

Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter

Siv.ing. Bent Ramsfjell, Hjellnes COWI AS



Innledning

Hjellnes COWI er et rådgivende ingeniør- og planleggingsfirma med omlag 130 medarbeidere og hovedkontor i Oslo. Hjellnes COWI er en del av COWI-konsernet, og har et nært samarbeid med COWI i København særlig innen trafikk- og transportplanlegging.

Gjennom flere oppdrag for det norske Samferdselsdepartementet på 1990-tallet har Hjellnes COWI, med bistand fra COWI, utredet konkurransesituasjonen for ekspressbussruter i Norge. Utredningene har dannet et sentralt grunnlag for den norske ekspressbusspolitikken. Dette har ført til en liberalisering ved at det i dag tillates økt konkurranse mellom ekspressbuss og tog. Hensikten er å styrke kollektivtransportens samlede konkurransekraft i forhold til privatbilen.

Prosjektets bakgrunn og formål

I Norge er ekspressbussruter en betegnelse på langdistanse bussruter som krysser en eller flere fylkesgrenser, og drives uten offentlige tilskudd. Ekspressbussrutene er konsesjonsbelagt, og Samferdselsdepartementet er tillagt myndighet til å avgjøre søknader om konsesjon. Konsesjonene er behovsprøvd, og tildeling har skjedd på grunnlag av helhetsvurderinger av om det nåværende tilbudet kan dekke transportbehovet og eventuelle skadevirkninger for eksisterende kollektive transporttilbud.

Konkurransesituasjonen i forhold til jernbanen har stått sentralt i konsesjonspolitikken. Dette skyldes at mange ekspressbussruter har kjørt helt eller delvis parallelt med tog. I 1993-94 foretok Hjellnes COWI undersøkelser som viste at konkurranseflatene mellom ekspressbuss og tog på de undersøkte strekningene var små. De aktuelle ekspressbussrutene førte i stedet primært til nye reiser og overføring av trafikk fra bil til buss.

På denne bakgrunn utarbeidet Samferdselsdepartementet nye og mer liberale retningslinjer for konsesjonspolitikken i 1996 (Rundskriv N-3/96 med vedlegg). Disse medførte at det skulle legges mer vekt på hensynet til de reisende ved vurdering av konsesjonstildeling enn hensynet til det enkelte transportmiddel. Dette innebærer blant annet at negative konsekvenser ved opprettelse av en ekspressbussrute som går delvis parallelt med jernbanen, må dokumenteres bedre for at en søknad om konsesjon kan avslås. For ruter med tilnærmet full parallellitet med jernbanen skulle det imidlertid fortsatt praktiseres en restriktiv konsesjonspolitikk.

Ved utformingen av de nye retningslinjene ble det forutsatt at utviklingen i konkurransesituasjonen mellom ekspressbuss og tog skulle være gjenstand for en løpende evalueringsprosess. I 1997 foretok Hjellnes COWI derfor en evaluering av ekspressbussruten Tjøme-Oslo, som gikk tilnærmet helt parallelt med jernbanen. Resultatene viste blant annet at konkurranseflatene mellom ekspressbuss og tog var større enn i de tidligere undersøkelsene.

Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter

Evalueringsprosessen ble videreført i 1998 ved at Samferdselsdepartementet på ny engasjerte Hjellnes COWI til å foreta en ny og bredere utredning. Formålet var å fremskaffe bedre dokumentasjon om konkurranseflater mellom ekspressbuss og bil/tog samt endret atferd blant trafikanter (nyskapt trafikk). Dette omfattet en innsamling og systematisering av eksisterende viten om konkurransemessige konsekvenser for ekspressbussruter i kombinasjon med nye empiriske undersøkelser av konkurranseflater og endringer av reiseatferd for ulike representative typer ekspressbussruter. Prosjektet omfattet ikke en vurdering av selve konsesjonspolitikken, herunder grunnlaget for behovsprøving.

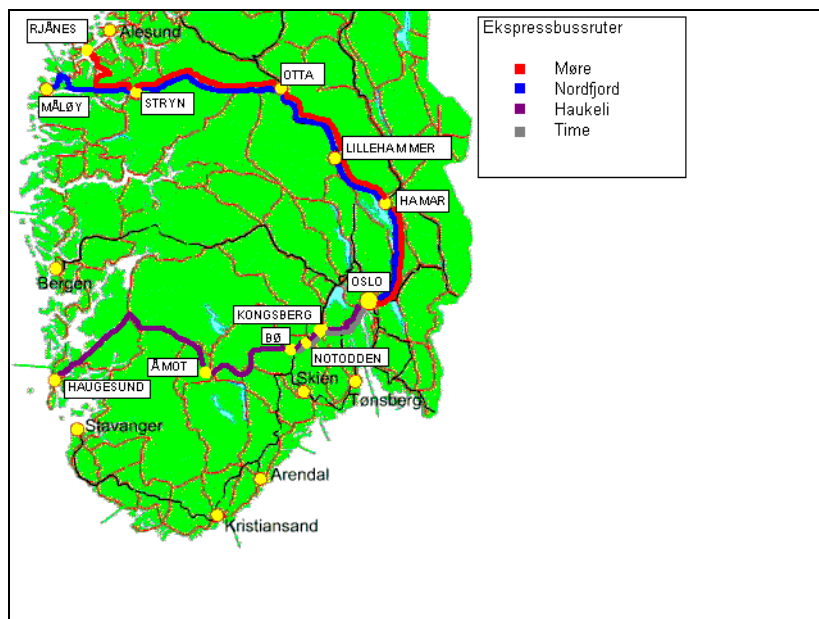
Organisering

For å skape et bredt grunnlag ble det etablert en referansegruppe med representanter fra Samferdselsdepartementet, rutebilnæringen og jernbanen. Referansegruppen hadde anledning til å påvirke retningslinjer for oppdraget og uttale seg til resultater, men de endelige vurderinger og konklusjoner i rapporten er basert på rådgivers faglige skjønn.

