangene pr time til Halden, i alle fall i rushretningen. Motrush må vurderes ut fra framføringskapasitet og logistikkmulighet.

Lokaltog på linje L21 forlenges til/fra Stabekk – Moss og kjøres hver halvtime. I tillegg kjøres avganger Oslo S – Ski hver halvtime. I rushtidene forlenges disse til og fra Moss, som dermed får kvartersrute med lokaltog.

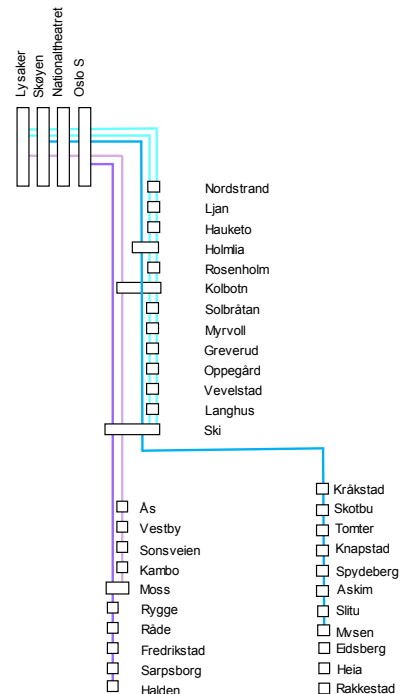
Med linjene R20 og L21 gis det et samlet tilbud om direktetog mellom Oslo S og Ski via Follobanen hvert 10. minutt. Sammen med lokaltog på linje L22 Mysen blir det 7-8 avganger i timen til og fra Ski på Follbanen.

Lokaltog på linje L22 Skøyen – Mysen kjøres hver time. I rushtidene settes det opp en ekstra avgang pr time i rushretningen. Både i morgen- og i ettermiddagsrushet kjøres to avganger fra/til Rakkestad.

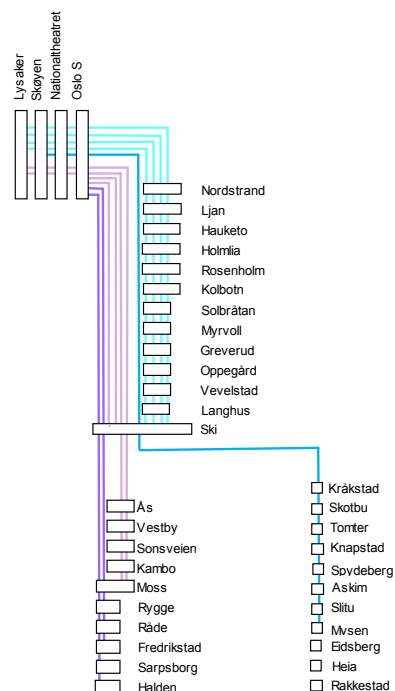
Østfoldbanen innenfor Ski

Lokaltog på linje L2 forlenget til Stabekk – Ski med stopp på alle stasjoner kjøres hvert 15. minutt. I tillegg kjøres avganger Kolbotn – Oslo S etter behov.

Dagtid 2014

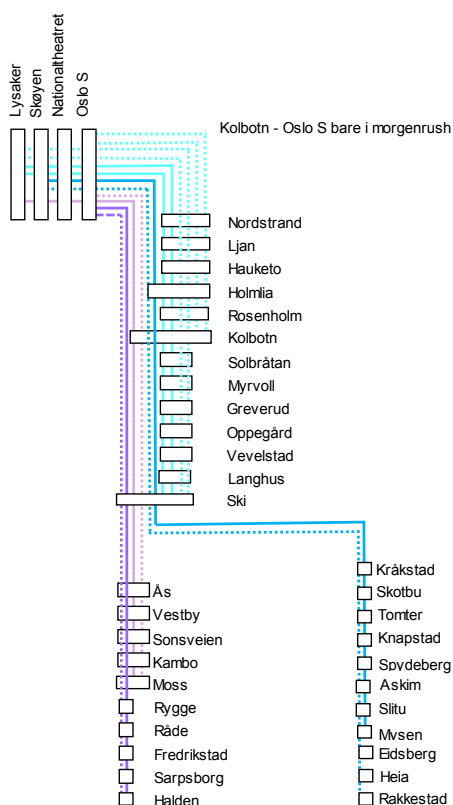


Dagtid 2023

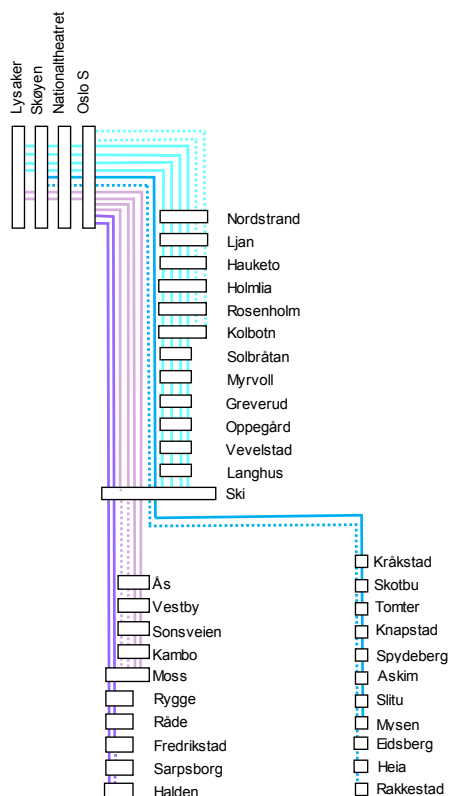


Figur 6.1. Togavganger per time i én retning i grunnrute før 14.12.2014 (øverst) og etter Follobanen (nederst).

Rush 2014



Rush 2023



Figur 6.2. Togavganger per time i én retning i rushtid før 14.12.2014 (øverst) og etter Follobanen (nederst).

6.2 Grunnlag for korrespondanser

Togets ruteplan er symmetrisk, med jevn frekvens og lik kjøretid i begge retninger. Dermed ligger det godt til rette for at korresponderende busser kan oppnå forbindelse i begge retninger ved å følge det samme prinsippet. For å få kollektivtrafikksystemet til å henge sammen med hensyn til avgangstider er det vesentlig at det kjøres med stive ruter og faste minuttall - med en felles symmetriakse. En konsekvens av en slik felles symmetriakse er at en i noen tilfeller øker vognbehov og kostnader. Økte kostnader bør vinnes inn ved økt attraktivitet og trafikk på grunn av lettere orienterbarhet og bedre overgangsmuligheter.

6.3 Prinsipper for utvikling av det sømløse busstilbudet

For samlet sett å nærme seg et sømløst tilbud i kollektivtrafikken bør følgende styrkinger av busstilbudet prioriteres:

- Bybussnettene i Halden, Sarpsborg, Fredrikstad, Moss og Askim gis frekvens som minimum tilsvarer togfrekvensen. Pendellinjer foretrekkes fremfor ringlinjer for lettere å gi korrespondanse og punktlighet.
- Lokalbuss i Ski-området gis 10-minutters frekvens i samsvar med grunnruter for tog på Follobanen.
- Matebusser, i praksis i Akershus, gis frekvensstyrking i samsvar med nye grunnruter for tog.
- Stamlinjer for buss på ikke togbetjente strekninger bør søkes gitt faste timesavganger som et minimum. Linjer med svakt trafikkgrunnlag kan eventuelt avvikles og erstattes av bestillingstransport.
- Nytt sykehus på Kalnes integreres i et høyfrekvent busstilbud i korrespondanse med tog i Sarpsborg og Råde. Buss til og fra sykehuset i Moss prioriteres mht. togkorrespondanse.
- Fylkesgrensekryssende transportbehov og reiserelasjoner gis samme prioritet som fylkesinterne.

6.4 Bybuss, lokalbuss og matebuss

Generelt får vi det beste trafikktilbudet når vi prioriterer høy frekvens på et begrenset antall linjer fremfor korte gangavstander med mange lavfrekvente linjer. Samtidig er pendellinjer som korresponderer i et knutepunkt, vanligvis å foretrekke fremfor ringlinjer, som lett kan gi lav punktlighet.

Skissene som presenteres er ment å skulle være antydende og prinsipielle i et lengre tidsperspektiv. Endelige løsninger krever nærmere utredninger i det videre arbeidet.

Bybuss Halden

Bussterminalen bør søkes lokalisert og utformet i bedre sammenheng med, og i hvert fall i synsavstand fra, stasjonen. Rushfrekvensen samkjøres med togets, og avgangstidene sikrer korrespondanse.

