

A decorative red line runs horizontally across the top of the slide. It features a central trapezoidal shape that is wider at the top and narrower at the bottom, resembling a stylized train track or a bridge structure.

Bedre koordinering mellom jernbanen og øvrig kollektivtransport i distrikter og tettsteder

KID-seminar i Telemark 4. november 2009

Ass. direktør Johan Selmer, NSB Persontog

NSB-konsernet:



- NSB Persontog
 - 52 mill reisende (2008)
 - 50 nye togsett under levering
 - Omfattende renovering av øvrig vognpark
 - Ny rutemodell på Østlandet fra 2012
- CargoNet AS
 - Kombitog og systemtog
 - Norge og Sverige
- Nettbuss AS
 - Lokal rutetrafikk, Timekspress, Per Gynt Tours
 - Norge, Sverige, Danmark
 - 104 mill reisende (2008)
- ROM Eiendom



Bedre koordinering tog/buss

Den "sømløse" reisen

- Et felles ansvar
- Utnytt transportmidlenes sterke sider
- Velg knutepunkter og relasjoner
- Norge er ikke et foregangsland
 - Men det finnes også gode eksempler
- Skap felles arenaer

Bedre koordinering tog/buss Et felles ansvar

Staten og NSB:

Samarbeid med regionale myndigheter om et sammenhengende tilbud:

- **Rutesamordning**
- **Knutepunkter** / stasjonsutvikling / stoppmønster
- Takst- og billettsystemer
- Informasjon

En gjensidig utfordring

- NSB: Tog
- Fylkeskommunen: Buss / øvrig kollektivtransport

Mål: Den "sømløse" reisen

Bedre koordinering tog/buss

Utnytt transportmidlenes sterke sider

Toget

- **Hastighet**
≥100 km/t i reisehastighet på nye spor
- **Kapasitet**
Mange mennesker samtidig
- **Komfort og tiden om bord**
Arbeid og måltider (mer enn matpakken)

Bussen

- **Fleksibilitet og flatedekning**
Trasèer og rutetider
- **Kostnader**
Krever mindre trafikkgrunnlag og kan gi hyppigere avganger

Bedre koordinering tog/buss

Jernbanens infrastruktur bestemmer mulighetsrommet for togtilbudet



- Generell sporkapasitet
- Kryssingsmuligheter på enkeltsporet strekning
- Signaltekniske og sikkerhetsmessige begrensninger
- Stasjonsforhold; antall tog samtidig, plattformforhold

