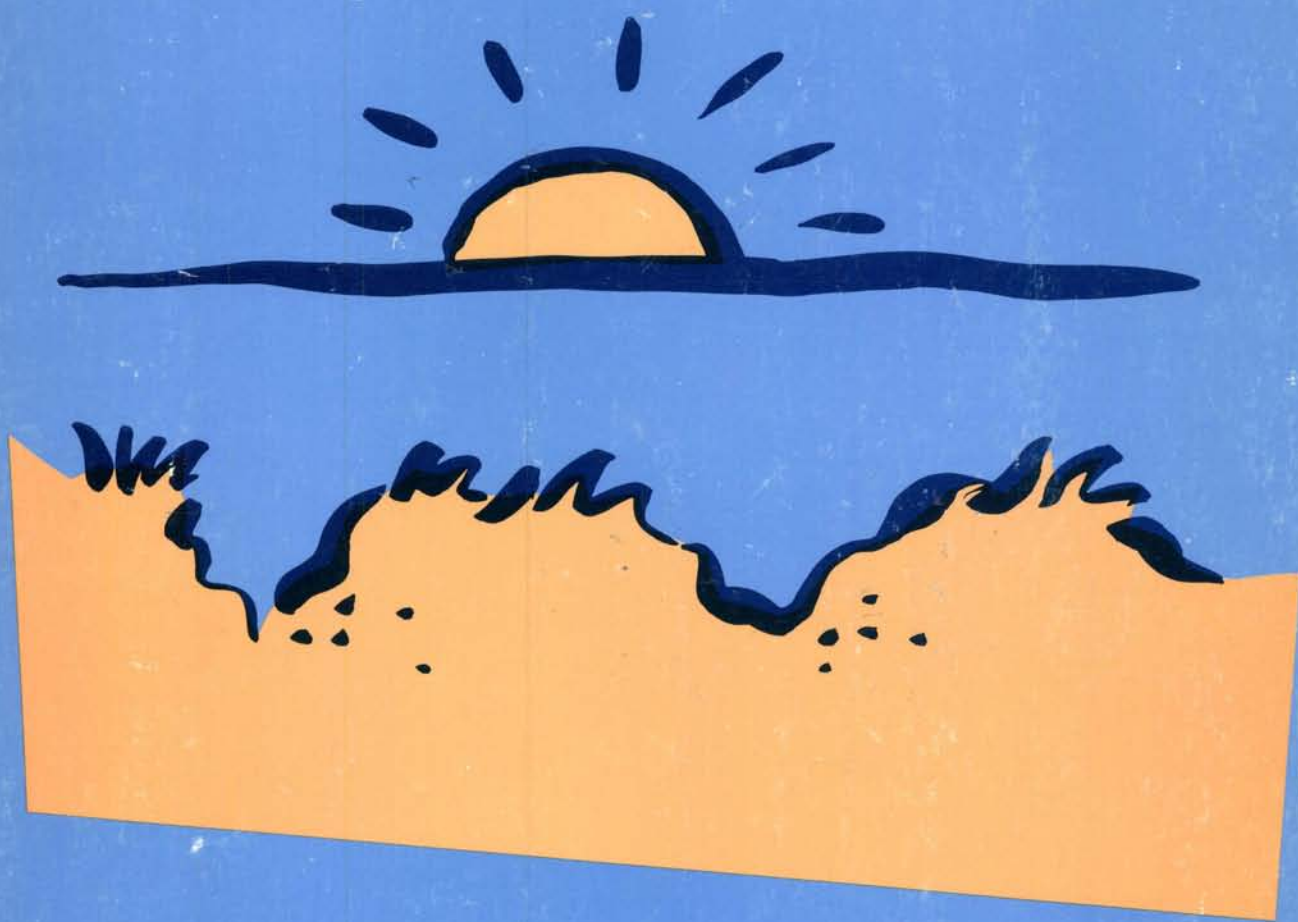


Et nytt kollektivtilbud for Jæren.



NSB Hovedkontor
Bilfinger

Rapport fra NSB.
November 1989.

NSB Hovedkontoret
Biblioteket

NSB NÆRTRAFIKK

**ET NYTT KOLLEKTIVTILBUD FOR
JÆREN**

Sandvika, 24. november 1989
Ref.: H89064/P89319A/RAPP-05/GN/me

Eks. 1

Jarbanen

Forord

Stavanger-regionen og Norges Statsbaner har i mange år ønsket å ruste opp NSB's lokaltrafikktilbud på Jæren mellom Stavanger og Egersund. I Norsk jernbaneplan 1990-93, som ble vedtatt av Stortinget våren 1989, er det satt av midler til å fornye lokaltrafikkmateriellet i dette området. På dette grunnlaget har NSB tatt opp med Staten spørsmålet om å få økte bevilgninger i 1990 og 1991 for å få forsert anskaffelsen av slikt materiell, slik at Stavanger-regionen kan få moderne lokaltog fra 1.1. 1992.

Denne rapporten gjør rede for trafikkgrunnlaget og økonomien i en slik satsing. Den vurderer også hvilke forutsetninger som må være til stede for at satsingen skal bli vellykket. Det kreves en helhjertet innsats av både NSB og de lokale myndighetene. Rapporten skisserer et handlingsprogram som kan gjøre det mulig å gi innbyggerne og næringslivet på Jæren et modernisert og sterkt forbedret, kollektivt transporttilbud fra 1. januar 1992. Rapporten er NSB's første bidrag til realiseringen av en slik "K-dag".

Rapporten er utarbeidet av Asplan under ledelse av sivilingeniør Gustav Nielsen og sivilarkitekt Lasse Bjerved. Den er laget i nært samarbeide med NSB's administrasjon i Stavanger og Oslo, og med hjelp fra samferdsels- og planmyndigheter i Jæren-regionen. NSB's markedsføringsbyrå Nordskar & Thorkildsen LB A/S har også bidratt i prosessen, og de har hatt ansvaret for rapportens omslag. Forøvrig er rapporten laget av Asplan Østlandet. Gustav Nielsen har skrevet teksten og Karin Kvakland har laget tegninger og layout.

Samferdselsdepartementet ved byråsjef Stein Nes er holdt orientert om arbeidet.

Til støtte for arbeidet har NSB hatt en referansegruppe bestående av:

- Kjell Lund, ordfører Hå kommune
- Jahn Bastiansen, samferdselssjef Rogaland fylkekommune
- Harald Eide, områdesjef NSB Persontrafikk Stavanger
- Øystein Døvik, disponent NSB Biltrafikk Stavanger
- Kjell A. Svendsen, personalrepresentant NSB

Rolf Bergstrand, persontrafikkdirektør,
NSB

Gruppen har deltatt aktivt med kommentarer og nyttige synspunkter.

Rapporten oversendes Samferdselsdepartementet og lokale og regionale myndigheter.

Oslo, desember 1989

NSB Persontrafikk

Rolf Bergstrand
Persontrafikkdirektør

Innhold

Side:

Forord

Innhold

Sammendrag

7

En kraftig forbedring av det kollektive transporttilbudet

9

Jernbanen kan betjene en stor del av regionens befolkning og arbeidsplasser

11

Gode muligheter for stor vekst i jernbanens lokaltrafikk

12

Samme nivå på det økonomiske tilskuddet

16

Samfunnsøkonomisk lønnsomt

18

Et bredt handlingsprogram må gjennomføres

22

Sammendrag

Ved å sette inn nyere lokaltrafikkmateriell på strekningen Stavanger-Egersund kan NSB bidra til en kraftig styrking av det kollektive transporttilbudet på Jæren.