Bybuss Sarpsborg

Det bør legges vekt på å sikre bedre løsninger for omstigning mellom tog og buss med god korrespondanse. Noen linjer gis halvtimesrute i rushtidene, eventuelt også på dagtid.

Glommaringen

Glommaringen bør ved kommende nyanlegg gis en trasé som sikrer stopp ved jernbanestasjonene i både Sarpsborg og Fredrikstad. Den høye frekvensen med 15 min grunnrute og 7,5 minutter i rushtidene opprettholdes. Deling av ringen i to pendler som begge betjener de to bysentrene, kan gi bedre pålitelighet og korrespondanse.

Bybuss Fredrikstad

Bussterminalen i Fredrikstad trenger økt kapasitet, og i sammenheng med ny jernbanestasjon på nytt dobbeltspor ser det ut til at det enklere kan sikres en god tilknytning mellom buss og tog. Flere linjer gis halvtimesrute, og avgangstidene sikrer korrespondanse med tog.

Bybuss Moss

Moss vil få fire togavganger i timen til/fra Oslo, og bybussfrekvensene bør styrkes (kvartersruter) for å samsvare og korrespondere med dette tilbudet. Det legges vekt på å knytte sentrumsterminalen og trafikksenteret ved ny jernbanestasjon godt til hverandre, med et ruteopplegg inkludert omstigning buss/buss som søker å sikre korrespondanse for alle togavganger for alle bybusslinjer..

For Moss foreligger det fra før forslag fra ØKT om å omforme deler av bybussnettet til to metrobusslinjer i ring hhv. pendel og med kvartersruter. Den ytterligere tilbudsøkningen som full togkorrespondanse krever, er derfor begrenset på deler av nettet. Metrobussene bør gis en trasé som passerer ny jernbanestasjon, med prioritering av korresponderende forbindelse til sykehuset.

Bybuss Askim

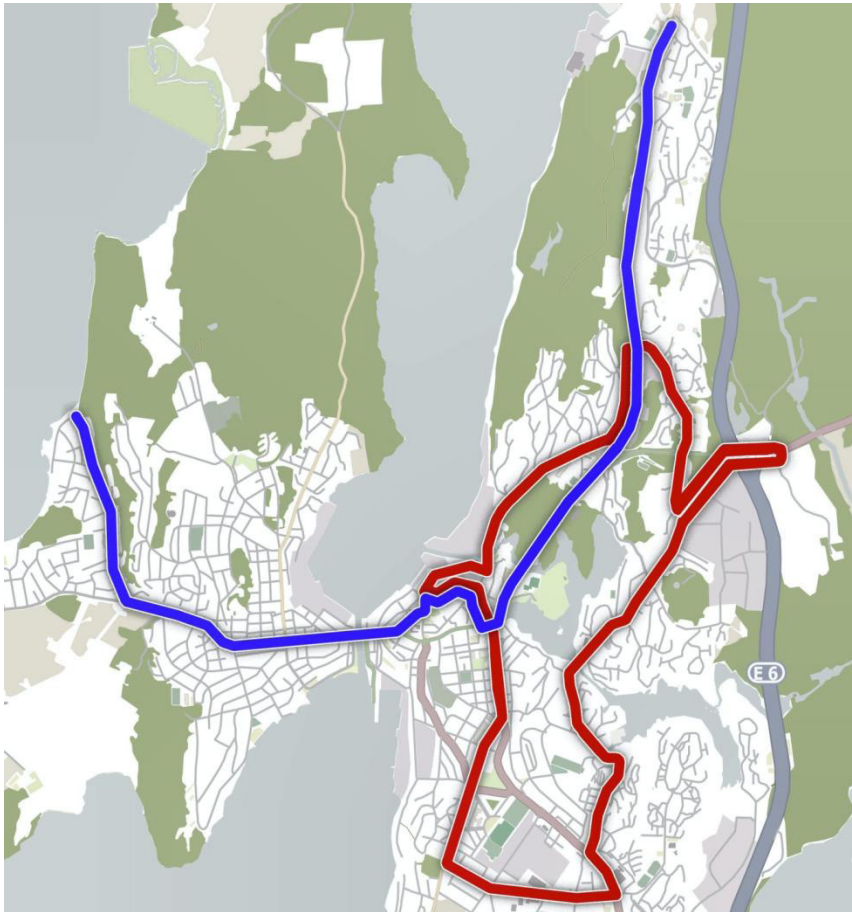
Bybussen i Askim bør gis sentrumsholdeplass ved stasjonen og korrespondere med tog. Omlegging fra ringlinje til pendellinje vurderes.

Nytt sykehus på Kalnes

Det nye sykehuset for Østfold, og Vestby, på Kalnes vil bli betjent med et betydelig antall linjer. Det er opprettet en ny linje (211) fra Skjeberg gjennom Sarpsborg sentrum til sykehuset og videre til Råde stasjon. I Skjeberg er det korrespondanse med buss 100 til og fra Halden og i Råde med tog til og fra Moss og mot Ski og Oslo.

Mellom Sarpsborg sentrum/jernbanestasjon og Kalnes settes det i gang egen rute som korresponderer med togene. Det blir også direkte buss til og fra Fredrikstad, i rushtidene ekstra direkte pendlerlinjer. Indre Østfold knyttes til sykehuset med omstigning i Sarpsborg sentrum eller på Grålum. Timeekspresens linje 3 supplerer tilbudet.

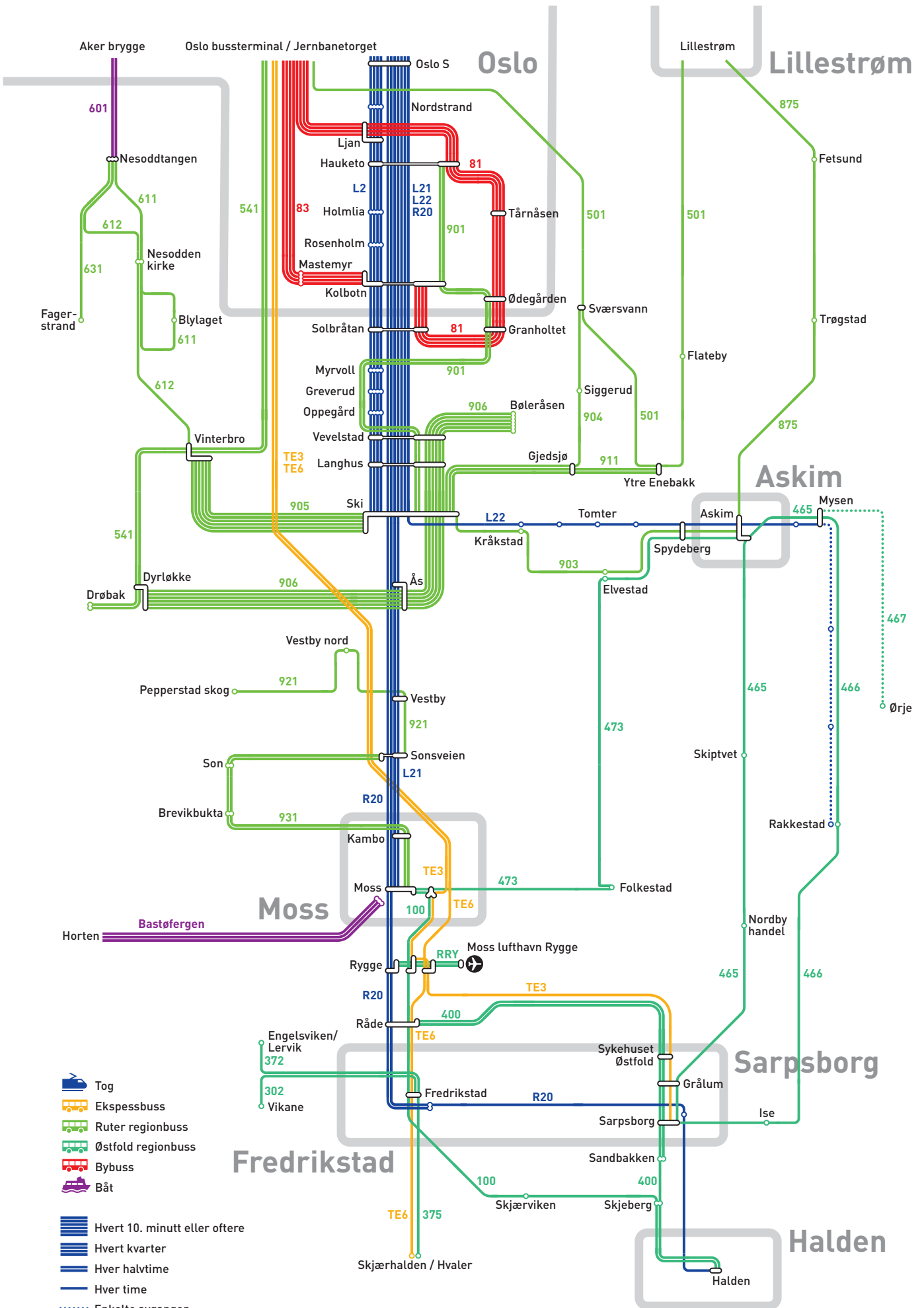
Særlig mellom Sarpsborg sentrum og sykehuset bør det etter hvert kunne være grunnlag for å øke frekvensen. Med korrespondanse der og på Grålum kan store deler av Østfold oppnå god frekvens på kollektivtilbudet til og fra Kalnes.



