

Sammendrag

Bussforbindelse Kongsvinger – Øvre Romerike

TØI rapport 1770/2020

Forfatter(e): Jørgen Aarhaug, Knut Johannes Liland Hartveit

Oslo 2020 41 sider

En bussforbindelse mellom Kongsvingerregionen og Øvre Romerike vil gi et reelt kollektivtilbud som binder disse regionene sammen. Dagens løsning, med flere bytter av transportmiddel for mange av de potensielle passasjerene, innebærer ikke et reelt alternativ for reiser mellom regionene. Imidlertid finner utredningen at bil også med et slikt direktetilbud vil ha en stor markedsandel. Personer uten tilgang på bil vil derimot få en betydelig tilbudsforbedring. For faste reisende, og reiser nært valgt trasé, vil en direktebuss kunne konkurrere med bil som foretrukket transportmiddel.

Regionrådet for Kongsvingerregionen har etterspurt en utredning om effekter av et buss-tilbud mellom Kongsvinger og Øvre Romerike. Dette inkluderer vurderinger og betraktninger om trasé, frekvens og markeder og nytten av et slikt kollektivtilbud. Forespørselen er konkretisert gjennom et sett underspørsmål.

- *Hva slags effekt kan man forvente med en bussrute Kongsvinger – Øvre Romerike?*

Basert på datamaterialet og beregningene som er gjennomført i denne miniutredningen fremstår det som en ny busslinje, mellom Kongsvinger og Øvre Romerike, vil gjøre at områdene går fra å i praksis ikke være knyttet sammen med et kollektivtilbud, til å ha et tilbud.

Dette tilbudet vil imidlertid kun fremstå som mer attraktivt enn bil for en mindre andel av de reisende. Avhengig av forutsetningene som blir lagt inn, vil bussen kunne være det foretrukne transportmidlet for arbeidsreiser, hvis bosted og arbeidssted er innenfor gangavstand fra busslinja. Dette holder, selv uten å sette billettprisen for periodebilletter for lengre reiser på Ruter-nivå. I antagelsene om periodebillett har vi lagt oss på en sum som ligger på om lag det vi vil forvente at en Vy-periodebillett for strekningen ville koste, noe som er høyere enn hva en Ruterperiodebillett for samme strekning ville være.

For reisende som ikke har tilgang på bil, vil et slikt tilbud være avgjørende for å ha mulighet til å arbeide i Gardermoområdet og være bosatt i Sør-Odal/Kongsvinger, samt for bosatte i Ullensaker med arbeidssted Kongsvinger. For flyreisende fra Kongsvingerregionen vil tilbudet også være en enorm forbedring. En slik bussrute forventes å være det foretrukne reisealternativet til Gardermoen for mange av disse.

Et nytt busstilbud forventes altså å gjøre Gardermoen mer tilgjengelig for reisende fra Kongsvingerregionen. Tilbudet vil også øke muligheten for å reise til Kongsvinger uten tilgang på egen bil. Imidlertid vil ikke et slikt tilbud forventes å utkonkurrere bilen som foretrukket transportmiddel på strekningen for de som allerede har tilgang på bil.

- *Er det synergieffekter å hente fra midlertidig økning av bussfrekvens mellom Kongsvinger og Kløfta/Oslo?*

Det er begrensede synergieffekter av kobling på Kløfta. For reisende fra Kongsvingerregionen, vil tog være å foretrekke for reiser til Oslo. For øvrige reiser langs strekningen, vil et bytte på Kløfta erstatte et annet bytte av transportmiddel, slik at det ikke vil slå betydelig ut. Med utgangspunkt i kjøretid på busslinja mellom endepunktene, fremstår det som mer fornuftig å betjene Jessheim enn Kløfta med et slikt busstilbud.

- *Hvilke konsekvenser vil det ha det om bussruten kobles på busstilbudet mellom Sand og Eidsvoll?*

Det fremstår ikke som rasjonelt å legge en busslinje mellom Kongsvinger og Øvre Romerike over Sand og Eidsvoll. Dette kommer dårligere ut med hensyn på kjøretid mellom endepunktene og størrelse på underveismarkedet. For reisende mellom Eidsvoll og Kongsvinger vil en busslinje fra Kongsvinger – langs E16 – via Jessheim til Gardermoen være å foretrekke framfor det eksisterende kollektivtilbudet. Dette gjelder ved bytte på Vormsund eller på Jessheim.

Videre vil det være vanskelig å konkurrere mot bil. Det gjelder også om det etableres et direkte kollektivtilbud mellom Eidsvoll og Kongsvinger.