Med fire 2-vogns togsett av type 69B, kan en få et ruteopplegg med blant annet:

- o 4 avganger pr time Stavanger-Sandnes
- o 2 avganger pr time Stavanger-Varhaug-/Bryne
- o 55 minutters reisetid Stavanger-Egersund, mot 80 minutter idag
- o I gjennomsnitt 12 minutter kortere reisetid for togtrafikantene
- o Et togtilbud som konkurrerer svært godt på reisetid med både buss og bil på mange strekninger i regionen.
- o Vesentlig bedre komfort enn det som tilbys med dagens, gamle vognmateriell.

Innen en gangavstand på 1 km fra stasjonene bor idag omtrent 41.000 personer, som er 20 prosent av regionens befolkning. Antallet arbeidsplasser er ca 40.000, dvs 40 prosent av regionen. Kommunenes utbyggingsplaner tyder på ytterligere vekst i disse tallene, og enda mer kan oppnås dersom det satses på å styre en større del av byutviklingen til arealer nær stasjonene.

Jernbanens trafikkgrunnlag kan også styrkes ved bedre samordning mellom bussruter og togtilbud, ved tilrettelegging for innfartsparkering og ikke minst ved samordnede takster, bedre informasjon og markedsføring.

En trafikkøkning for NSB på over 50 prosent synes å være innen rekkevidde, nokså snart etter at en bred "pakke" av tiltak er gjennomført pr 1.1.1992. På lang sikt (mot 2010) kan økningen blir enda større.

Det er beregnet at det nye togtilbudet vil gi omtrent samme driftskostnader som idag, mens kapitalkostnadene vil øke. Det beregnede årlige tilskuddet til lokaltrafikken i Stavanger-regionen på 9-13 millioner kroner er av samme størrelsesorden som dagens tilskudd på ca 10 millioner kroner pr år. For NSB vil økningen i tilskudd som følge av økte kapitalkostnader av det nye materiellet bli ca 15 millioner kroner det første året. Deretter vil kapitalkostnadene gå gradvis ned.

Overslagsmessige beregninger tyder på at reisetidsgevinstene og overføringen av trafikk fra bil og tildels buss kan bli så stor at satsingen vil være samfunnsøkonomisk lønnsom.

For å realisere disse gevinstene må det gjennomføres et handlingsprogram fram mot den foreslåtte kollektivtrafikkens "K-dag" på Jæren, 1. januar 1992. Det bør omfatte følgende ni punkter, som delvis allerede er påbegynt:

1. Utarbeidelse av ruteopplegg i detalj
2. Personalutvikling
3. Samordning tog-buss
4. Takstsamordning
5. Stasjonsopprusting og stasjonsutvikling
6. Planlegging og gjennomføring av mindre banejusteringer
7. Styrking av parkeringstilbudet
8. Utvikling av informasjonssystemet
9. Markedsføring av det nye tilbudet

Dersom alle parter bidrar og samarbeider om disse oppgavene, kan Jærens innbyggere og næringsliv få et vesentlig bedre kollektivt transportsystem enn idag, og trolig til lavere samfunnsøkonomiske kostnader.

En kraftig forbedring av det kollektive transporttilbudet

Det er stor og tverrpolitisk enighet om at kollektivtransporten i Norge bør styrkes. I Stavanger-regionen kan dette blant annet skje ved at NSB's lokaltrafikk på strekningen Stavanger-Egersund moderniseres med innsetting av vognmateriell tilsvarende de togsett som brukes i Oslo-området.

I dag trafikeres strekningen med svært gammelt togmateriell, som gir en normal kjøretid på 80 minutter mellom de to byene. Det er vesentlig lenger enn hva en kan oppnå med moderne materiell som også gir trafikantene en mer behagelig reise til lavere driftskostnader for NSB.

Heller ikke avgangshyppigheten for togene er god nok. Medregnet fjertogene og tog Stavanger-Bryne er det på vanlige hverdager 15 avganger i hver retning, med varierende turintervall over dagen. Bare 2-3 tog er inne i Stavanger sentrum før normal arbeidsstart om morgenen.

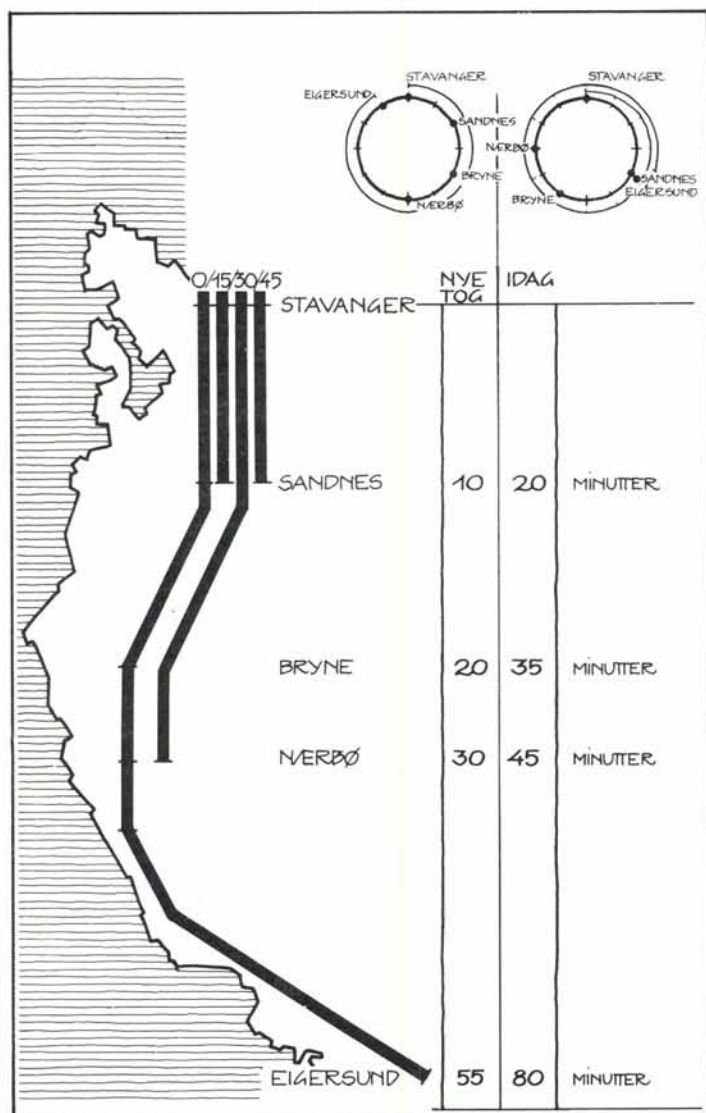
Vi har derfor studert ulike alternativer for hvordan tilbudet kan forbedres når NSB får bevilgninger til å anskaffe flere nye togsett for lokaltrafikken.

Utgangspunktet er at fire 2-vogns togsett av type 69B (som brukes i Oslo-området) settes inn på Jæren ved at det anskaffes tre nye 3-vognsett til Oslo-regionen. Dette gir en økonomisk rimelig løsning og en god fordeling av materiellet. Dersom trafikken blir stor, kan 2-vognsettene i Stavanger eventuelt utvides med nye mellomvogner.