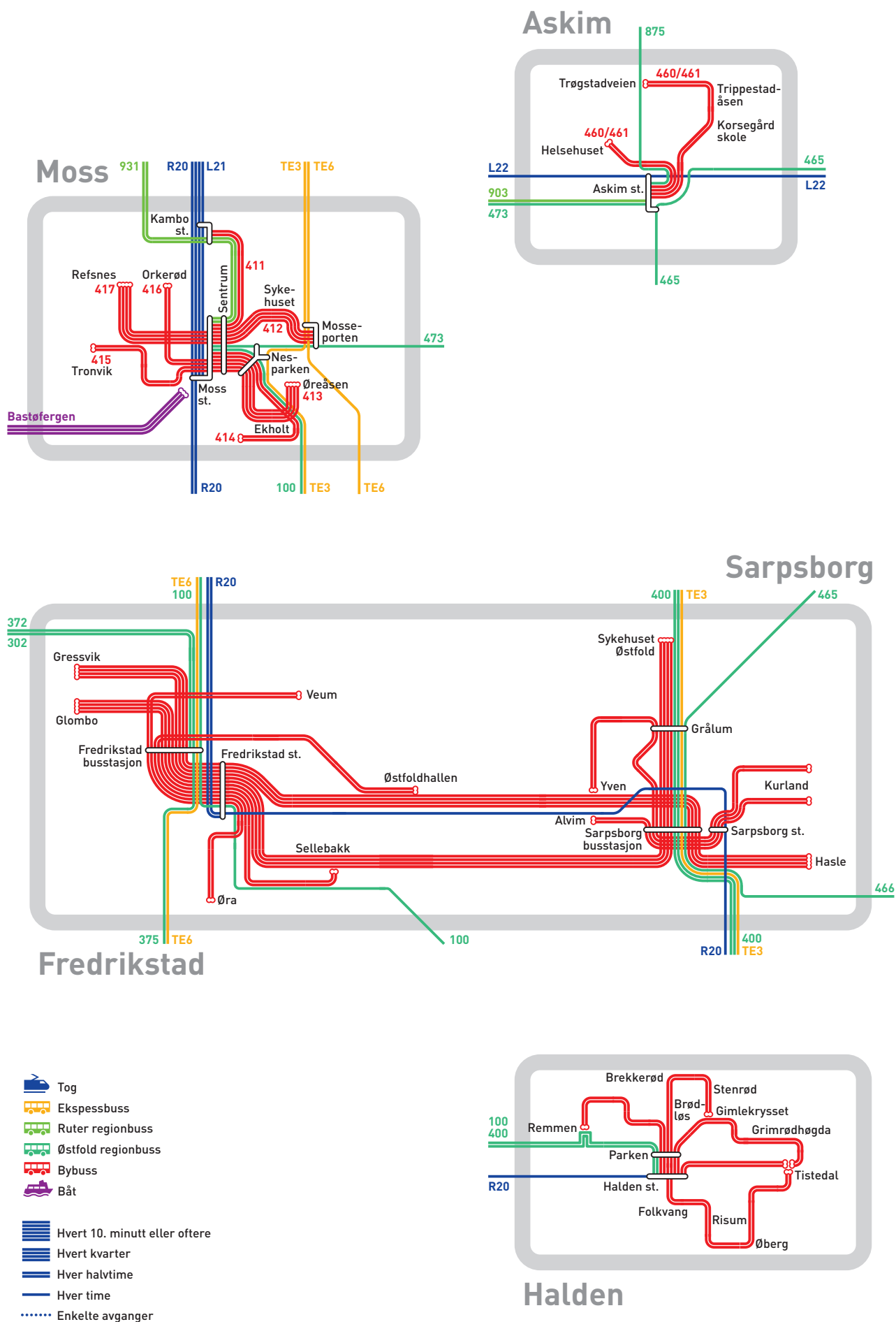
Figur 6.3. Forslag til Metrobuslinjer i Moss.



Figur 6.4. Det utvidede sykehuset i Moss vil ha ca. 1000 pasienter daglig og får forsterket rolle som målpunkt for bybuss/Metrobuss.



Figur 6.5. Prinsippskisse for sømløst nett 2023.



Figur 6.6. Prinsippskisse for bybussene i sømløst nett 2023. Bybussene er de mest høyfrekvente og suppleres av andre lokale bylinjer. Skissene er overordnede og prinsipielle og ikke ment å skulle vise detaljerte traseer. For å få bedre korrespondanse og punktlighet legges det vekt på pendellinjer fremfor ringer og sløyfer der det er mulig.

Son/Vestby

Tilbudet på matebussen Brevik - Son - Sonsveien (932) dobles til halvtimesfrekvens med korrespondanse til hvert tog på linje L21 på Sonsveien. Den fylkesgrensekryssende busslinjen Moss – Sonsveien – Vestby (931) får nytt endepunkt i nord ved Sonsveien. Også denne linjen bør frekvensstyrkes i samsvar med toget.

Matebuss (921) mellom Vestby stasjon og Pepperstad og Randem samordnes med betjening av Hølen og forlenges dermed til Sonsveien, som blir trafikksenter for tog og tre busslinjer. Frekvensstyrking i samsvar med toget vurderes.

Lokalbuss Ski/Ås/Drøbak

Ski blir et svært viktig trafikksenter for det fremtidige kollektivtrafikksystemet i sørkorridoren. Direktetog kjører på Follobanen hvert 10. minutt og bruker 12 min til/fra Oslo S. Fulltstoppende lokaltog på linje L2 Ski – Lysaker kjører med 15 minutters frekvens.

Det vil være nødvendig med fremkommelighets-tiltak i Ski sentrum. Et godt kollektivknutepunkt her, med god fremkommelighet for buss som sikrer omstigning mellom buss og tog, er også et suksesskriterium for hele Follobaneprosjektet. Statens vegvesen leder arbeidet med vei- og gateplan for Ski der fremkommelighet for buss, blant annet med midtstilte kollektivfelt langs de tre store innfartsårene, er hovedinnholdet.

Frekvensen på busslinjene øst-vest Ski – Vinterbro (905) og nord-syd Bøleråsen/Vevelstad - Ski - Dyrløkke/Drøbak (906) fortettes til 10-minutters frekvens, og det legges opp til korrespondanse med alle direktegående tog til Oslo S. Linje 902 (Tusenfryd/Vinterbro – Ski) fortettes til 15 minutters frekvens.

Enebakk

Når Follobanen åpner, vil forbindelsen fra Ytre Enebakk til Oslo være raskere og mindre preget av køforsinkelser med buss (911)/tog via Ski enn dagens hovedforbindelse med direkte buss (501) via Klemetsrud. Busslinje 911 foreslås styrket ved at det kjøres halvtimesfrekvens med mating til direktetog på Ski som grunnrute, med frekvensstyrking i rushtidene. Tidligere planlagt

frekvensfortetting mellom Ytre Enebakk og Oslo på linje 501 kan da utgå.

Denne omprioriteringen styrker Skibyen som regionsentrum og gir færre direkte busser inn i Oslo sentrum.

Nesodden

Nesodden har sine hovedlinjer via Nesoddtangen og båt til Oslo. For å styrke forbindelsene mot Follo, og samtidig gi bedre kollektive reisemuligheter sydoover mot Østfold, kjøres buss med timesfrekvens fra Nesoddtangen via Fagerstrand og Nesodden kirke til Vinterbro. Når linje 612 knyttes sammen med det øvrige kollektivtilbudet på Vinterbro, må de andre linjene på Nesodden synkroniseres med den felles symmetriaksen som gjelder for det jernbanerettede kollektivnettet på Østlandet og får dermed nye minuttall. Ellers videreføres tilbudet som i dag.

