

Sammendrag:

Tiltakspakke ”Transport for alle i Kongsvinger”

Resultater fra før- og etterundersøkelsen

Bakgrunn og formål

Gjennom Samferdselsdepartementets støtteordning for tiltakspakker fikk Hedmark fylkeskommune i 1997 støtte til tiltakspakken ”Transport for alle i Kongsvinger”, som består av følgende hovedelementer:

- Ekspressbuss Kongsvinger – Oslo og utbygging/utbedring av bussterminal ved Kongsvinger stasjon
- Opprusting av bussmateriell og holdeplasser
- Utvikling og oppsetting av leskur langs utvalgte traseer samt opparbeidelse av gatelegeme m v.

Formålet med tiltakspakken er gjennom samordnede tiltak å utvikle kollektivtransporten til et tilbud for alle trafikantgrupper. Virkemidlene er å utvikle infrastruktur, etablere rasjonelle og framtidsrettede transportløsninger, tilpasse transportmateriell, videreutvikle informasjonssystem og legge til rette for nødvendige ”hjelpemidler” for å integrere funksjonshemmede, eldre og barn i et samlet transportsystem.

Kjernen i tiltakspakken er området ved Kongsvinger stasjon (Jernbaneplassen) og utvikling av dette til et levende og funksjonelt senter for kollektivtransporten i både Kongsvinger og Sør-Hedmark.

Utbyggingen av ekspressbusstilbudet innebar at antall avganger i hver retning økte fra 7 til 18 (”timesavganger”), mens opprustingen av bussmateriellet blant annet omfattet innføring av et nytt og forbedret bybusstilbud.

I dette notatet oppsummeres korttidsvirkningene av tiltakene slik de kommer til uttrykk i de spørreundersøkelser som TØI har vært med på å gjennomføre, det vil si:

- før-/etterundersøkelser blant passasjerene på tog- og bussruter til Oslo i forbindelse med utbygging/utbedring av bussterminalen ved Kongsvinger stasjon og ekspressbusstilbudet til/fra Oslo (Glåmdalsekspressen/”TIMEkspressen”).
- før-/etterundersøkelser blant eldre, som er en viktig målgruppe i tiltakspakken.

Hedmark fylkeskommune har selv vært ansvarlig for rapporteringen av hele tiltakspakken til Samferdselsdepartementet.

Siden målgruppene i de to undersøkelsestypene er helt forskjellige, er undersøkelsene først omtalt hver for seg. Deretter har vi forsøkt å trekke en samlet konklusjon med utgangspunkt i noen sentrale problemstillinger.

Brukerundersøkelsene på tog og buss

Brukerundersøkelsene omfatter i alt ca 570 intervjuenheter; ca 190 fra buss og ca 380 fra tog, begge fordelt på før- og etterundersøkelser.

Reiser i forbindelse med arbeid og skole utgjorde mellom ca 35 % og ca 90 % av reisene i delutvalgene. Viktigste reisemål var Oslo sentrum.

Halvparten av de bussreisende ville ha tatt tog hvis det busstilbudet de brukte i intervjusituasjonen ikke hadde eksistert. Cirka 30 % ville tatt en annen buss (ikke ekspressbuss). Dette gjaldt både før- og ettersituasjonen. Bare mellom ca 15 % og ca 20 % ville ha kjørt selv.

Av togpassasjerene hadde ca 45 % bil som alternativt reisemiddel i førsituasjonen. Andelen sank til 25 % i ettersituasjonen, da ekspressbussen var alternativet for ca 55 % av togtrafikanter.

På spørsmål om de reisende hadde mulighet til å bruke bil på den aktuelle reisen, svarte ca 65 % i førsituasjonen og ca 50 % i ettersituasjonen bekreftende. Det var altså flere som hadde mulighet til å bruke bil enn som hadde bil som første alternativ hvis det aktuelle kollektivtilbudet ikke hadde eksistert. Begrunnelsen for å ikke bruke bil selv om en hadde muligheten, var at det er mer komfortabelt med kollektivtransport.

Kvalitetsvurdering av forskjellige sider ved kollektivtilbudet, med gradering fra "meget fornøyd" til "meget misfornøyd", viste at med unntak av parkeringsrutinene for bussreisende i førsituasjonen, var over halvparten av dem som svarte fornøyde med de forholdene som skulle vurderes (sum av "meget fornøyd" og "nokså fornøyd").

Blant bussreisende som visste at det var gjennomført endringer i ekspressbusstilbudet, fikk alle kvalitetsfaktorene karakteren "bedre" av minst ca 30 % av dem som svarte. Høyeste andeler med vurderingen "bedre" hadde antall avganger (ca 90 %) og reisetid (ca 55 %). Svært få mente at tilbudene var blitt "dårligere".

I totalvurderingen av ruteomleggingen for ekspressbussen mente tre av fire at tilbudet var blitt bedre. Vel 20 % av togpassasjerene i ettersituasjonen svarte at de nå reiste sjeldnere med tog. Som korttidseffekt bekreftes dette av trafikkutviklingen for både buss og tog. Noe av effekten skyldes trolig utbyggingen av Gardermobanen/Romeriksporten samt ombyggingen av Lillestrøm stasjon. Langtidseffekten er usikker og krever oppfølgende undersøkelser for å kunne bestemmes. I 2000 har *tog og buss samlet* en klar trafikkvekst, noe som trolig har ført til økt kollektivandel på strekningen Kongsvinger – Oslo.