Fordi togsettene har større toppfart og bedre akselerasjonsevne, har vi skissert helt nye ruteplaner med kortere reisetider. Den økte kjørefarten gir også grunnlag for flere avganger med omtrent samme innsats av ressurser. For å gjøre det lettere for trafikantene å huske rutetidene har vi dessuten forutsatt "stive" avgangstider i forhold til klokketimene.

For å belyse muligheter og økonomiske konsekvenser har vi studert følgende alternative ruteopplegg:

Alternativ 1: Stiv timefrekvens til Egersund, som imidlertid gir dårlig tilpasning til det faktiske reisebehovet på Jæren.



Figur 1. Det nye togtilbudet gir flere avganger og kortere reisetid enn idag.

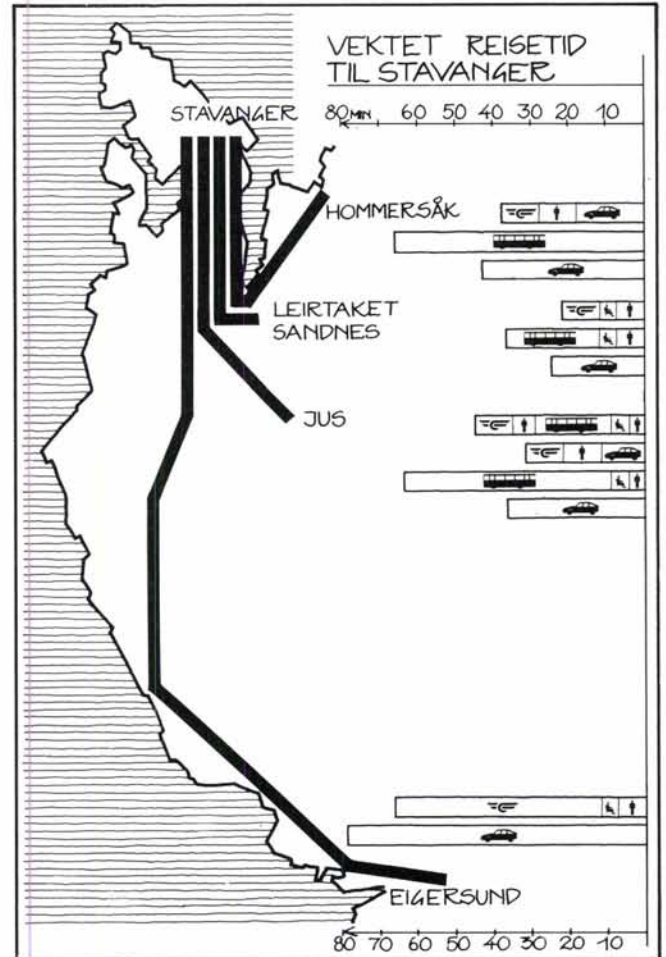
- Alternativ 2: Dagens rutefrekvens til Egersund, timesfrekvens til Bryne eller Varhaug og 2 avganger pr. time i rushtidene Stavanger-Sandnes.
- Alternativ 3: Som alternativ 2, men tilpasset slik at en kan kjøre 4 avganger pr. time Stavanger-Sandnes i rushtidene.

I alle alternativer blir kjøretidene kraftig redusert i forhold til idag. Kjøretiden Stavanger-Egersund reduseres med 25 minutter til 55 minutter. I gjennomsnitt vil dagens togpassasjerer spare 12 minutter pr. reise (30 km reiselengde). Samtidig får trafikantene langt hyppigere avganger og bekvemmere reiser i tidsmessige vogner, bygget for lokaltrafikk.

Av de tre ruteoppleggene anbefaler vi alternativ 3 fordi det gir det beste reisetilbudet på den strekningen der potensialet for økt trafikk er størst. Den høye rutefrekvensen mellom Stavanger og Sandnes vil gjøre det mulig å få en bedre arbeidsdeling mellom tog og buss. Toget kan ta de gjennomgående kollektivtrafikanterne og bussen de som reiser kortere og går av og på underveis. Dermed kan en få mindre parallellkjøring med buss, blant annet ekspressbuss på motorvegen. I steden kan flere busser brukes til å styrke de lokale forbindelsene til Sandnes sentrum.

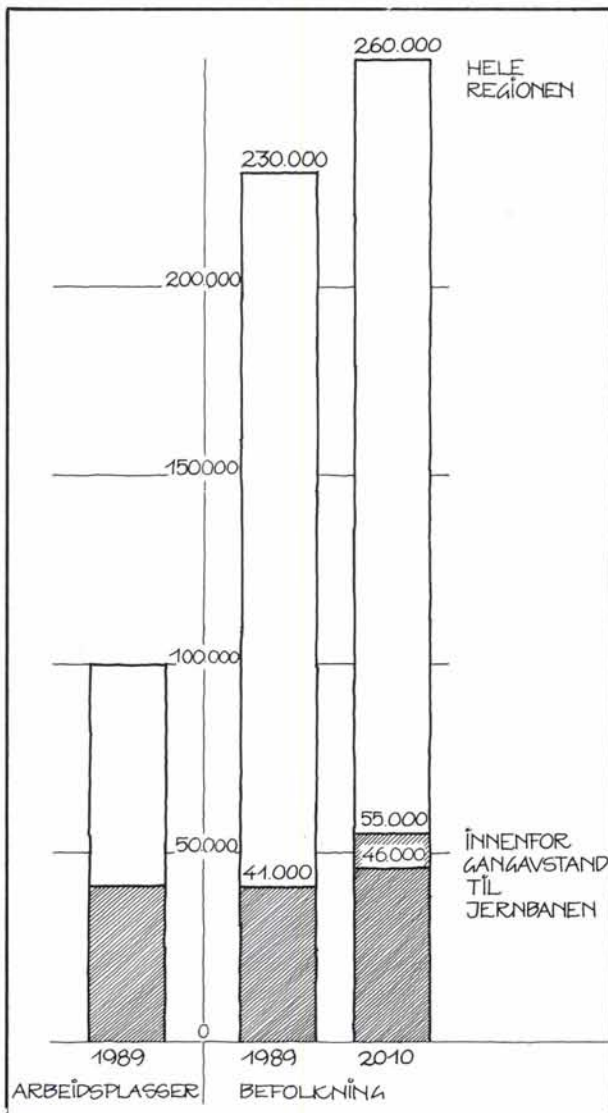
Forkortelsene av reisetid kan oppnås uten store investeringer i kjøreveg eller stasjoner. Uansett valg av ruteopplegg vil vi likevel anbefale at det investeres minst 10 millioner kroner i en generell og enkel standardforbedring på stasjonene, inklusive en eventuell flytting av Sandnes sentrum stasjon til rutebilstasjonen. Alternativ 3 vil i tillegg trolig kreve bygging av et kryssningsspor mellom Sandnes og Stavanger (antydnet ved Mariero) til en kostnad av størrelsesorden 5 millioner kroner.

Det nye jernbanetilbudet vil konkurrere godt med både bil og buss på reiser mellom steder i Stavanger innen gangavstand fra stasjoner og steder fra Sandnes og sørover. For områder utenfor gangavstand vil kombinasjonen av bil og tog bli et godt alternativ til bil hele veien fram til sentrale deler av Stavanger.



Figur 2. Toget vil være det raskeste transportmiddelet for mange reisende Stavanger-regionen.