Ski - Vevelstad - Oppegård - Hauketo

En gjennomgående busslinje (901) mellom Ski og Hauketo stasjoner vil gi flatedekning for enkelte områder som har urimelig lang gangavstand til kollektivtrafikk i dag, samtidig som sammenbinding av busslinjer som i dag også har matefunksjon til tog, gir nye direkte reisemuligheter nord-syd utenom jernbaneaksen. En slik busslinje vil også avlaste bybuss 81 i Oslo, hvor kapasiteten ellers måtte styrkes på annen måte.

Med 15 minutters rute og økt kapasitet på Østfoldbanen kan bussforbindelsen ende ved Hauketo stasjon, med omstigning til tog, en rekke busslinjer og fremtidig trikk.

Parallelt kan Kolbotn stasjon vurderes som knutepunkt mellom tog og ny endeholdeplass for busslinjene 81 og 83.

6.5 Grensekryssende busslinjer

Det formelle ansvaret for fylkes- og landegrensekryssende trafikk er noe uklart. Løyveprosessene er definert, men uten at det samtidig er presisert hvordan ansvaret for å betjene markedet og gi kunder og innbyggere et hensiktsmessig tilbud skal forstås. Det registreres at man i de enkelte fylkeskommunene gir uttrykk for at man bare har ansvar for trafikk innen eget fylke.

Kundene har ikke slike grenser for sitt reisebehov, og staten har et begrenset ansvar, for eksempel for tog. Det er et naturlig utgangspunkt for Sømlost i sør at en samarbeider om grensekryssende busstrafikk der det er et naturlig markedsbehov.

Moss - Son/Vestby

For få år siden var det tidligere gode busstilbudet over fylkesgrensen mellom Moss og Son/Vestby nærmest avvirket, innenfor rammen av den daværende organisasjonsmodellen. Ruter og ØKT fant imidlertid frem til en pragmatisk løsning, slik at det i Ruters regi er gjennomgående buss Moss - Son - Sonsveien - Vestby med timesfrekvens.

Frekvensøkning bør vurderes i sammenheng med kommende halvtimesruter på lokaltoglinje L21. Samtidig er bedre samordning med bybussnettet i Moss ønskelig, slik at opplevd frekvens i nordre bydel økes og det økonomiske grunnlaget styrkes. Samordningen gjelder både tidtabellmessig og med hensyn infomasjon. Felles trasé i Moss for bybuss 411 og Ruters linje 931 kan være en mulighet. I de økonomiske beregningene er en slik felles løsning lagt til grunn, med en årlig besparelse på ca. 2 mill. kr.

I Ruters sonestruktur er Moss sone 5S, mens Moss og Rygge er én sone hos ØKT. Sonene bør kunne bli sammenfallende som ledd i en forenklet sømløshet, samtidig som Ruters sone 5S fremkommer i kundeinformasjonen.

Askim - Trøgstad - Lillestrøm

Trøgstad kommune i Østfold har sin oslorettede trafikk via Lillestrøm (linje 875). Ruter står for denne trafikken etter avtale med ØKT, som samtidig har busstilbud mot Askim (linje 455) og med lavere frekvens mot Mysen (456). Trøgstad kommune representerer en sone i både Ruters og ØKTs system, men prisene og andre bestemmelser er ikke sammenfallende. Åpning av Follobanen vil gjøre osloreiser via Askim og Ski mer attraktivt reisetidsmessig enn i dag. Samtidig vil gjennomgående trafikk mellom Indre Østfold og Lillestrøm åpne nye kollektive reisemuligheter. I forprosjektet er det tatt opp en idé om en stamlinje Moss - Askim - Lillestrøm via Trøgstad med timesfrekvens. Linjen kan eventuelt deles i to i Askim dersom det er mest praktisk, se også punkt 6.6.

Ørje - Mysen - Askim - Ski

Nettbuss' i utgangspunktet kommersielle tilbud (Töcksfors) - Mysen - Askim - E18 - Oslo bussterminal er gradvis redusert, og opprettholdes nå midlertidig gjennom fylkeskommunalt tjenestekjøp med kommunal delfinansiering. Utredning av fremtidig tilbud i ordinær offentlig konkurranseutsatt regi bør skje ut fra markedsvurderinger og kundebehov uavhengig av at linjen er fylkesgrensekryssende.

En ny forbindelse bør basere seg på toget innenfor Ski, både før og etter åpningen av Follobanen. Ressursene på tvers av fylkesgrensen bør utnyttes ved at en vurderer kobling med Ruters nåværende lokalbusslinje (903) mellom Ski og Kråkstad/Bjastad ved E18.

6.6 Stambusslinjer

Toget har et godt dekkende tilbud i sørkorridoren for de fleste trafikkunge reiserelasjonene. Buss supplerer der toget ikke går, i praksis særlig på en del relasjoner på tvers av osloretningen. Et oversiktlig, attraktivt sømløst nett bør søke å tilby noen stambusslinjer med stive ruter, i korrespondanse med tog der det er aktuelt, og helst med timesruter på dagtid.

Hva som skal kunne karakteriseres som stambusslinjer, kan vanskelig baseres på klare kriterier, men de bør være sammenbindende mellom byer/knutepunkter og ha eller kunne få et markedsgrunnlag som minst forsværer målsatt timesfrekvens.

Halden - Strömstad

Grensependelen (111) drives av svenske Västtrafik og inkluderes ikke i prosjektet.

Sarpsborg - Mysen - Askim - Skiptvet - Sarpsborg

Busstilbudet i lokaltog L22s forlengelse langs Østre linje mellom Mysen og Sarpsborg kombineres med nyopprettet ringlinje (465) Sarpsborg - Mysen - Askim - Skiptvet - Sarpsborg, som blant annet skal bidra til bedre bussforbindelse mellom Indre Østfold og Sarpsborg med nytt sykehus på Kalnes.

Fredrikstad - Skjærhalden

Busstilbudet Skjærhalden - Fredrikstad utvides til halvtimesfrekvens i korrespondanse med intercitytog R20.

Moss - Fredrikstad - Skjeberg - Halden

Gjennomgående buss mellom Moss og Halden (100) betjener blant annet befolknings- og næringsaktivitetstette områder i Rygge og Råde med lang avstand til jernbanestasjon og den direkte forbindelsen mellom Fredrikstad og Halden helt utenom togkorridoren. Linjen bør ha timesfrekvens på hele strekningen, i korrespondanse med tog.

Moss - Askim

Bussforbindelsen mellom Moss og Askim (473) gjennom Våler og Hobøl bør ha fast timesfrekvens i korrespondanse med tog - i Askim også med buss mot Lillestrøm. Eventuelt kan linjene kjøres gjennomgående. Busstrasé via sykehuset i Moss kan vurderes. Som ledd i denne stamlinjestyrkingen kan bussforbindelsen Moss - Svinndal (580) kuttes i vestenden ved Folkestad i Våler med korrespondanse med 473 mot Moss.

Enebakk - Oslo

Buslinje 501 opprettholdes med dagens frekvenser mellom Oslo og Ytre Enebakk. Tidligere planlagt frekvensstyrking utgår til fordel for økt frekvens mot Ski, med omstigningsmulighet til tog gjennom Follotunnelen.

Drøbak - Oslo

Mellom Drøbak/Frogn og Oslo er det et godt etablert og fungerende tilbud (541/542). Bussen betjener områder som ikke dekkes av tog, samtidig som det mangler gode veiforbindelser i området som kunne knytte Drøbak/Frogn til Ås og Ski og rask togforbindelse mot Oslo. Så lenge veinettet er som i dag, bør busstilbudet mellom Drøbak og Oslo videreføres som en styrket, høystandard busskorridor.

Kommersielle fjernbuslinjer

De gjenstående Timeekspreslinjene i regi av Nettbuss er:

TE3 Oslo - Moss - Sarpsborg

TE6 Oslo - Råde - Fredrikstad - Skjærhalden

Disse linjene er et godt supplement til det offentlig styrte kollektivtrafikktilbudet, men betjener relasjoner og strekninger som også er dekket av dette. Forutsatt et offentlig styrt og finansiert busstilbud mellom Fredrikstad og Skjærhalden som nevnt foran, vurderes det derfor i utgangspunktet ikke som nødvendig å opprette nye linjer i offentlig regi dersom ytterligere deler av det kommersielle busstilbudet skulle bli avvirket. Det kan imidlertid i så fall bli naturlig å styrke frekvensen på enkelte av ØKTs og Ruters linjer.