- *Hvor går smertegrensen for reisetid og antall stopp, og hvilke konsekvenser er det om reisetiden kortes ned betydelig?*
 - o *Hvordan er dette for markedet for reisende utenfor stasjonene?*

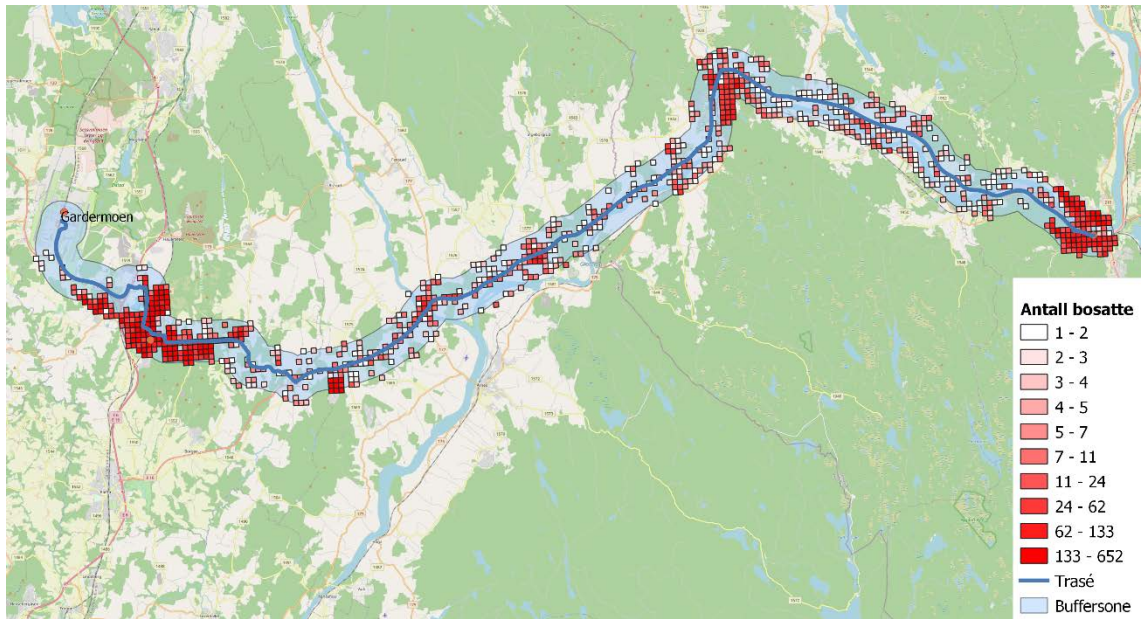
Kjøretid og konkurransekraft er vanskelig å vurdere presist. Her er det et spørsmål om i hvilken grad en ønsker å basere seg på passasjerbetaling for finansiering av ruta. For å kunne være konkurrent mot bil på endepunktmarkedet (Gardermoen – Kongsvinger) vil en være avhengig av en total kjøretid som ikke er vesentlig høyere enn 80 minutter, et langt driftsdøgn (18 timer) og en frekvens på om lag én time. Reduseres tilbudet betydelig fra dette, mister bussen sin konkurransekraft mot bil på endepunktmarkedene. Da sitter en igjen med reisende som ikke har et alternativ, og dette er en mindre gruppe i antall og dermed også i potensielle billettinntekter.

Et busstilbud vil være attraktivt for reisende langs traseen (innenfor gangavstand), som reiser til et av endepunktene. Skjønnsmessig vil dette også kunne betjenes uten veldig store økninger i tid mellom endepunktene. En forutsetning for å få et godt underveismarked vil imidlertid være en løsnings med billettsamarbeid med Ruter for reiser internt på Romerike.

- *Hvilken effekt har god tilgang til offentlig transport på et steds attraktivitet som destinasjon*

En bussforbindelse muliggjør Kongsvingerregionen som destinasjon for reisende som kommer med fly og ikke velger å kjøre bil selv. Uten å ha gjort en større kartlegging av dette, fremstår dette imidlertid som et begrenset marked, sammenlignet med markedet som utgjøres av beboere i Kongsvinger og Sør-Odal som skal til utlandet. Hoveddelen av turisttrafikk til Innlandet, inkludert Kongsvingerregionen utgjøres av hytterreisende fra Norge. Disse benytter i all hovedsak bil som transportmiddel, også der det i dag finnes etablerte tog og busstilbud.

Foreslått trasé er illustrert i figur S1 under.



Figur S1.1: Foreslått trasé, befolkning innenfor 1 km luftlinje (TØI).
Fargekodene angir befolkningstall per 250 * 250 meter.