Jernbanen kan betjene en stor del av regionens befolkning og arbeidsplasser

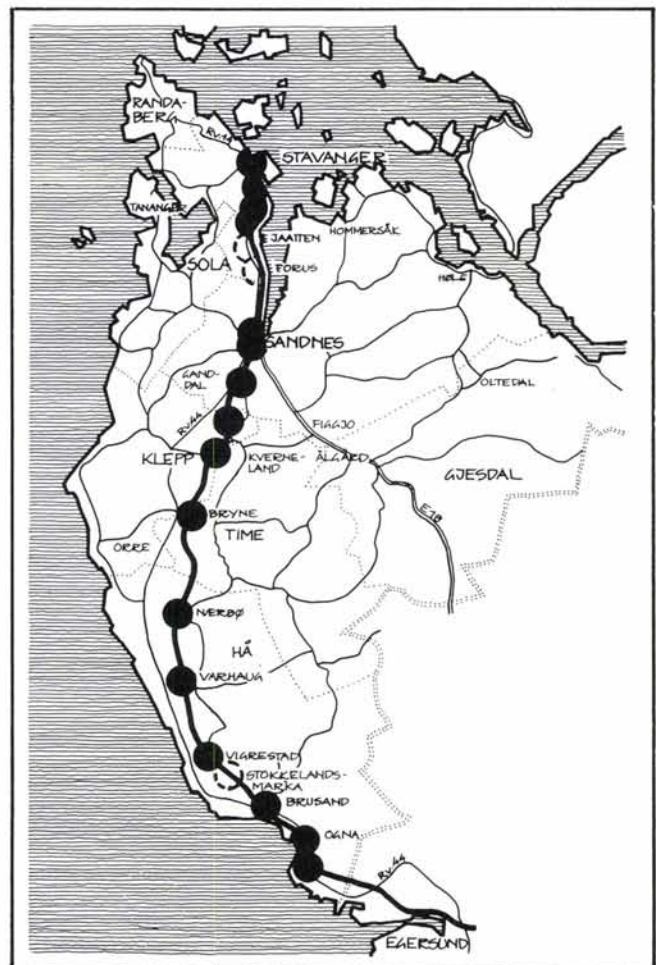


Figur 3. Arbeidsplasser og befolkning som ligger innenfor en gangavstand på 1 km til jernbanen, med mulig befolkningsvekst fram til 2010.

En analyse av eksisterende befolkning og arbeidsplasser viser at ca 41.000 beboere (20 prosent av regionens befolkning) og ca. 40.000 arbeidsplasser (40 prosent av regionen) ligger innenfor 1 km fra jernbanens stasjoner. Kommunenes utbyggingsplaner synes idag å legge opp til at disse tallene vil øke til ca. 46.000 beboere og ca. 45.000 arbeidsplasser fram til år 2010.

I tillegg kan jernbanens influensområde utvides ved bedre samordning med buss og ved tilrettelegging for kombinasjonsreiser med bil og tog.

Dersom det ikke skjer vesentlige endringer i rammebetingelsene for kjøp og bruk av bil, kan jernbanen og resten av kollektivtransporten vente økt konkurranse fra bilen. Likevel synes det rimelig å vente at det generelle grunnlaget for jernbanens lokaltrafikk minst vil kunne opprettholdes på dagens nivå i lang tid framover.



Figur 4. Jernbanen var opprinnelig styrende for byutviklingen på Jæren og den dekker fortsatt en betydelig del av regionen.

Gode muligheter for stor vekst i jernbanens lokaltrafikk

I perioden 1977-88 økte jernbanens lokaltrafikk på Jæren med 33 prosent, fra 18 til 24 millioner passasjerkilometer pr. år. Tilbudet økte ikke så mye, så kapasitetsutnyttelsen ble forbedret.

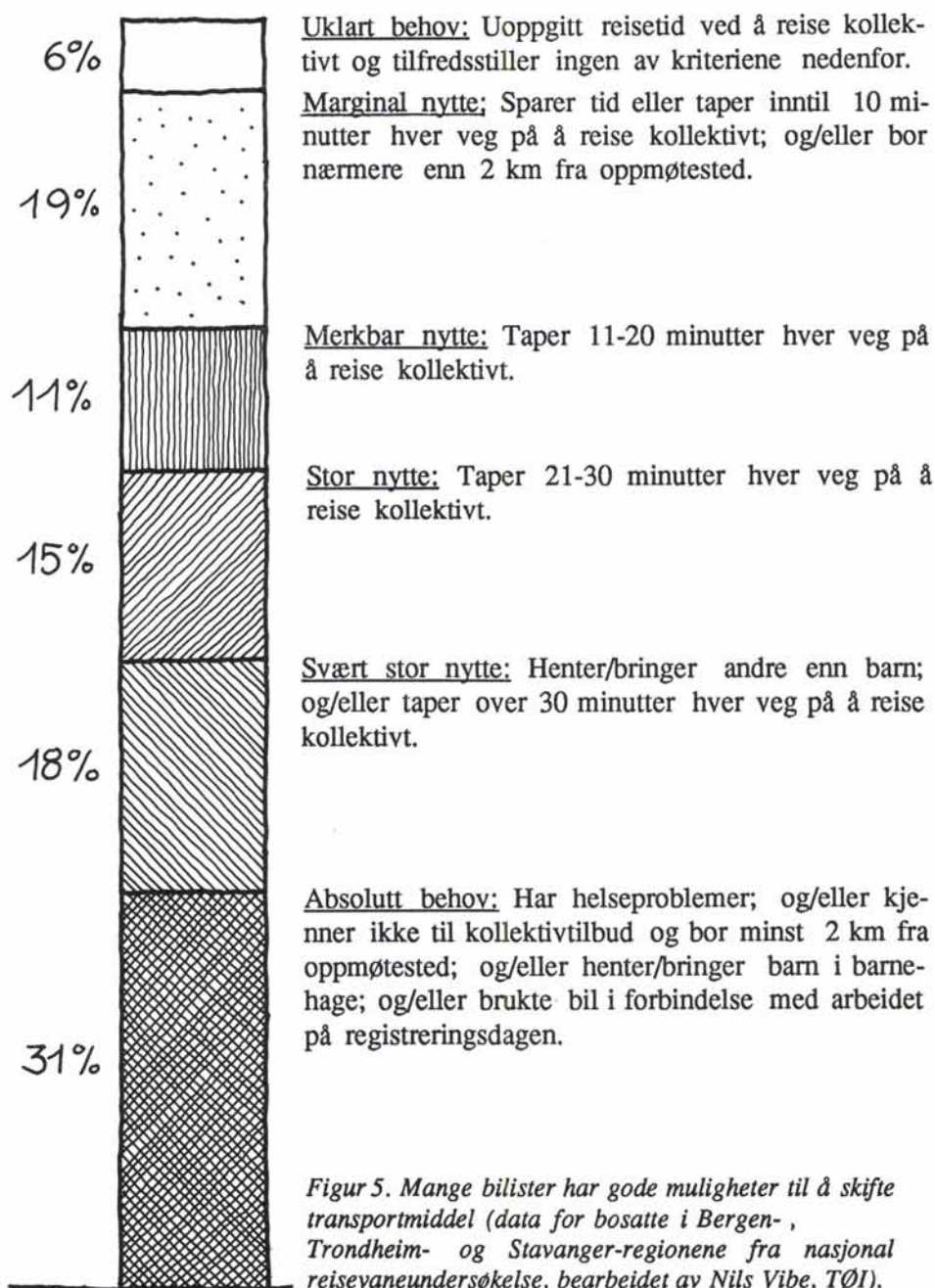
Jernbanens andel av det kollektive transportarbeidet er likevel bare ca. 17 prosent; resten går med buss. Bilen står for ca. 88 prosent av det totale, motoriserte transportarbeidet i regionen. Jernbanens andel er altså bare ca. 2 prosent.