6.7 Innfartsparkering

Innfartsparkering skal være tilrettelagt parkering for kollektivtrafikanter, felles for alle driftsarter og operatører, lokalisert ved stasjoner, stoppesteder og brygger. Parkeringen skal primært tilrettelegges for kunder som reiser til og fra steder hvor det på en del av reisestrekningen er, og i praksis må være, et rutetilbud som er for svakt til at det er et reelt alternativ i alle sammenhenger.

I utgangspunktet bør kapasiteten for innfartsparkering søkes tilpasset behovet for slike kombinerte reiser. Mange innfartsparkeringsplasser og en høy andel innfartsparkerende av trafikantene er imidlertid ikke et mål i seg selv. Innfartsparkering er bare vellykket hvis det bidrar til en i sum økt kollektivtrafikkandel.

Ved stasjoner som Sonsveien, Kambo og Råde bør innfartsparkering være et viktig grep og prioriteres både økonomisk og med hensyn til arealbruk. Særlig i byene bør det primært satses på buss, gange og sykkel til og fra tog og eventuelt ekspressbuss. Her kan både finansiering og etterspørselsregulering gjøre det nødvendig med parkeringsavgift. Mest praktisk bør slik avgift knyttes til billett og betalingsløsning for kollektivtrafikken. Det er videre vesentlig at tilbudet finnes både for periodekortbrukere og for tilfeldig reiende med enkeltbillett.



Figur 6.7. Bussen venter på ankommende tog på Sonsveien stasjon. Både ruteopplegg og informasjonssystemer må sikre pålitelig korrespondanse, også ved forsinkelser.

6.8 Korrespondansesikring

For å sikre pålitelig korrespondanse bør en søke å ivareta blant annet følgende forhold:

- Løpende ruteplansamarbeid må være pålitelig og ta hensyn til partenes frister for å gjennomføre endringer som sikrer samordning.
- Bussene må ha gode nok kjøre- og reguleringstider, slik at en under normale forhold alltid rekker togavgang med rimelig margin. (Dette kan gi behov for flere busser i trafikk).
- Bussenes avgangstid fra stasjonen må være hensiktsmessig ift togets ankomsttider, ikke driftstilpasset for buss slik det enkelte steder er i dag. (Også dette kan kreve flere busser i trafikk).
- Ved forsinkelser på tog må korresponderende busser få informasjon om forventet ankomsttid for toget slik at de kan vente, og motsatt. Dette kan løses f.eks. ved meldinger via sanntidssystem (SIS) eller tilsvarende, evt radiosamband direkte mellom buss og tog. Dette krever en videreutvikling av allerede eksisterende systemer.
- Det er behov for tilstrekkelig reguleringstid på bussenes endeholdeplasser slik at det tåles enkelte forsinkelser uten at det betyr at det tar urimelig lang tid før forsinkelser er hentet inn. (Dette kan også kreve flere busser i trafikk).
- På stasjoner med 30 minutters frekvens eller lavere på tog bør det, for å sikre sømløs overgang mellom buss og tog, vurderes avviksberedskap i form av "pikettbusser" som står klare for å frakte passasjerer som kommer med forsinket tog. Det bør sikres avtaler mellom NSB, Ruter, ØKT og deres operatører med en gjensidig forpliktelse om at det ved avvik skal iverksettes tiltak som gjør at kundene kommer frem selv ved avvik.
- Når det kjøres buss for tog, som oftest tar lengre tid enn tog, må det sikres at bussene har rutetider for denne varianten slik at bussene ikke har kjørt når buss for tog ankommer.

6.9 Samordnet areal- og transportplanlegging

Uten et kollektivtrafikkorientert arealplangrep er det vanskelig å lykkes godt i arbeidet for økt kollektivtrafikk og høyere kollektivandeler, og i hvert fall innenfor akseptable økonomiske rammer. Dersom kollektivtrafikk skal være et reparerende tiltak etter en planlegging og utbygging på biltrafikkens premisser, blir resultatet aldri godt, og ikke i samsvar med de målene som settes i overordnede planer. Lokaliseringen av det nye sykehuset på Kalnes er dessverre et litt for tydelig eksempel på at vi etter en i mange sammenhenger uheldig lokalisering nå er inne i en reparerende fase.

Den prinsipielle forståelsen for disse sammenhengene er økende. Men i praktisk kommunepolitikk viser det seg at vi ofte står overfor vanskelige avveininger. De ansvarlige for lokal kollektivtrafikk er avhengig av argumenters kraft alene, og har ikke de virkemidlene i form av innsigelsesmyndighet som statsetater som Statens vegvesen og Jernbaneverket har.

Et mer kollektivtrafikkorientert plangrep innebærer blant annet:

- Konsentrasjon av utbyggingen til bysenter, kollektivtrafikkkorridorer og prioriterte knutepunkter.
- Sentralisert plassering av arbeidskraftintensivt næringsliv er av særlig viktighet, også fordi det da er lettere å få etablert en restriktiv parkeringspolitikk.
- Boliger og arbeidsplasser plasseres i eller mellom allerede utbygde områder, slik at det naturlig legges til rette for effektive kollektivtrafikklinjer med høy frekvens.

I enkelte sammenhenger kommer disse retningslinjene i konflikt med andre prioriterte hensyn. Markavern og jordvern gir i utgangspunktet en spredt utbygging. Reiseveiene blir lange, og behovet for motorisert transport tilsvarende stort. Økonomisk velstand bidrar til at behovene i stor utstrekning blir realisert.

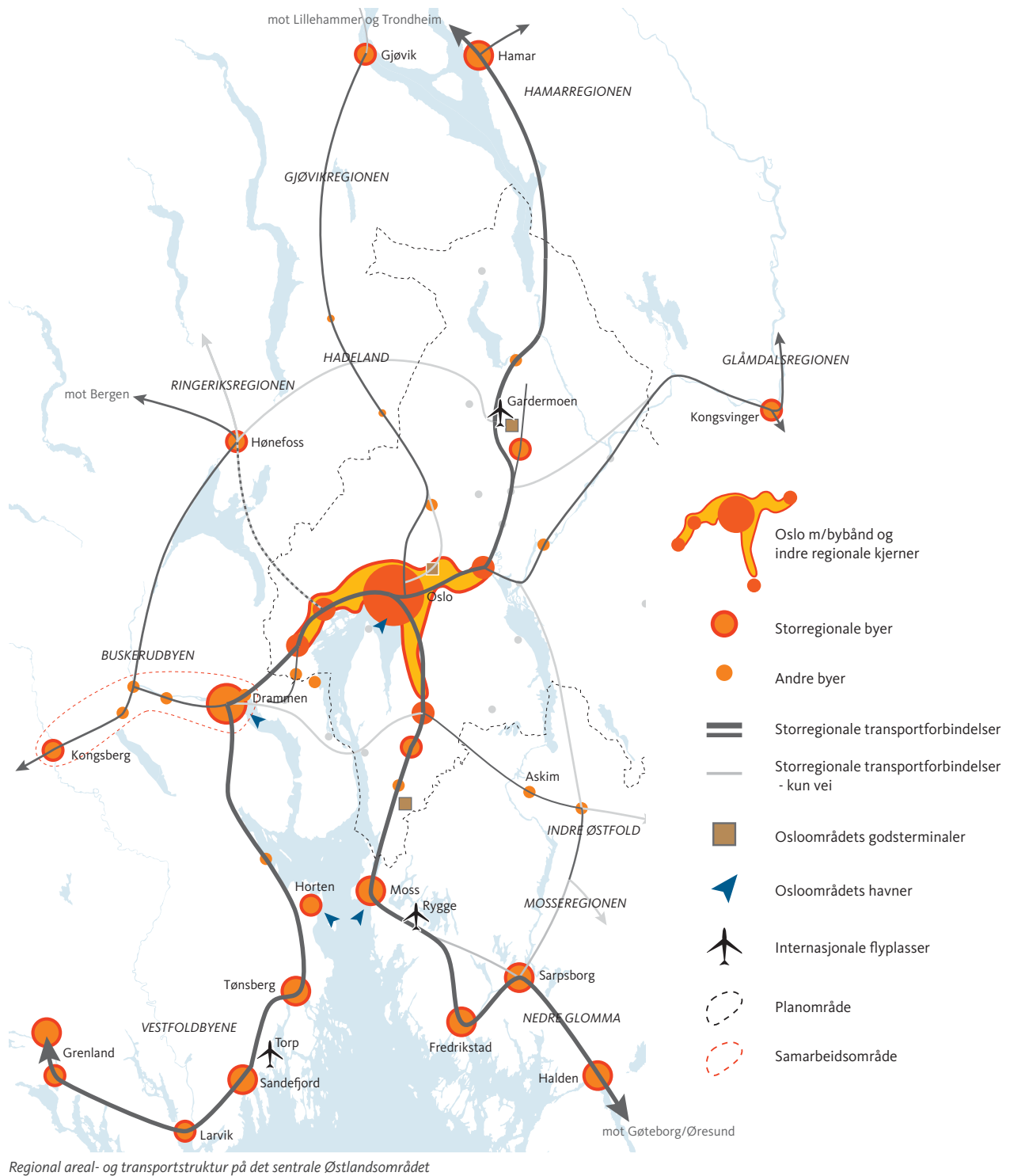
Det regionale plansamarbeidet Oslo og Akershus er etablert for å få planprosesser som kan styre utviklingen i retning av de målene det er bred overordnet oppslutning

