

## Fylkestingets behandling:

Fylkesvaraordfører Siv Henriette Jacobsen (Ap) overtok ledelsen av forhandlingene under behandlingen av spørsmålet.

### Representanten Amelia Aune (V) framsatte følgende spørsmål:

Det er et viktig mål å få flere til å bruke kollektive transportmidler. Da må det fungere godt og henge sammen slik at man slipper å bruke bilen. Har man først satt seg i bilen er terskelen for å kjøre hele veien lavere.

Mange i Østfold som tar buss og tog opplever at tidspunktene for når togene går, og når bussene går til og fra togstasjonen ikke sammenfaller. Det går heller ikke alltid buss til siste tog er gått.

### Spørsmål:

Jobber man med disse problemstillingene for å forbedre kollektivtilbudet i Østfold?

### Fylkesordfører Ole Haabeth (Ap) besvarte spørsmålet slik:

Spørsmål om sømløse reiser i Østfold er behandlet av fylkestinget flere ganger tidligere, senest i forbindelse med behandling av nye busstilbud i Moss, Halden og Indre Østfold tidligere i år, hvor bedre korrespondanse mellom buss og tog er høyt prioritert.

NSB, Ruter og Østfold fylkeskommune inngikk en samarbeidsavtale i april 2013 om å gjennomføre et prosjekt kalt «Sømløst i Sør». Målet med samarbeidet har vært å få til en bedre samordning slik at kollektivtilbudet fremstår så sømløst og helhetlig som mulig på tvers av fylker, selskap og transportmidler. For å oppnå dette må samarbeidspartene ta felles ansvar for kundene på hele reiseveien, både før, under og etter reisen. Dette gjelder blant annet transporttilbud, informasjon, billetter, priser, korrespondanser og avvikshåndtering. Anbefalingene fra sluttrapporten og videre oppfølging av arbeidet ble presentert for samferdselskomiteen i april 2015. En viktig premisse for å oppnå mer sømløse reiser er å få til avtaler som begrenser den økonomiske risikoen mellom partene.

Prosjektet var tenkt å realiseres når kapasiteten på jernbanen øker som følge av Follobanen. Dette tidsperspektivet er valgt ut fra muligheten for et bedre togtilbud, men forbedringsarbeidet skal også gjelde samordning mellom busstilbudene. Nyten for kunder og samfunn skal bli høyest mulig ved at det kommer på plass et samlet kollektivtilbud der buss og bane er best mulig samordnet. Planer, ideer og konkrete forbedringstiltak bør skje løpende, også før Follobanen åpnes. For eksempel vil nytt busstilbud i Moss fra høsten 2019 i stor grad knyttes opp til toget. Toget legger også føringer for videre utvikling av tilbudene i Halden, Mysen og Askim fra høsten 2020. Hovedmålet med endringene i bussprisene i 2015, og kommende endringer fra 2020, har vært å få til en bedre tilpasning av pristilbudet med buss og tog i Viken.

I prosjektet «Sømløst i Sør» er utfordringene oppsummert på følgende måte:

1. Bussterminalene i Østfoldbyene, og særlig i Moss, Fredrikstad og Sarpsborg, er knyttet til byenes handels- og servicesentrum med relativ lang avstand til stasjonene. Det er derfor vanskelig å få til funksjonelle trafikksentre med dagens infrastruktur. Plassering av nye stasjoner i Moss og Fredrikstad i forbindelse med utbygging av IC, vil bedre muligheten for effektive korrespondanser betydelig.