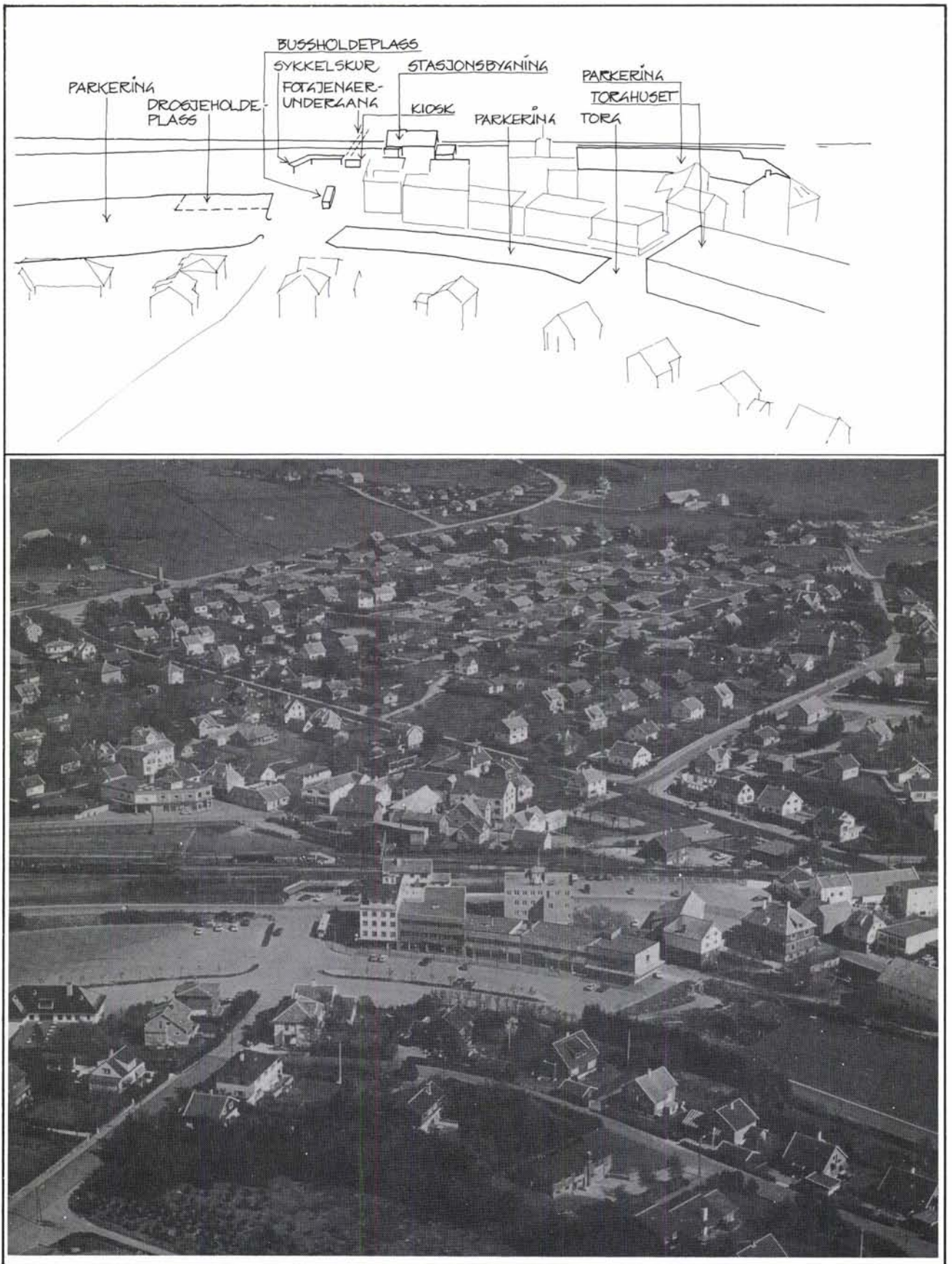
Men toget har gode muligheter for ytterligere vekst i trafikken:

- o Potensialet i form av befolkning, arbeidsplasser og reiser med andre transportmidler er stort. Dette potensialet kan økes ved en mer jernbanevennlig byutvikling enn den som dagens planer medfører. Da vil det være arealressurser for en utbygging til omlag 55.000 innbyggere innenfor 1 km fra stasjonene, altså en økning på ca. 14.000 mot ca. 5.000 i følge dagens planer. Dersom kommunene ønsker at jernbanen skal få en større rolle i regionens transportsystem, er det viktig at de følger opp med en best mulig arealplanlegging og styring av utbyggingen i denne retningen.
- o Tilbudet til trafikantene blir kraftig forbedret, samtidig som NSB og resten av kollektivsystemet har mye "å ta igjen" i markedsføring og informasjon. Dette illustreres godt av NSB's positive erfaringer med 15 prosent vekst i trafikken etter omfattende og sterk markedsføring etter ruteendringer på Vestfoldbanen sommeren 1989. Sammenknytningen av de østlige og vestlige T-baner i Oslo er et annet eksempel, der en også har fått flyttet en del trafikanter fra bil til bane. Også andre steder har det vist seg at større tilbudsforbedringer koblet med sterk markedsføring, har gitt tildels stor trafikkøkning.
- o Det arbeides med å få til en bedre organisering av kollektivtransporten på Jæren, som gir muligheter for et bedre samspill mellom tog og buss. Blant annet er det planer om å få et nytt, felles takstsystem

for hele regionen. Vi mener at dette er en viktig forutsetning for å få den trafikkøkningen for NSB som vi har anslått.

- o Mange som idag bruker bil, vil få gode muligheter til å reise med toget i stedet. Det forbedrede kollektivtilbudet kan også gi grunnlag for en mer restriktiv politikk overfor veksten i biltrafikken, begrunnet ut fra lokale og globale miljøproblemer. Vi har bare regnet med overgang av bilister som vil få kortere reisetid med bil enn med tog. Potensialet er enda større dersom det blir dyrere eller vanskeligere å bruke bil i jernbanens influensområde, jfr. figur 5.



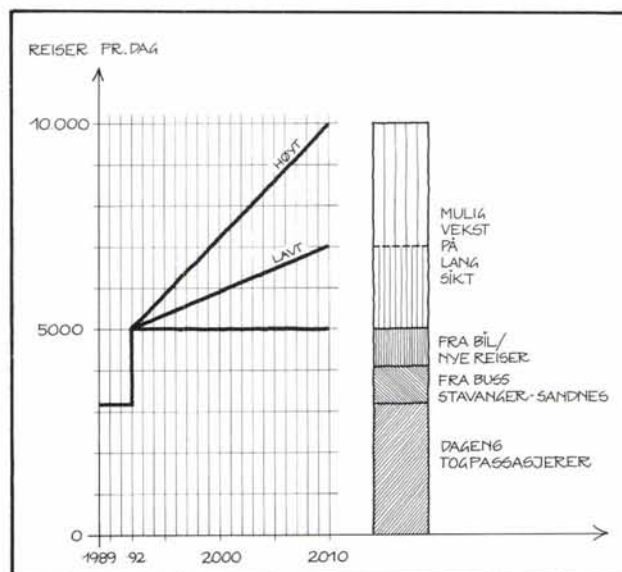


Figur 6. Innfartsparkering og omstigning til tog ved Varhaug eller Bryne med 2 tog pr time vil være et godt tilbud for mange.