om. Dette plansamarbeidet er i en avsluttende fase, med kollektivtrafikkbasert by- og knutepunktskonsentrasjonsom en klar anbefaling.

Plansamarbeidet har, vi kan i vår sammenheng si dessverre, vært avgrenset til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, for så vidt uavhengig av det funksjonelle hovedstadsområdet, som i hvert fall omfatter de nordre delene av Østfold. I de langsiktige perspektivene har imidlertid Plansamarbeidet også sett litt inn i nabofylkene. Sammenhengene med deler av særlig Buskerud og Østfold blir stadig viktigere, ikke minst på grunn av raskere transporttilbud - med tog, men også ved motorveiutbygging.

For å lykkes med målene for kollektivtrafikkens vekst og markedsandeler er sømløshet en nødvendig, men ikke tilstrekkelig, betingelse. En kollektivtrafikk som betjener ønsket utbyggingsmønster og en arealbruk som bygger opp om grønne trafikkløsninger, krever et tett samarbeid og bruk av relevant kollektivtrafikkkompetanse.

I Østfold er det naturlig å søke frem til samarbeid om en fylkesplanlegging som kan bli minst like bindende for kommunenes arealbruk som det som er intensjonen for det regionale plansamarbeidet i Oslo og Akershus. En mer kollektivtrafikkorientert lokalisering av statsinstitusjoner bør uavhengig av dette kunne fremstå som et naturlig strakstiltak.



Figur 6.8. Det regionale plansamarbeidet for Oslo og Akershus ser også på alternative perspektiver for utviklingen i hele det sentrale Østlandsområdet, her illustrert ved perspektivet "Kjerner og knutepunkt".

6.10 Billetter og priser

Billettberere. I samsvar med Stortingets nylig uttrykte ønske bør billettbererne kunne brukes på landsbasis, uavhengig av fylker og selskaper. Mye taler for at dette vil kunne bli et statlig krav. Mellom NSB, ØKT og Ruter ligger det allerede teknisk godt til rette. De nødvendige forretningsmessige avtalene bør komme på plass for at kundene så snart som praktisk mulig skal kunne bruke de tre reisekortene om hverandre.

Innenfor Oslo og Akershus gjelder det tilsvarende i dag for billettapp'ene til NSB og Ruter. Kildekoden for RuterBillett vil etter avtale eventuelt kunne være fritt tilgjengelig for ØKT.

Partene bør arbeide for å gjøre kundegrensesnittene så logisk sammenfallende som på noen måte mulig. Dette gjelder blant annet betegnelser og handlingsrekkefølge for selvbetjeningsløsninger. Foreløpig er kundegrensesnittene noe ulike, og det vil selvsagt alltid være en utfordring å presentere løsninger som er enkle for lokale reiser med få valg, samtidig som en skal tilby fjernreiser med en rekke valgmuligheter, inkludert standardalternativer.

Pris. Sømløshet krever i praksis et sammenfallende system for prisberegning. Samtidig er det ønskelig, men ikke like nødvendig, at prisnivået er sammenfallende. En grunnleggende utfordring i vår sammenheng er som nevnt at ØKT og Ruter har sonepris, mens NSB praktiserer strekningspriser tilnærmet basert på kilometer reiselengde.

I Ruters trafikkområde, Oslo og Akershus, merker ikke kundene denne forskjellen. NSBs prisberegningsmodell praktiseres her bare i oppgjøret mellom NSB og Ruter. Ruter betaler eventuell differanse i inntekt basert på de to modellene, samtidig som inntektene deles etter avstand for kombinerte reiser, for eksempel matebuss pluss tog. Dette er det gjort nærmere rede for i punkt 4.8.

Innføring av en felles sonestruktur, ved at NSB går over til å bruke dagens soner og priser hos ØKT og Ruter, vil i utgangspunktet gi et inntektsbortfall som i tilfelle må kompenseres ved økt offentlig tjenestekjøp, eventuelt i kombinasjon med økt sonepris.

Både Ruter og særlig ØKT har en prising som kutter prisen etter få soner, slik at lange reiser faller svært rimelig, jf. punkt 4.8. Dette er økonomisk mulig fordi omfanget av slike lange reiser er relativt begrenset sammenlignet med trafikken i Oslo og nærkommunene, henholdsvis i og rundt Østfoldbyene. Endring av slike sonekuttbestemmelser kan eventuelt være et bidrag til samordning og sømløshet uten for store tilskuddskonsekvenser.

Soneinndeling. Forprosjektet har ikke gitt rammer for konkret utredning av pris- og sonestruktur med tilhørende økonomiske konsekvenser. Det anbefales at en i en videreføring utreder konsekvensene av en felles sonemodell for de tre partene. Ved siden av dagens modell skisseres to mulige retninger for ytterligere forenkling i figur 6.9.

Én mulighet er å øke sonestørrelsen i Østfold ytterligere, samtidig som en eventuelt fjerner bestemmelsene om maksimalpris som for tre soner for enkeltbillett og i praksis én sone for 30-dagersbillett.

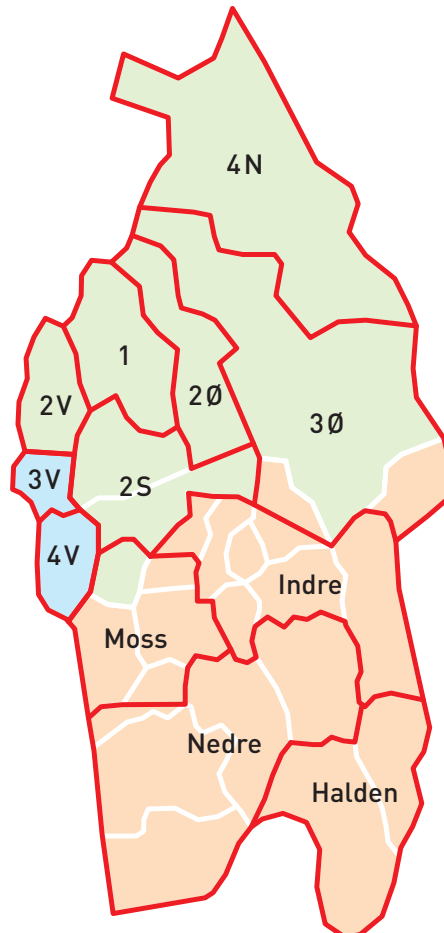
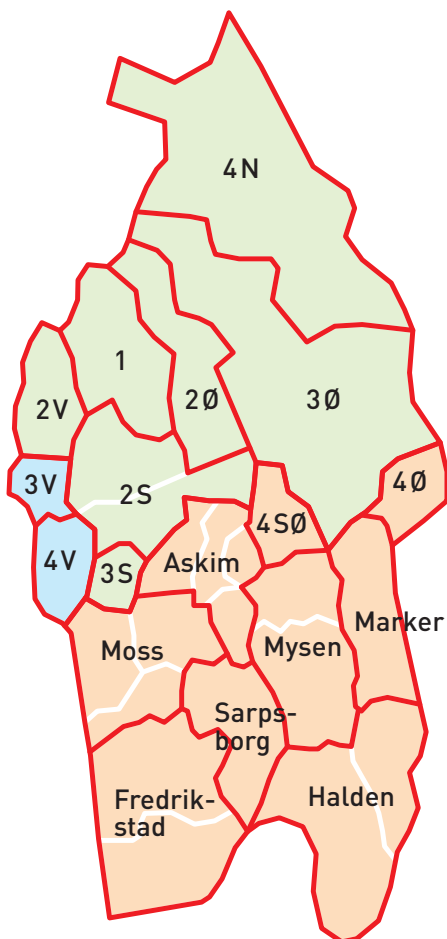
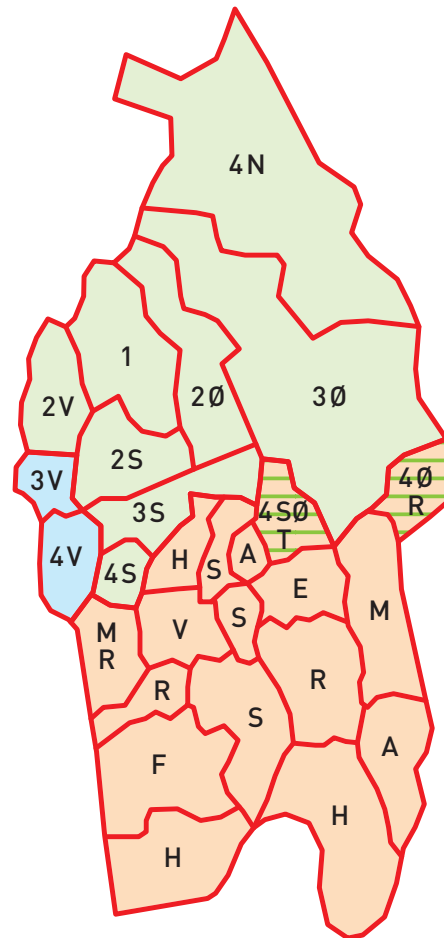
En annen mulighet, som også inkluderer mulig fjerning av sonekutt, er å slå sammen sonene til enda færre, samtidig som en tar utgangspunkt i marked og reisemønster fremfor kommunegrenser når sonegrensene trekkes. Dette kan gi sonesammenslåing også over fylkesgrensen.