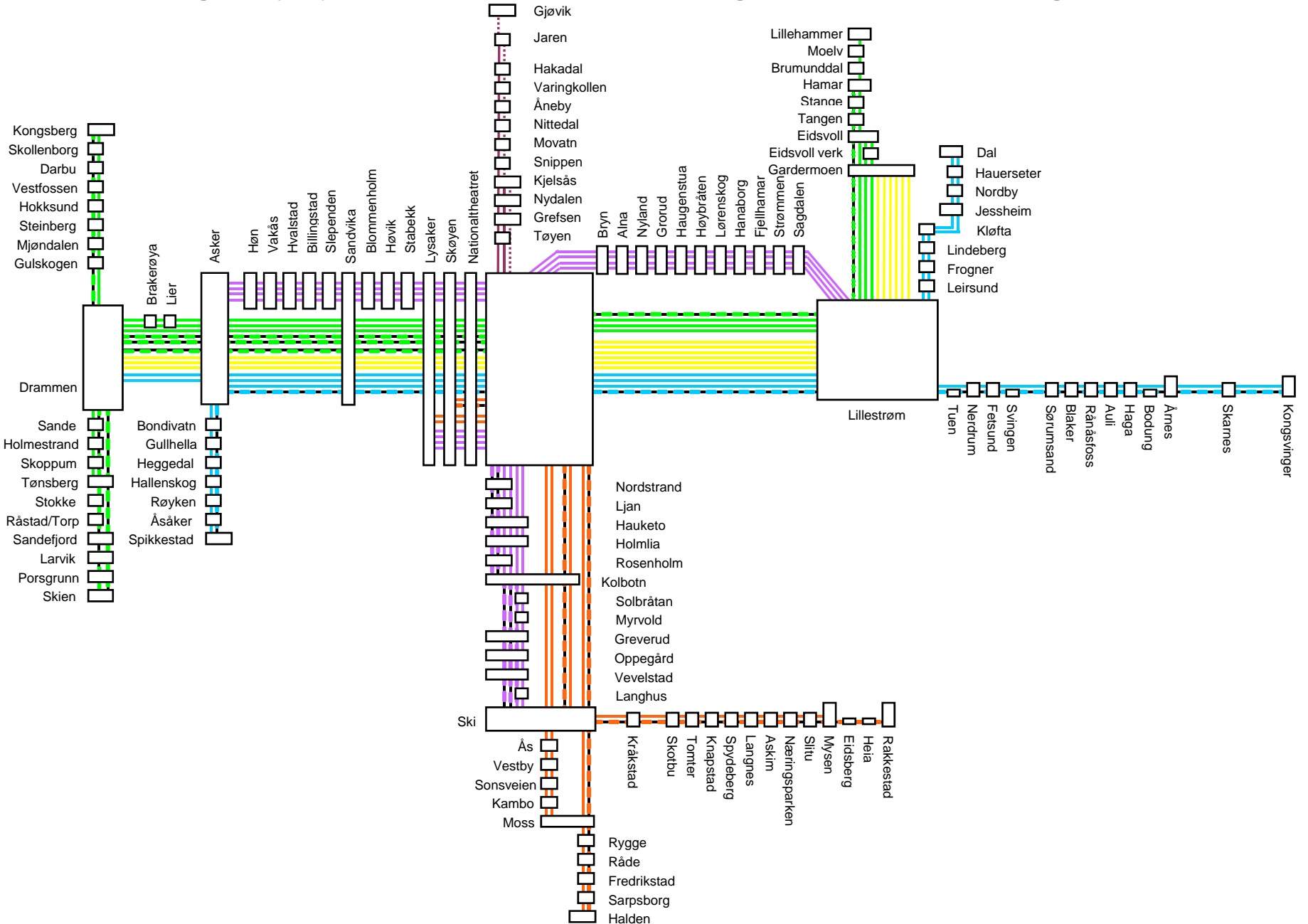
Ruteplanleggingen må starte i sentrum der det er

- Tettest befolket
- Flest toglinjer som skal koordineres

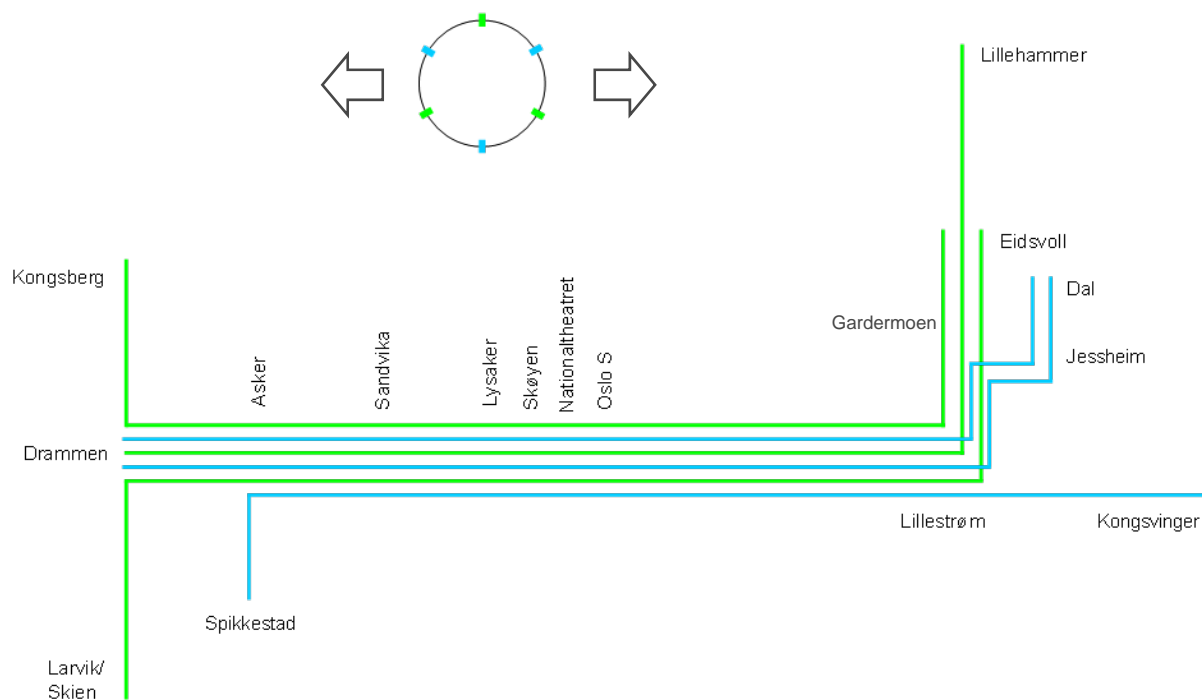
Det beste utgangspunkt for godt samspill tog/buss:

- Jevn frekvens
- Faste minuttall
- Ingen huller i tilbudet

NSB's forslag til ny systemrutemodell med 24 tog i timen i hver retning i Oslotunnelen



En sentral del av det anbefalte rutetilbudet: To 20-minuttssystemer gir jevn 10-minuttsfrekvens på knutepunktene mellom Asker og Lillestrøm



- Økt og jevn frekvens mellom knutepunktene i aksene vest-nordøst
- Harmonisert stoppmønster mellom Oslo og Eidsvoll gjør at alle tre avganger får samme korte reisetid som dagens Regiontog
- Bedre korrespondanse fra Østfold
- To til fire minutter kortere reisetid over Lysaker-Sandvika (nytt dobbeltspor)
- Avgang hver time til/fra Kongsvinger hele dagen

- Én linje betyr én avgang i timen

Bedre koordinering tog/buss

Velg relasjoner og knutepunkter

- Definer hvilke relasjoner som skal sys sammen, evt. prioritèr
- Velg knutepunkter for korrespondanse.
(I et rutenett er det bare mulig med korrespondanse i et fåtall knutepunkter)
- - og gjør disse gode, både mht. utforming og korrespondanser
- NB! korte gangveier, enkel og tydelig informasjon, værbeskyttelse, trygghet
- Positive elementer: Stive ruter og høy frekvens (R 2012). Takting

Bedre koordinering tog/buss Norge er ikke et foregangsland ...

- **Bø st.**

Buss fra Seljord korresponderer med tog mot Sørlandet -
men for reisende fra Oslo – Kongsberg til Ulefoss går bussen 3 min før toget ..

- **Måløy – Oslo – Måløy:** **Måløy - Otta - Oslo / Oslo - Otta - Måløy**

Buss (inkl. spisepause): 12.40 - 18.10 - 23.20 / 15.30 - 20.55 - 01.25

Alternativt tog o/Otta: 12.40 - 18.10 / 18.34 - 22.12 / 16.07 - 19.34 / 19.50 - 00.20

- **Utflytende rutenett:**

I konkurransen om "endepunktmarkedene" droppes sentrumsnære terminaler
underveis, til fordel for bensinstasjoner og ramper langs motorveier.

Bedre koordinering tog/buss

- Men det finnes også gode eksempler ..

Vestby / Sonsveien, lokaltrafikk. Bussterminal på j.b.st.

- I takt med times-lokaltogene mellom Oslo og Moss.
- Reiser t/f Oslo prioritert
- 3 – 7 min overgangstid.
- Noen rushtidsavganger i tillegg

Tolga , bestillingsturer. Skysstasjon

- Etter bestilling, til / fra Tolga hver time på minuttall 30
- Togene på Rørosbanen kommer sørfra ca ..10 og går sørover ca ..40
- I tillegg også tilbud t/f Røros . Korrespondanse med tog t/f Trondheim

Oppdal , fjerntrafikk. Skysstasjon

- T/f Kristiansund i korrespondanse med togene på Dovrebanen t/f Oslo
- 6 - 27 min overgangstid

Eksempel på utfordringer:



Ruter i takt / forslag Mjøsregionen



Bedre koordinering tog/buss

Bratsbergbanen Porsgrunn - Notodden

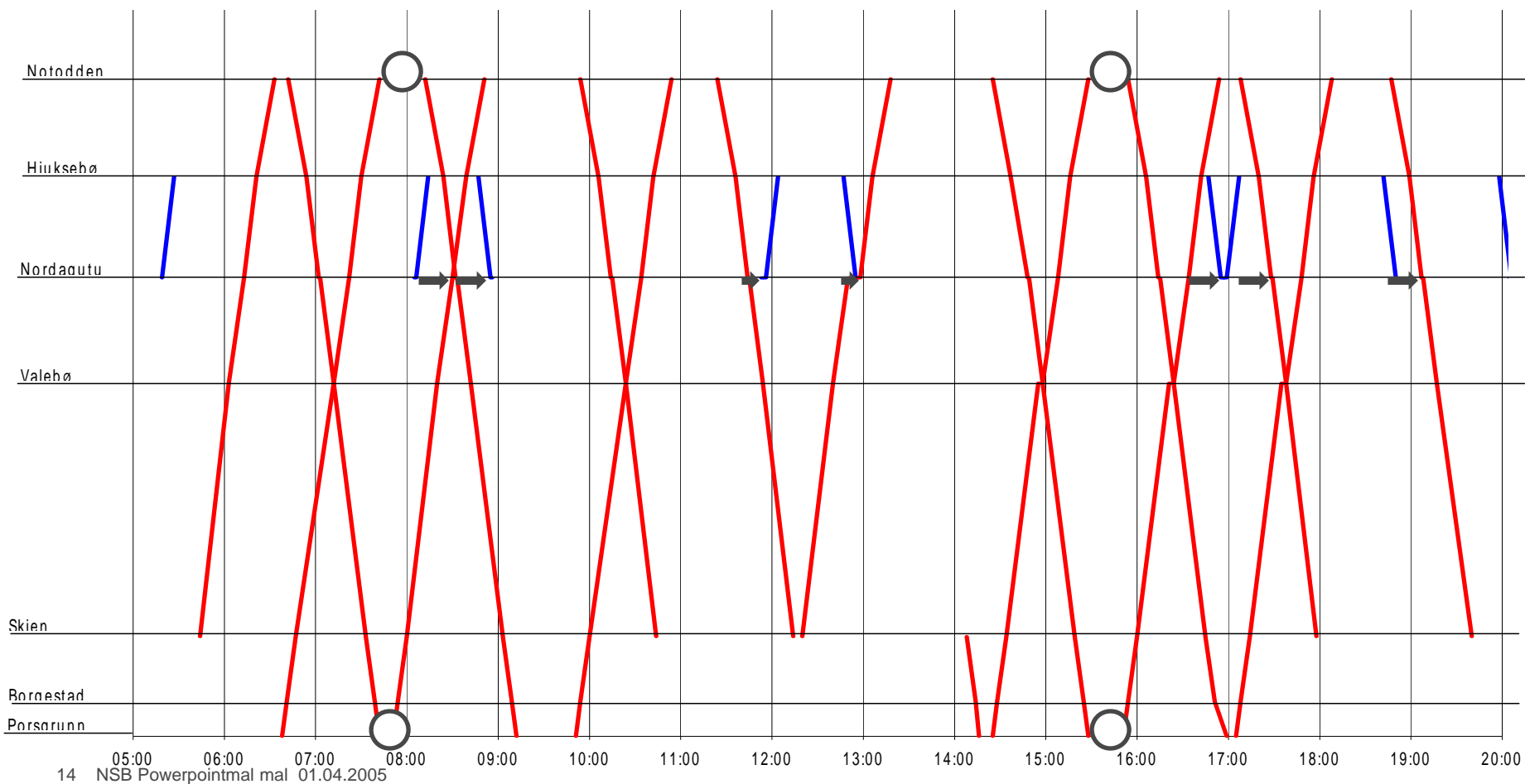
- En mangfoldig historikk
- Trafikken innstilt 2000 / 2001
- I dag 8 daglige avganger ma - fre
- Gunstig linjeføring i forhold til vei, gir konkurransedyktige reisetider
- Men dårlige / ingen korrespondanser med Sørlandsbanen eller buss på Notodden
- Høyfrekvent bybuss i Skien og Porsgrunn gir i praksis korrespondanser her
- NRC 2009:
 - Skisser av oppjustert ruteopplegg,
 - Korrespondanse med Sørlandsbanen
- - Bedre forbindelser Grenland - Kongsberg