Vi har forsøkt å beregne hvordan disse faktorene kan tenkes å slå ut i økt trafikk for NSB's lokaltrafikk både på kort og lang sikt.

Følgende oppstilling belyser potensialet dersom betingelsene for bilbruk, byutvikling og reiser i regionen ikke endres vesentlig i forhold til idag, og dersom rammebetingelsene endres sterkt til fordel for jernbanen (høyt alternativ i år 2010).

		Ca. antall reiser pr. dag (mandag-fredag)
A.	Dagens togreisende	3.200
B.	Dagens busspassasjerer som reiser mellom sentrale deler av Sandnes og Stavanger og som vil få kortere reisetid med tog enn med buss	900
C.	Av de som bruker bil til arbeidet innenfor jernbanens nærområde og som vil få kortere reisetid med tog enn med bil, antar vi at 5 % vil bruke tog i stedet	800 - 1.000
D=A+B+C Sum potensiale på kort sikt, dvs. 1991/92		4.900 - 5.100
E.	Planlagt økt befolkning og arbeidsplasser i jernbanens nærområder	600 - 700
F.	Anslått virkning av økt bilhold og dermed færre kollektivreiser pr. innbygger	- 400 - -750
G=D+E+F Sum lavt potensiale på lenger sikt, dvs 2010		5.100 - 5.050
H.	Mulig økt fortetting og utbygging i jernbanens nærområde utover dagens planer	1.000 - 2.000
I.	Langtidsvirkning av styrket tilbud og markedsføring, takstsamordning, informasjon, økt komfort, helhetlig kollektivsystem og eventuelt dyrere/vanskeligere bilbruk	1.000 - 3.000
J=D+H+I Sum høyt potensiale på lang sikt, dvs 2010		7.000 -10.000



Figur 7. Trafikpotensialet er betydelig.

Samme nivå på det økonomiske tilskuddet

Kostnadene for NSB ved å gå over til de skisserte rutealternativer med nytt lokaltrafikkmateriell, er beregnet til (1989-kroner, alternativ 0 = dagens tilbud):

Millioner kroner pr. år	ALT. 0	ALT. 1	ALT. 2	ALT. 3
Drift	22,9	21,9	20,7	24,7
Togmateriell (50 mill. kr)		3,3	3,3	3,3
Stasjonsutbedringer* (10 mill. kr for alle alt.)				
Kryssingsspor* (5,0 mill. kr for alt. 3)				
Rente av kapital (13 prosent, middel 1990-2010)		3,4	3,4	3,4
Tilsammen		28,6	27,4	31,4

* Dette blir belastet NSBs infrastrukturdel og kapitaliseres ikke, men utgiftsføres i sin helhet første år.

Driftskostnadene blir altså av samme størrelsesorden som med dagens tilbud. Og det er ikke umulig at den detaljerte planleggingen av det nye rutetilbudet kan redusere kostnadene noe i forhold til det denne beregningen viser. Investeringene i vognmateriellet er den største kostnadsposten. Her er det regnet med verdien av oppusset, brukt materiell som overføres fra Oslo-området, og som har en gjenstående avskrivningstid på 15 år.

Med basis i dagens (1989) priser, er det anslått at NSB's inntekter kan bli:

Antall passasjerer pr. dag	Årlig inntekt millioner kroner
3.200 Dagens togpassasjerer	12,6
5.000 Dagens togpassasjerer pluss 1.800 nye trafikanter der tilbudet forbedres mest	17,9 - 18,2
7.000 Lavt anslag for år 2010	18,5 - 18,9
10.000 Høyt anslag for år 2010	24,5 - 25,1

Beregningene viser at NSB trolig vil trenge mellom 9 og 13 millioner kroner i årlig tilskudd for å kunne drive lokaltrafikken på Jæren i bedriftsøkonomisk balanse med dagens takstnivå. Dagens tilskudd er ca 10 millioner kroner. I tillegg kommer

en utbetaling første år til stasjonsutbedringer og kryssningsspor på 10-15 millioner kroner.

Dersom jernbanen mot formodning ikke skulle få noen trafikkøkning, blir det årlige tilskuddsbehovet omlag 6 millioner kroner større.

En høyere kostnadsdekning fra trafikantenes side kan være mulig, men dette er ikke utredet. På lenger sikt kan også økt trafikk bidra til å redusere tilskuddsbehovet.

For å erstatte de fire 2-vognsett av type 69 B som overføres fra Oslo-regionen til lokaltrafikken på Jæren, vil det være behov for å kjøpe tre nye 3-vognsett type 69 til Oslo-området. Den totale ekstrakostnaden for NSB som følge av dette vil være ca 15 millioner kroner i første år, som senere vil avta.

I regnestykket foran er 3,4 millioner kroner i rente tatt med som belastning på lokaltrafikken på Jæren. De resterende 11,6 millioner kroner belastes lokaltrafikken i Oslo-området. Et forsiktig anslag for disse tilsier ingen inntektsgevinst, men en kostnadsbesparelse på ca 2 millioner kroner årlig som følge av redusert vedlikehold og bemanning etc.

Samfunnsøkonomisk lønnsomt

En ny satsing på jernbanen i Jærens lokaltrafikk kan realøkonomisk vurdert gi følgende gevinster for samfunnet; sammenliknet med dagens tilbud:

<u>Millioner kroner pr. år</u>	1992 eller 2010	2010
Kostnad i forhold til dagens togtilbud	Lavt alternativ 5.000 reiser/dag	Høyt alternativ 7.-10.000 reiser/dag
Økt driftskostnad tog (alt. 3)	- 1,8	- 1,8
Kapitalkostnad materiell, stasjoner m.m.	- 3,3	- 3,3
Redusert reisetid for eksisterende togpassasjerer. I gjennomsnitt 12 minutter pr reise	4,9	4,9
Redusert reisetid for busspassasjerer som går over til tog. Antatt 10 minutter pr. reise	1,2	1,2
Redusert reisetid for bilister som skifter til tog. Antatt 5 minutter pr reise	0,6	2,0 - 4,0
Redusert miljø- og ulykkeskostnad og slitasje på vegnettet som følge av overføring av:		
- Bussreiser til tog	0,3	0,3
- Bilreiser til tog	2,9	9,5 - 19,3
IALT	4,8	12,8 - 24,8

Beregningen viser et samfunnsmessig overskudd på nesten 5 millioner kroner pr år ved 5.000 reiser pr dag og et overskudd på 13-25 millioner ved 7-10.000 reiser pr dag.

Anslagene er meget grove. Det er for eksempel ikke regnet med noen gevinst av forbedringer i framkommelighet på vegnettet fordi buss- og bilreiser flyttes vekk fra veier med trolig økende trengsel.