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. Dette er langt på vei fulgt opp i nye tilbud i Moss, Halden og Indre Østfold, mens det er en del begrensninger i koblingen mellom buss og tog i Nedre Glomma.
3. Frekvensen i det lokale busstilbudet på en del linjer er lavere enn for tog, slik at korrespondanse mellom tog og buss er vanskelig og uoversiktlig.
4. Fremkommeligheten for buss er varierende på enkelte kritiske strekninger, som i Sarpsborg, Fredrikstad og Moss, slik at det lett kan oppstå forsinkelser og dermed upålitelig korrespondanse.
5. Parkeringskapasiteten er lav på enkelte stasjoner, og særlig i byene.
6. Infrastrukturen på jernbane gir begrensninger for frekvensen og -kapasiteten i togtilbudet. Etterslep bidrar til svekket punktlighet og korrespondanseproblemer.
7. Dagens billettløsninger er i stor grad basert på apper eller kort som kan leses på tvers av ulike systemer. Det kan derfor, med relativt små tilpasninger, tilbys sømløse billetter mellom buss og tog for de fleste reiserelasjoner og billettslag. Samtidig er prismodellene svært ulike siden partene betjener ulike markeder og reiselengder. I Østfold og for grensekryssende trafikk mellom Oslo/Akershus og Østfold er prisene for tog- og bussreiser svært ulike selv for samme reisestrekning. Viken fylkeskommune jobber med kommersielle samarbeidsavtaler for å løse disse utfordringene.  
  
Østfold fylkeskommune inngikk for mange år siden en avtale om en fellesbillett for buss og tog gjennom billettappen til Vy som gir mulighet for togpendlere å bruke det lokale busstilbudet i Østfold til under halv pris. Billettløsningen gir også mulighet til kjøp av tilleggsbilletter i Oslo. Denne avtalen vil trolig bli erstattet av en ny avtale gjennom Viken fylkeskommune.
8. Partenes kundeinformasjon er med enkelte unntak knyttet til eget operativt ansvar. Dette gjelder både reiseplanleggere og avviksinformasjon. En ny, nasjonal reiseplanlegger på nett og app fra Entur vil imidlertid løse mye av behovet for samordning av disse tjenestene.

Fylkesordføreren viser til at partene i Viken fylkeskommune har startet en prosess for å løse mange av de utfordringene som er nevnt ovenfor. Samtidig vil nye busstilbud i Moss og Rygge i stor grad tilpasses togtilbudet fra Moss og Kambo stasjon allerede fra høsten 2019. Bybusstilbudet i Halden og flere av tilbudene i Indre Østfold vil etter planen tilpasses togtidene i Mysen og Askim fra høsten 2020. I Fredrikstad er det startet en egen tilbringerbuss mellom bussterminalen og Fredrikstad stasjon, samtidig som er det kort vei til holdeplassene ved St. Croix som betjenes av mange sentrale busslinjer. I Sarpsborg passerer en av hovedlinjene Sarpsborg stasjon, mens avstanden til busstilbudene i Pellygata fra sentrum og Kirkegata mot sentrum er relativt stor. Her er det imidlertid etablert både et bestillingstilbud og et minibusstilbud i tillegg for å ivareta reisebehovet til og fra Sarpsborg stasjon, herunder passasjerer til Sykehuset Østfold på Kalnes.

Fylkesordføreren mener at etablering av nye tilbud i løpet av de neste to årene vil øke muligheten for kombinerte reiser med buss og tog betydelig. Det vil samtidig fortsatt være togavganger og -ankomster som ikke korresponderer med bussene. Fylkesordføreren mener at det verken er markedsgrunnlag eller økonomisk forsvarlig å etablere tilbringertilbud med buss til alle togavganger og -ankomster i alle Østfoldbyene, herunder første- og sisteavganger. Da er

det langt viktigere å få til gode informasjonstilbud og kommersielle avtaler som gir gode prisbetingelser ved kombinerte reiser med buss og tog.

**Fylkesordfører Ole Haabeth (Ap) framsatte følgende forslag:**

Fylkesordførers svar tas til orientering.

**Votering:**

Fylkesordførers forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

**Fylkestingets vedtak 20.06.2019:**

Fylkesordførers svar tas til orientering.

**Følgende hadde ordet i saken:** Amelia Aune og fylkesordfører Ole Haabeth.