Bratsbergbanen :

Fikspunkter for lokalt marked vist med ring

Overgangsmulighet til/fra Sørlandsbanen vist med piler

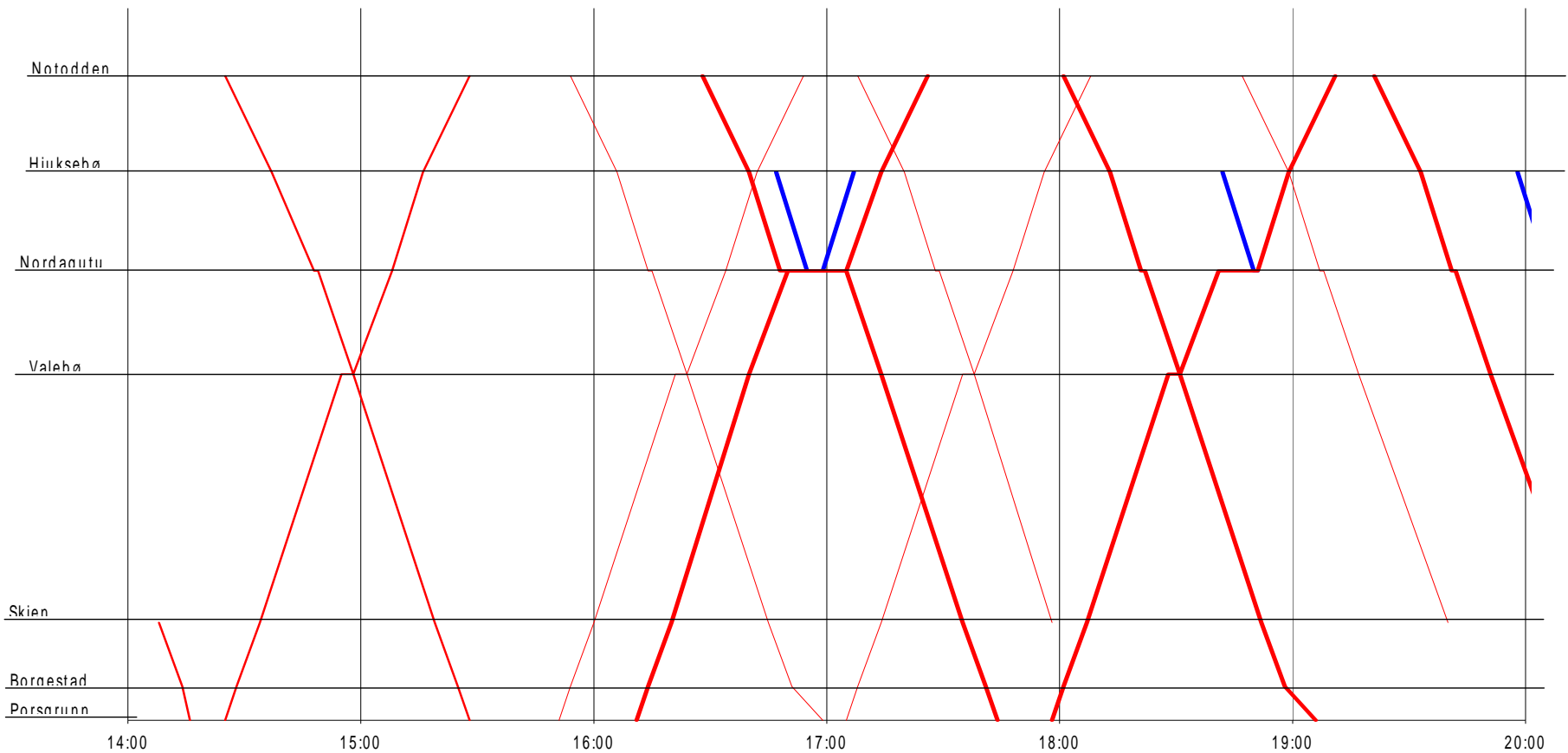


Hva skjer med lokalt tilbud når vi fokuserer på overganger:

- Ikke optimale avganger fra endepunktene ?
- Ikke konsentrasjon av avganger i høytrafikkperioden
- Økt reisetid