Forøvrig er det regnet med en verdsetting av spart reisetid på 30 kr pr time. Miljø- og ulykkeskostnadene er (med basis i svenske beregninger for mellomstore byer) antatt å være 55 øre pr bilkilometer mens vegslitasjen er anslått til 5 øre pr

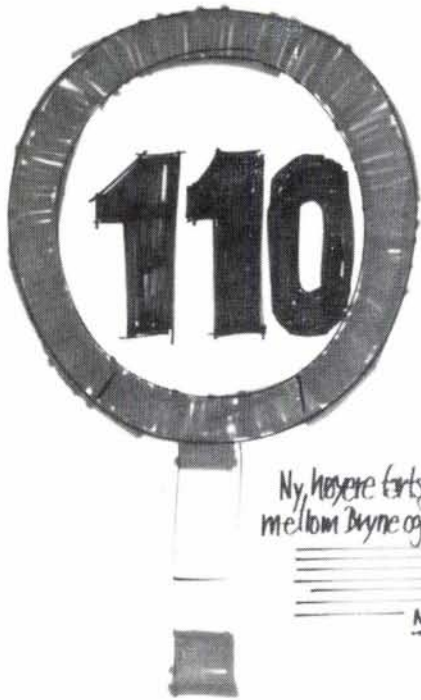
bilkilometer. I disse tallene er det ikke foretatt noen verdsetting av verdien av å redusere utslipp av karbondioksid, som bidrar til drivhuseffekten på Jorda.

Reiser som antas overført fra buss eller bil er antatt å ha en lengde på 25 km i gjennomsnitt, og det er forutsatt 1,25 personer pr bil.

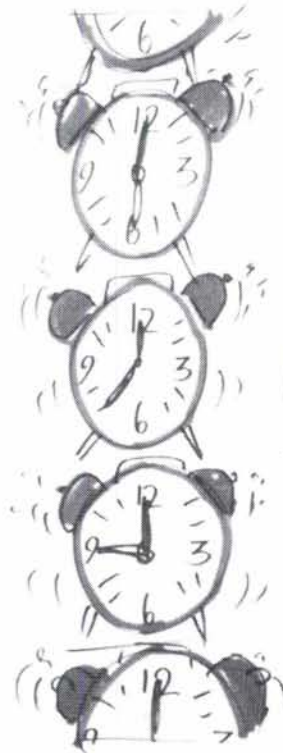
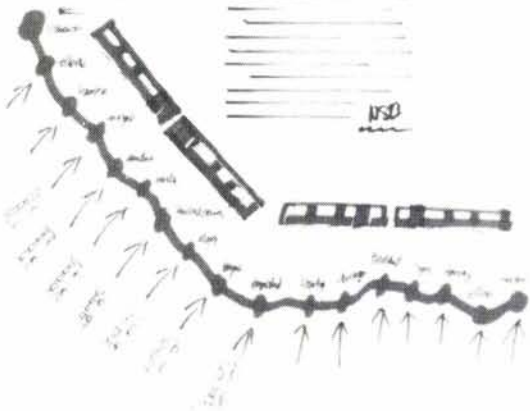
For bussreiser er de tilsvarende kostnadene pr reise antatt å være 1/10 av kostnadene for bilreiser.

Selv om anslagene er forenklede og usikre, illustrerer de at de samfunnsmessige gevinstene av jembanesatsingen trolig vil være så store at det er svært god grunn for samfunnet (stat eller fylkeskommune) å gå inn med de nødvendige tilskudd. Beregningen antyder at det etter noen år kan gi meget stor samfunnsøkonomisk gevinst. Men virkningene er i stor grad avhengige av hva som skjer med trafikkutviklingen og reisemiddelfordelingen.

Idéskisser til lokal markedsføring.

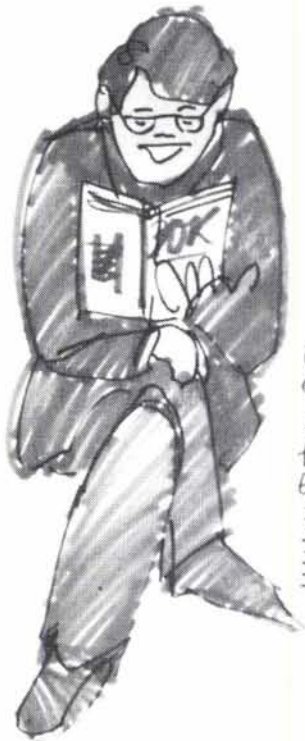


Gratulerer Rogaland!
På mandag åpner Norges
beste kollektivsystem
tils fra Stavanger



Nå behøver du ikke
lenger være A-menneske
for å vekke toget
til Stavanger.

NSB



Gratulerer Rogeland!
 På mandag starter
 det nye, komfortable
 toget mellem
 Egersund og Steuanger

NSB



På søndag kan alle
 som har bil reise
 gratis med toget.

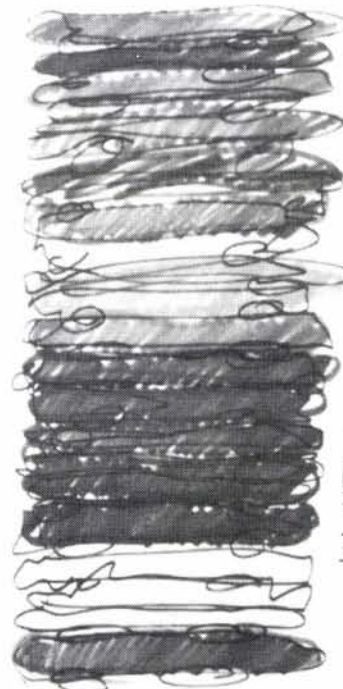
NSB

Steuanger Sandnes på 14
 minutter. Midt i rushtet!

Steuanger Klepp på 25 minutter
 Midt i rushtet!

Hjem til Kjørnes på 35 minutter
 Midt i rushtet!

Hjem til Bryne på 30 minutter.
 Midt i rushtet!



Har du et
 parkeringsproblem?

NSB

Figur 8. Det nye jernbanetilbudet kan gi mange positive virkninger som må markedsføres (Nordskar & Thorkildsen LB A/S).