Begge alterantiver kan sees i sammenheng med den evalueringen og revurderingen av soneinndelingen som pågår, både i Østfold og i Oslo og Akershus. Blant det som her vurderes, er én sone for hele Østfold og færre soner i Follo.

Figur 6.9. Prinsippskisser for mulige retninger for samordning av sonemodell. (Lys grønn: Oslo og Akershus. Beige: Østfold. Lys blå: Buskerud.)
 Øverst til høyre: Dagens soneinndelinger.

Nederst til venstre: Større soner i Østfold og sonesammenslåing i Follo.

Nederst til høyre: Større soner på tvers av fylkes- og kommunegrensene.



6.11 Informasjon

Informasjon til eksisterende og potensielle kunder bør ta utgangspunkt i funksjonelle trafikkområder og være ensartet og gjennomgående på tvers av selskapenes ansvarsområder.

Et klart bidrag til sømløshet er reiseplanleggere med sammenfallende kundegrensesnitt, og Ruter, ØKT og de øvrige administrasjonsselskapene på Østlandet bør samarbeide om dette. Det tekniske grunnlaget er til stede.

Linjenummer bør også i busstrafikken gis mening på tvers av fylkesgrensene, og for eksempel slik at viktige linjer, stamlinjer, har runde nummer.

NSB har oppgavene som togoperatør som utgangspunkt for informasjonen, og det er ikke rimelig å forvente samme bredde i kollektivtrafikkinformasjonen som hos administrasjonsselskapene. NSB arbeider imidlertid med en mer fullstendig reiseplanlegger, bygd på togtilbudet som det primære. Et positivt bidrag til sømløshet vil det uansett være om en på hensiktsmessig måte la inn lenker til administrasjonsselskapene, alternativt til en fullstendig og nøytral nasjonal reiseplanlegger, slik at kundene lettere kunne finne frem til fullstendige kollektive reisekjeder.

Infrastrukturen i informasjonssystemet må legge til rette for effektiv avviksinformasjon i alle medier, inkludert forbedret skilting på stasjoner og knutepunkter.

Figur 6.10. Nettstedene til Ruter, ØKT og NSB.

6.12 Avvikssamordning

Ved så vel planlagte som akutte avvik er det et betydelig potensial for bedre informasjon til kundene, og spesielt om alternative reisemuligheter på tvers av de ansvarsgransene som i utgangspunktet gjelder. Dette krever avtaler om reise på "fremmed" billett og praktisk samarbeid mellom informasjonsansvarlige. Slike avtaler bør så snart som praktisk mulig søkes opprettet mellom de tre partene.

Når det gjelder erstatningstrafikk for tog, kan antakelig det eksisterende busstilbudet bidra mer enn det det hittil er lagt opp til. Dette gjelder både bruk av rutesatt tilbud, bruk av ledig materiell og mannskap utenom rushtid og omdisponering av busser på lite trafikkerte linjer - alt ut fra et ønske om en samlet optimalisering av tilgjengelige ressurser ut fra kundenytte på tvers av ansvarsgransene.

Det er kanskje særlig i ikke planlagte avvissituasjoner at en sømløs kollektivtrafikk virkelig blir satt på prøve.

NSB og Ruter har hatt innledende samtaler om en felles avvikssamordningsentral, og Ruter har foreslått etableringsbevilgning ved statlige belønningsmidler. Arbeidet har nå kommet inn i en konkretiserende fase, og ØKT og eventuelt andre kan inviteres til å delta.

7. Kortsiktig kapasitetsstyrking i sørkorridoren

Kapasiteten i den oslorettede kollektivtrafikken er allerede svært høyt utnyttet i rushtidene, med mange stående, dårlig komfort og faktisk eller skjult frakjøring eller avvisning i togtrafikken som resultat. Den høye kapasitetsutnyttelsen gjør systemet ekstra sårbart ved driftsavvik.

Situasjonen tilsier at kapasitetsøkende tiltak innføres nå, før ny infrastruktur ved Follotunnelen og videreført dobbeltspor i Østfold er på plass. Slik styrking vil dessuten forberede og bygge opp markedet, slik at det allerede er et forbedret grunnlag for videre vekst når Follotunnelen kan tas i bruk.

Kapasitetsstyrkingen vil i praksis måtte innebære at bussen midlertidig får en større rolle til og fra Oslo sentrum enn i dag og ønsket på lengre sikt.

Full toglengde

Det primære tiltaket må være anskaffelse av tilstrekkelig materiell for å gjøre det mulig med full/maksimal toglengde på alle avganger i en utvidet rushtid. Bedre plass utenom de maksimale toppene vil i noen grad også kunne påvirke etterspørselen.

Østre linje

På kort sikt er det ikke trafikkgrunnlag utenfor Ski for mer enn enkle togsett på Østfoldbanens østre linje utenom rustidene. Lengre perioder med doble togsett kunne vurderes utnyttet ved å etablere en fast kombinasjon med buss til og fra Ås, gjerne som en markert del av en styrket busslinje 906. Togtidene bør søkes justert slik at denne kombinasjonen sammen med mossetoget gir tilnærmet halvtimesruter i Ås.

Buss lokalt i Oslo

Knappe togressurser bør prioriteres for de lengre reiseavstandene. For å bedre situasjonen på de fullstoppende lokaltogene, og samtidig gi økt kapasitet for én ekstra togavgang i timen mellom Oslo S og Ski, bør det nærmere vurderes midlertidig å betjene trafikken til og fra Nordstrand, Ljan og Hauketo stasjoner med

buss. Om nødvendig kan også Holmlia vurderes i en slik sammenheng. Isolert sett er et slikt tiltak ikke ønskelig, men det kan bidra til at vi i en overgangsfase kan gi en økt og pålitelig kapasitet.

Ekspressbuss

For stasjoner med lav togfrekvens og lett tilgjengelighet til motorvei E6 kan direkte buss til og fra Oslo på de halvtimene i utkanten av rush når det foreløpig ikke går tog, være et godt alternativ. Reisetidene vil være noenlunde sammenfallende, så lenge en ikke tar underveistrafikk. Aktuelle relasjoner kan særlig være:

- Råde - Oslo
- Rygge - Oslo
- (Kambo- Son -) Sonsveien - Oslo
- Vestby - Oslo



8. Økonomisk oversikt

Eksakte avgrensinger er vanskelig for NSB og Ruter, men samlet bruker de tre partene årlig ca. 2,5 milliarder kroner på kollektivtrafikken i Oslo syd, Follo og Østfold. Økonomisk fordeling av konsekvenser av endringer skal skje etter det vinn-vinn-vinn-prinsippet som er gitt i mandatet, i utgangspunktet fristilt fra gjeldende avtaler.