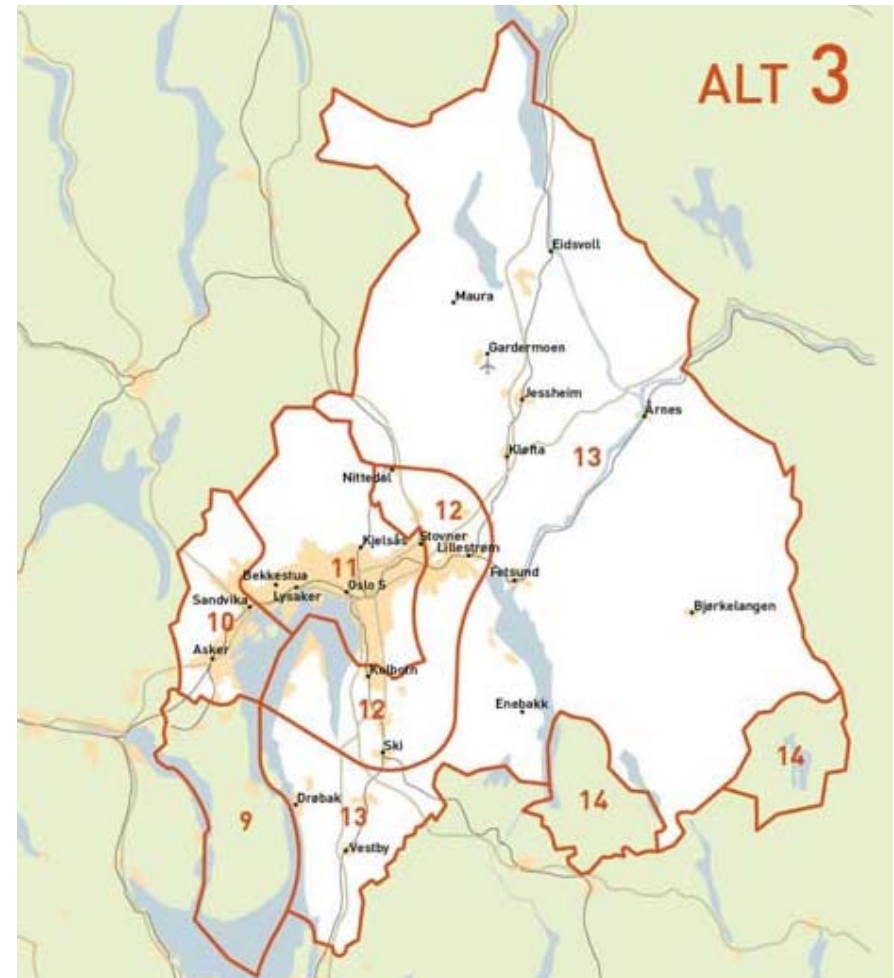
- Nye krav til infrastruktur



Bedre koordinering tog/buss

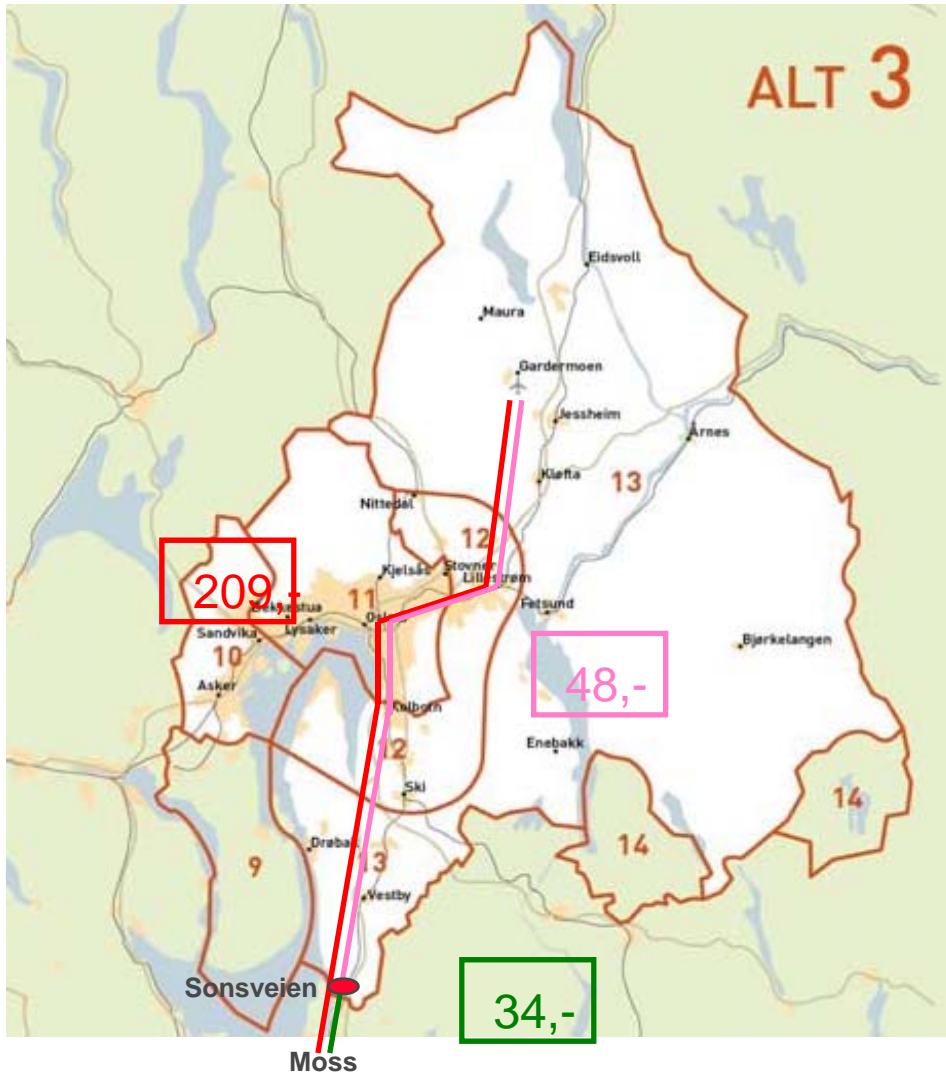
Forslag til nytt sone- og takstsystem Oslo/Akershus

- Ruters nye sonesystem gjør det vesentlig billigere å reise langt innenfor Akershus
- Stor prisforskjell i randsonene
 - Overgangen mellom Ruters og NSBs takstområde



Bedre koordinering tog/buss

Eksempel på prisdifferanse



Illustrasjonen viser at dersom man splitter reisen mellom Moss og Gardermoen i 2 ved Sonsveien, blir prisen 34,- og 48,-

Gjennomgående pris i dag er 209,-

Differansen ved splitting av reisen er 127,-

Bedre koordinering tog/buss

Hvorfor oppstår denne situasjonen?

- To myndighetsorganer på takster i kollektivtrafikken; Stat (tog) og Fylke (øvrig kollektivtransport)
- Fylkene optimaliserer i sitt geografiske område og trafikk som krysser fylkesgrensene har i beste fall 2. prioritet.
- NSB må samordne takstene med den enkelte fylkeskommune og et nasjonalt takstsystem hvor Staten er takstmyndighet.
- NSB er ikke delaktige i utformingen av takstsystemene i fylkeskommunene. Jernbanen er liten i forhold til annen kollektivtransport i den enkelt fylkeskommune.

- Med dette utgangspunktet og de rammevilkår som er satt av departementet, forsøker vi å forhandle felles ordninger til beste kunden.

Bedre koordinering tog/buss

Skap felles arenaer

- **Klart definerte knutepunkter** som buss og tog knyttes opp mot
 - Forpliktende samarbeid
 - Regionale / regionale ruter
 - Regionale / lokale ruter
 - Lokale / lokale ruter
- **Nasjonal reiseplanlegger** (ruter og takster mellom reisemål)
 - Lett tilgjengelig (Internett og papir)
 - Oversikt over alle tilbud
- **"KIOS"** – Kollektivtrafikkens interoperabilitetssenter
 - elektronisk billettering

Bedre koordinering tog/buss

Den "sømløse" reisen blir ikke til av seg selv

- Et felles ansvar
- Utnytt transportmidlenes sterke sider
- Velg knutepunkter og relasjoner
- Skap felles arenaer

Samarbeid er også tidkrevende.

Klarer man ikke å se fordelene ved det, blir det ikke noe av.