Et bredt handlingsprogram må gjennomføres

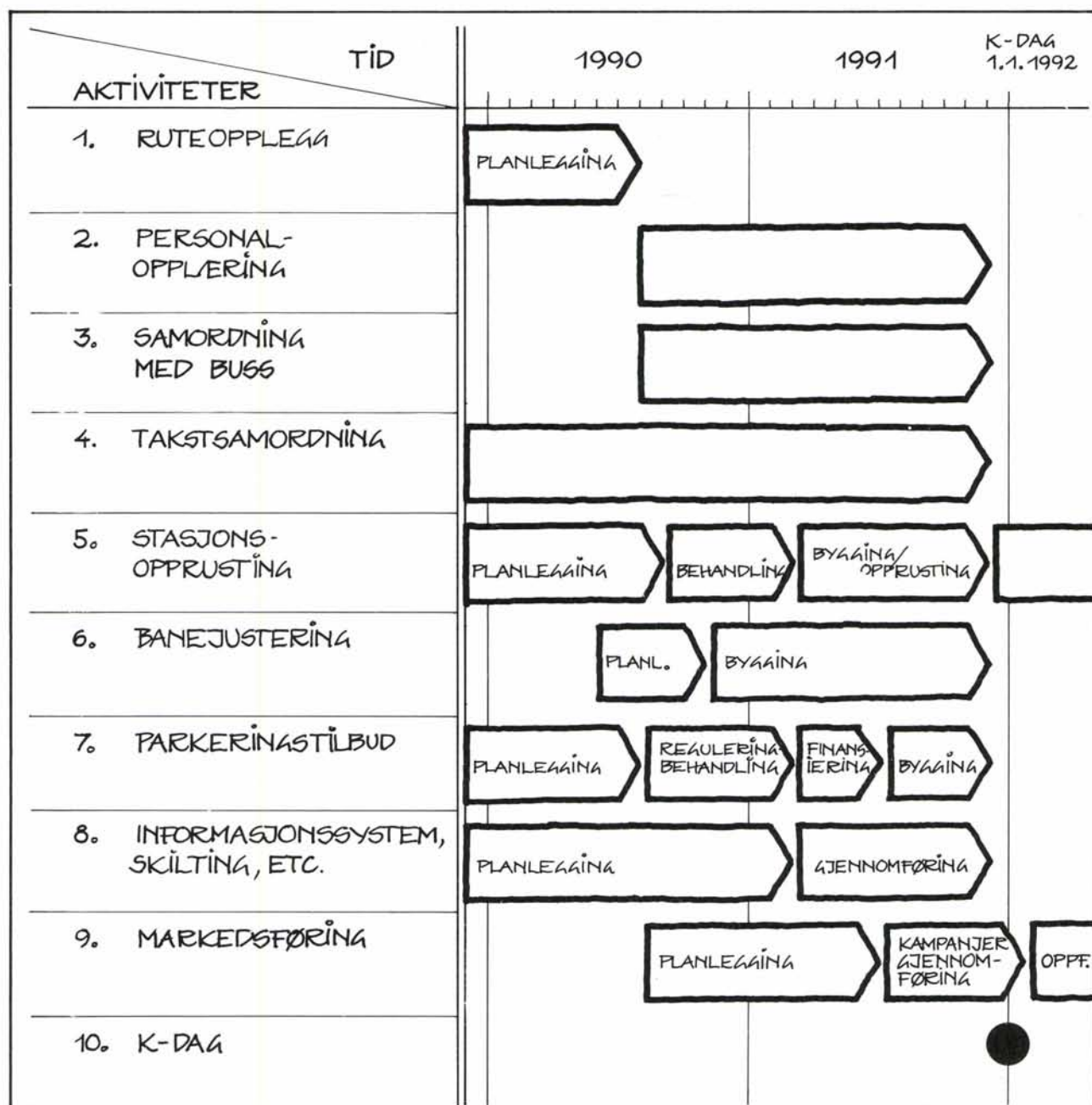
Trafikkøkningene og de økonomiske gevinstene som er beregnet, vil ikke komme av seg selv. Utskiftingen av togmateriellet må følges opp med et bredt sett av markedsrettede tiltak som kan bidra til at samfunnet får størst mulig utbytte av satsingen på jernbanen.

Vi foreslår at det gjennomføres et bredt handlingsprogram fram mot 1. januar 1992, som gjøres til kollektivtrafikkens "K-dag". Da bør jernbanens nye tilbud og ruteopplegg starte med ordinær drift. NSB bør før dette ha rustet opp sine stasjoner, informasjonssystemer og driftsorganisasjon. Samtidig bør en være kommet så langt i arbeidet med å reorganisere og samordne busstrafikken i regionen at trafikantene kan tilbys både et justert og forbedret bussrutenett og et nytt, enhetlig takstsystem for all kollektivtrafikk i regionen.

Denne nokså radikale forbedringen av det samlede kollektivsystemet på Jæren gir et meget godt utgangspunkt for en effektiv markedsføring av tilbudet.

Hvis dette skal bli vellykket, må en så snart som mulig starte forberedelsene, dvs gjennomføre et handlingsprogram med følgende hovedelementer (jfr figur):

1. Ruteopplegget må bearbeides videre i detaljene for å sikre:
 - o Effektiv ressursutnyttelse.
 - o Stiv rutefrekvens, hensyn tatt til andre tog enn lokaltrafikken.
 - o Tilstrekkelig kapasitet på alle delstrekninger (blant annet hensynet til skoletransporter).
 - o Et optimalt stasjons- og stoppmønster.
 - o Hensiktsmessige steder for togkryssinger.
 - o Tidsmessig koordinering mellom tog og buss.
 - o Best mulig tilpassing mellom arbeids- og åpningstider og togtider for å redusere ventetider.
 - o En eventuell etappevis utbygging av tilbudet etter behov.



Figur 9. Skisse til handlingsprogram fram mot kollektivtrafikkens "K-dag" i januar 1992.

2. Personalet må få mulighet for utvikling og opplæring, slik at NSB blir så godt forberedt som mulig på den nye situasjonen i 1992.
3. Samordning med buss bør innebære at bussernes ruteopplegg tilpasses den nye situasjonen med et togtilbud av vesentlig høyere standard enn før. Blant annet bør det tilstrebes en hensiktsmessig arbeidsdeling mellom buss og tog, og det bør legges til rette for effektive kombinasjonsreiser buss-tog.
4. Takstsamordning er viktig. Siktemålet bør være så raskt som mulig å få et felles takstsystem for hele Jæren.
5. Stasjonsopprusting og stasjonsutvikling må skje over en lengre periode. En første etappe bør gjennomføres innen 1. januar 1992. Alle stasjoner er nå gjennomgått for å avklare hva de inneholder og hvilke behov for opprusting som finnes ved de enkelte stasjoner. I det videre arbeidet er det nødvendig å:
 - o Definere standard og behov for de ulike stasjonstyper.
 - o Planlegge opprusting som NSB selv kan stå for, både før og etter at det nye togtilbudet settes i drift.
 - o Påpeke tiltak som andre (kommuner og private) kan være med på å gjennomføre.
 - o Legge til rette for en mer langsiktig utvikling av knutepunktstasjoner og arealene omkring disse (både NSB's eiendommer og andres) dvs strategi, areal- og bebyggelsesplaner, finansiering og tidsplaner.
6. Banejusteringer kan være nødvendige (i begrenset omfang) for å få til optimale løsninger av ruteopplegg og stasjoner. Disse må prosjekteres og bygges i tide, slik at det nye togtilbudet blir så godt som mulig.
7. Parkeringsstilbudet ved stasjoner bør planlegges og dimensjoneres ut fra en samlet strategi. Der potensialet for innfartsparkering er størst, bør det prosjekteres og bygges nye parkeringsanlegg. Også sykkelparkering bør innarbeides i en slik satsing.

8. Informasjonssystemet for den samlede kollektivtransporten i regionen bør videreutvikles med en sentral for opplysninger om ruter, avgangstider, takster mm, informasjon og skilting på holdeplasser, busser, stasjoner og tog. Siktemålet må være å gjøre kollektivtilbudet mer synlig og lett å orientere seg i. Utarbeidelse av rutetabeller, kart og annet informasjonsmateriell er også viktig.
9. Markedsføring av det nye togtilbudet og endringene i kollektivsystemet må også forberedes. Elementer som kan inngå er:
 - o Markedsføring overfor fylkeskommunen, primærkommuner og andre myndigheter med mulighet til å påvirke kollektivtrafikkens utforming og rammebetingelser.
 - o Generell annonsering via post, annonser, plakater, trafikk- og nærradio-reklame.
 - o Aktiviteter og arrangementer som "åpen stasjon", "gratis togdag" o.l.
 - o Målrettet markedsføring overfor grupper i befolkningen, for eksempel bedrifter, foreninger, skoler, familietilbud.

Alle disse oppgavene vil kreve ressurser av en eller annen art. Men de bør anses som en nødvendig innsats for å ruste opp det kollektive transporttilbudet i regionen, og for å sikre at en oppnår de resultater som kan oppnås i følge denne utredningen.

Jernbaneverket
Direktoratet
Biblioteket

11.06.1987

M

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU03523

200000024276