Trafikktilbud

Summen av de forbedringstiltakene som drøftes i forprosjektet, har en netto kostnadsramme på anslagsvis 500 millioner kroner i årlig økte trafikkdriftskostnader, som tilsvarer nær 20 % økning. På dette stadiet er det bare gjort en skissemessig grov antakelse om inntektsvirkningene, tilsvarende 30 % av kostnadsøkningen for busstiltakene og 50 % for tog. For tog utgjør for øvrig kapitalkostnader for mer vognmateriell halvparten av kostnadsøkningen. I et litt lengre tidsperspektiv bør det legges til grunn at de busstiltakene som gjennomføres bør være så vidt gode at de etter få års innarbeiding ikke krever en tilskuddsandel på over 50 %. Dette reduserer i tilfelle netto kostnader med ca. 40 millioner kroner.

Av kostnadsøkningen oppfattes 15 millioner kroner til styrket busstilbud i Follo (Ruter) og 15 millioner kroner til bussbetjening i tilknytning til sykehuset på Kalnes og andre tiltak i Østfold

(ØKT) som bundet eller besluttet i andre sammenhenger. Det gjenstår dermed tiltak for ca. 465 millioner kroner for å oppnå skissert sømløshet.

Pris- og sonestruktur

Konsekvenser av alternative samordningsmodeller for prisberegning er ikke utredet i forprosjektet. Dagens ulikheter er imidlertid så vidt store at det er vanskelig å se for seg en felles løsning som ikke innebærer økt offentlig tjenestekjøp. Alternativet måtte være at store kundegrupper blir gitt en betydelig prisøkning. Vi har ikke funnet grunnlag for å gå inn på økonomiske anslag i forprosjektet.

Informasjon

Kostnadene for full informasjonssamordning bør være begrensede, siden det allerede finnes felles løsninger på svært mange områder. Grovt anslag er 10 millioner kroner.

Avvikssamordning

Bedre samordning av ressursene ved driftsavvik bør ha så mange fordeler, ikke bare for kundenes reiseopplevelse, men også økonomisk, at det i denne oversikten opereres med 0 som kostnadskonsekvens. Et nærmere anslag burde gi en negativ kostnad.

Tilbudsforbedring - netto årskostnad (mill. kr)	Felles	Tog	Bybuss, lokalbuss og matebuss	Grense-kryssende buss	Stambuss	Sum
Forsterket togtilbud etter åpning av Follobanen		300				300
Frekvensøkning Østfold for sømløs korrespondanse			75			75
Frekvensøkning Akershus/Oslo for sømløs korrespondanse			28			28
Frekvensøkning for samlet attraktivitet og bedre korrespondanse				30		30
Frekvensøkning Østfold for samlet attraktivitet og bedre korrespondanse					45	45
Frekvensøkning Akershus/Oslo for samlet attraktivitet og bedre korrespondanse					7	7
Ny pris- og sonestruktur	x					x
Samordnet informasjon	10					10
Avvikssamordning	0					0
Samlet kostnadsøkning ekskl. evt. soneendring	10	300	103	30	52	495
Herav bundet/besluttet		0	15		15	30
Netto kostnadsøkning ekskl. evt. soneendring	10	300	88	30	37	465

Figur 8.1. Oversikt over anslagsvise økonomiske konsekvenser av forbedringstiltak.



9. Sømløst resultat

Gjennomføring av tiltak som skissert for å oppnå Sømløst i sør, medfører at kundene i Oslo syd, Follo og Østfold vil oppleve blant annet dette:

- Uavhengig av hvilken av samarbeidspartneres informasjonsplattform kundene velger å gå inn på, finner de direkte eller via enkle lenker full informasjon om alle aktuelle reisemuligheter i området.
- Uavhengig av hvilken av samarbeidspartneres salgsløsninger kundene velger å gå inn på, kan de kjøpe billett for hele reisen i sammenheng.
- Kundene opplever et billett- og prissystem som er felles og gjelder gjennomgående for både tog og buss.
- Kundene finner godt tilrettelagt korrespondanse tog/buss og buss/buss i viktige trafikksentre og knutepunkter.
- Kundene tilbys en bussfrekvens som er økt tilpasset høyere togfrekvens på prioriterte bybuss- og stamlinjer.
- For kombinerte reiser som inkluderer sykkel eller bil, finner kundene lett trygg parkering, eventuelt mot betaling der det er nødvendig av hensyn til kostnadsdekning og/eller prioritering av arealbruk.
- Ved togforsinkelser sørger gode informasjonssystemer for at korresponderende buss venter innenfor definerte rammer. Normalt vil lav bussfrekvens gi størst behov for forskjøvet avgangstid. Ombord i toget får kundene informasjon både om forsinkelsen og eventuelle korrepondansekonskvenser og hvordan disse håndteres.
- Ved større driftsavvik samarbeider partene om erstatningstrafikk, både når avviket er planlagt og når det oppstår akutt.

Ressursene omdisponeres og trafikken omdirigeres slik at konsekvensene for kundene blir vesentlig redusert i forhold til det som hittil har vært vanlig. Kundene får informasjon i alle kanaler om avviket og ikke minst om alternative reisemåter.

I sum er det blitt vesentlig enklere å reise kollektivt. Eksisterende kunder opplever nye kvaliteter, og terskelen for å reise kollektivt er senket for nye kunder.

Tilsvarende sømløse kvaliteter bør etter hvert søkes etablert i det sentrale Østlandsområdet for øvrig.

10. Anbefaling

Det anbefales at partene med utgangspunkt i forprosjektet går videre med konkretisering av utvalgte delprosjekter med sikte på økt kollektivtrafikk og økte markedsandeler for kollektivtrafikken ved å bygge på prinsipper for sømløse reiser.

Prinsippene for et sømløst tilbud innebærer at partene tar felles ansvar for kundene hele veien, før, under og etter reisen, ved:

- Et trafikktilbud som gir pålitelig korrespondanse i prioriterte trafikksentre, på tvers av fylkesgrenser og ansvarsdeling.
- En infrastruktur som har tilstrekkelig kapasitet, og med vekt på pålitelig fremkommelighet på vei, gate og spor og attraktive trafikksentre for attraktiv omstigning.
- Felles betalingsløsning/billetter, på tvers av fylkesgrenser og ansvarsdeling
- Et prissystem som er enkelt og lett fattbart for kundene, og hvor prisen i utgangspunktet ikke er driftsartstilknyttet
- En informasjon som er gjennomgående på tvers av fylker og ansvarsdeling, og hvor kundene får fullstendige og sammenfallende svar, uavhengig av hvilken inngang de i første omgang velger.
- En avvikshåndtering som har beredskap for forsinkelser og driftsavbrudd, og hvor alternative transportløsninger etableres raskt og på tvers av ansvarsgrenser.

Arbeidet videreføres i fire deler, med en felles styringsgruppe for adskilte prosjekter:

1. A. Konkretisering av trinnvis utvikling av struktur for trafikksentre/knutepunkter.

B. Konkretisering på ruteplannivå av trinnvise trafikktilbudsendringer som er nødvendig for å oppnå sømløshet i prioriterte trafikksentre/knutepunkter.
2. Konkretisering i løpet av 2015 av plan for kortsiktig kapasitetsøkning og markedsoppbygging for oslorettet trafikk i perioden frem til Follobanen åpner.
3. Samordnet betalingsløsning, inkludert mulighet for gjennomgående sonestruktur, søkes gjennomført tidlig i 2016.
4. Prioriterte trafikktilbudsendringer med buss i grenseområdet mellom Østfold og Akershus, inkludert strekningene Askim-Ski og Askim-Lillestrøm.

Betalingsløsningen som omtalt i punkt 3 må sees i sammenheng med og vil få støtte fra nasjonalt arbeid og andre regionale prosjekter.

Informasjonssamordningen antas ivaretatt gjennom nasjonale tiltak kombinert med lokale/regionale tilpasninger, uten at det kreves et eget delprosjekt innenfor rammen av Sømløst i sør.

Når det gjelder avvikshåndtering, legges det foreløpig til grunn at pågående samarbeidsprosjekt mellom blant andre NSB og Ruter vil gi en tilfredsstillende ramme å ta utgangspunkt i også i Østfold.