Kartlegging av fasiliteter som de reisende savnet på stasjonsområdet i Kongsvinger, viste at busspassasjerene framhevet særlig venterom med utsikt til bussene (ca 45 % av svarene) og flere P-plasser for bil (ca 40 % av svarene). Togpassasjerene ønsket særlig flere P-plasser (ca 50 % av svarene).

Eldreundersøkelsene

I alt 68 personer deltok i hver av de to undersøkelsene, de aller fleste i forbindelse med at de deltok på fellesarrangementer for pensjonister i regi av Råd- og hjelpetjenesten og hvor de fikk veiledning ved utfyllingen av spørreskjemaene.

Bil er vanligste reisemåte for de eldre ved lokale reiser i Kongsvinger. Den står for omtrent halvparten av reisene i vinterhalvåret, noe mindre i sommerhalvåret. Buss står for vel 20 % av reisene, det vil si omtrent det samme som gange. 30 – 35 % av de eldre bruker aldri lokalbuss.

Kjennskapet til det lokale busstilbudet og billettprisene var markert bedre i etterundersøkelsen enn i førundersøkelsen, trolig grunnet økt informasjon om tilbudene i forbindelse med Tiltakspakken.

Kartlegging av intervjupersonenes meninger om kollektivtilbudet viste at det i førundersøkelsen var stor enighet (90 % oppslutning eller mer) i påstandene: *Enkelt å betale, Lett å få sitteplass, Sjelden problem med på- og avstigning og Sjøførene gir god service*. I etterundersøkelsen hadde også noen andre positive påstander oppnådd minst 90 % oppslutning. Klart lavest skåret påstanden *Holdeplassene har leskur*. Bare 5 % av dem som svarte var enige i det i førundersøkelsen, mot 18 % i etterundersøkelsen. Dette må kunne sies å være godt i samsvar med virkeligheten i Kongsvinger ---.

Vi kan konkludere med at det er en positiv utvikling fra før- til ettersituasjonen, slik de eldre trafikantene opplever kollektivtilbudet. Dette bekreftes av utviklingen i beregnet *gjennomsnittsskåre* for den enkelte kvalitetsfaktor: Samtlige faktorer skårer høyere i etterundersøkelsen enn i førundersøkelsen.

Snaut 10 % av de intervjuede i førundersøkelsen og 25 % i etterundersøkelsen hadde helsemessige plager som gjorde det vanskelig for dem å reise med buss. For å lette på- og avstigning, ble holdeplassene forhøyet noen år før Tiltakspakken ble gjennomført. Spørsmål omkring virkningene på reisevanene av både disse tiltakene og forbedringen av bybusstilbudet sommeren 1999 viste at dette hadde ført til økt bruk av buss blant eldre og at økningen ble større enn brukerne selv trodde på forhånd.

Kartlegging av intervjupersonenes mening om seks konkrete tiltak viste at omleggingen av "Bestillingsrute FESTNINGSbussen" til fast rute med holdeplass ved Langelandshjemmet/Eldresenter og nye holdeplasser og leskur i Glommengata ble verdsatt høyest. Henholdsvis 76 % og 64 % av dem som svarte var enige i at dette var viktige tiltak for dem.

Konklusjoner

Tilgjengelighetsforbedringer har gitt flere kollektivreiser

Infrastrukturtiltakene i Kongsvinger var først og fremst rettet mot å gjøre kollektivtilbudet lettere tilgjengelig for særlig eldre trafikanter. Det var derfor ikke ventet vesentlige endringer i etterspørselen etter kollektivreiser totalt sett.

Spørreundersøkelsene bekreftet at hovedhensikten med tiltakene var i ferd med å oppnås: Både nye bussbrukere var kommet til og tidligere bussbrukere var begynt å reise mer kollektivt.

Bedre kollektivtilbud reduserer bilbruken

For togreisende førte utbyggingen av ekspressbusstilbudet til at ekspressbussen i stor grad overtok som alternativt reisemiddel på bekostning av bil. Endringene er imidlertid ikke signifikante. For en del av togtrafikantene hadde reisehyppigheten med tog avtatt.

En del langreisende med mulighet til å bruke bil valgte likevel kollektivtransport fordi de syntes det var mer komfortabelt.

Brukerne merker og verdsetter forbedringene

Spørreundersøkelsene blant reisende med både lokalbuss, ekspressbuss og tog viste at trafikantene hadde lagt merke til forbedringene og at det gjennomgående hadde vært en positiv utvikling i de forskjellige kvalitetsfaktorene fra før- til ettersituasjonen.

De betydelige infrastrukturtiltakene ga vesentlig forbedringer i kollektivtransportens driftsforhold og dermed i mulighetene til å gi et bedre totalt tilbud til trafikantene.

Samordnede tiltakspakker er en fordel

Intervjupersonenes vurderinger av definerte kvalitetsfaktorer og kartleggingen av fasiliteter som de savnet ved Kongsvinger stasjon, bekreftet at trafikantene har svært ulike preferanser. Selv om enkelte faktorer er viktigere enn andre for en stor andel av trafikantene, understreker dette at forbedringer i kollektivtilbudet bør skje samordnet på flere områder for at det totale tilbudet skal bli best mulig for flest mulig.

Informasjon viktig

Generelt er god informasjon om kollektivtilbudet viktig. Kunnskapen om tilbudet var større i ettersituasjonen enn i førsituasjonen.

Omtale i lokalavis var viktigste kilde for endringer i ekspressbusstilbudet.

For de eldre var rutetabell tilsendt i posten viktigste kilde for informasjon om Bybuss-tiltakene. Tiltaket "Pakkepris Bybuss/TIMEkspress" var det forholdsvis mange som *ikke* hadde hørt om.