Metoder

I prosjektet ble det foretatt et litteraturstudium med innsamling og systematisering av norske og utenlandske erfaringer om konkurranseflater for ekspressbussruter. Det ble særlig lagt vekt på å presentere resultater og erfaringer fra de skandinaviske landene.

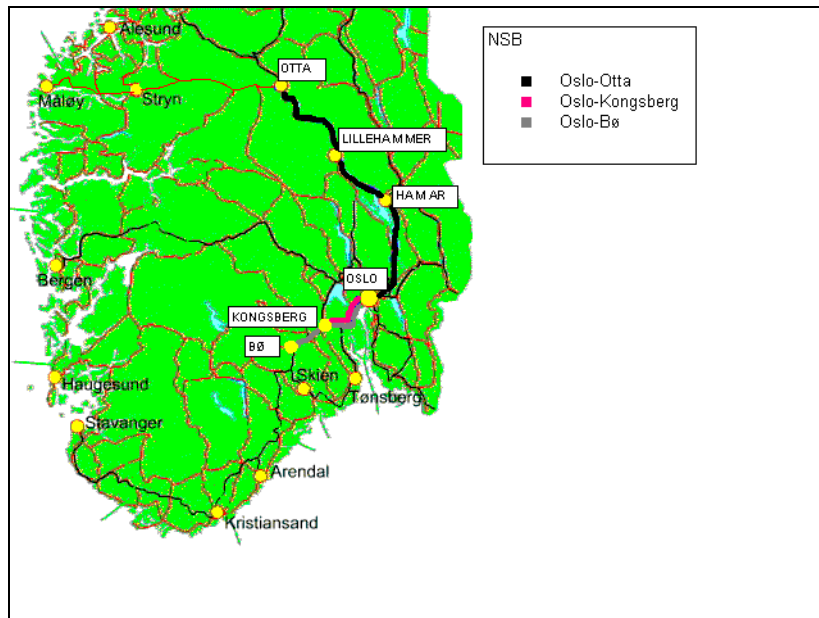
En sentral del i prosjektet var gjennomføring av nye spørreundersøkelser på fire utvalgte ekspressbussruter (Haukeliekspressen, Møre-ekspressen, Nordfjordekspressen og TIMEkspressen) for blant annet å kartlegge trafikantenes preferanser for valg av ekspressbuss, reisemuligheter og alternative reisemiddelvalg.



Figur 1: Kart over utvalgte ekspressbussruter.

Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter

Spørreundersøkelsene på de utvalgte ekspressbussrutene ble gjennomført i kombinasjon med passasjertellinger (november 1998). Undersøkelsene resulterte i til sammen 2.864 intervju, som tilsvarer en samlet stikkprøveprosent på ca 20% av ukestrafikken. For å synliggjøre forskjeller i reisemønster og markedsområder, ble reisene i stikkprøven kategorisert på bakgrunn av ulik grad av parallellitet med jernbanen (hhv. uten parallellitet, delvis parallellitet og full parallellitet).



Figur 2: Parallellstrekninger ekspressbuss/tog.

Resultater

Bruk av ekspressbussrutene

Den største andelen av passasjerene (omlag 35-50%) benyttet ekspressbussrutene også på siste tilsvarende reise. Generelt var det en mindre andel som benyttet ekspressbussrutene sist på fellesstrekninger med jernbanen enn på strekninger bortenfor parallellitet. Andelen var dessuten høyere for reiser som foretas på strekninger som kun delvis betjenes av NSBs tog enn på øvrige strekninger, med unntak av TIMEkspressen.

Over halvparten av passasjerene overveide ikke å benytte andre transportmidler på reisen. På TIMEkspressen var passasjerene sikrest i valget med en andel på over 60%. Det var en klar tendens at sikkerheten i valget av ekspressbuss var størst for reiser på delvis parallelle reisestrekninger.

Årsakene for valg av ekspressbuss varierte, men generelt var passende rutetider, komfort, billettpris og (lokalisering av) stoppesteder viktig. Utover dette ble spesielt reisetiden for TIMEkspressen fremhevet, mens Haukeliekspressen ble ansett som det eneste

Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter

transportalternativet av en betydelig andel passasjerer. Både for Møre- og Nordfjordekspresen ble dessuten det å unngå overgang trukket frem som en viktig årsak.

Passasjerene reiste relativt sjeldent med ekspressbussrutene. Generelt ble tilsvarende reiser foretatt et par ganger årlig, men på TIMEkspresen var reisehyppigheten vesentlig større (over 40% reiser daglig eller ukentlig). Reisehyppigheten sank generelt med økende grad av parallellitet med jernbanen.

Den største andelen av passasjerene benyttet ekspressbussrutene til besøks- og fritidsreiser. Arbeids- og tjenestereiser utgjorde imidlertid en høy andel av reisene på TIMEkspresen, særlig på strekningen bortenfor parallellitet. Dette må sees i sammenheng med reisehyppigheten på bussruten. Generelt var tendensen likevel at andelen arbeids- og tjenestereiser økte med økende grad av parallellitet med jernbanen.

De reisende hadde en positiv holdning til ekspressbussrutene. 90-95% var svært eller ganske tilfreds med tilbudet. Ekspressbussrutene ble dessuten tillagt relativt stor betydning for passasjerenes reiseaktivitet (dvs. anledning til å foreta reiser og hvor ofte de reiste). Betydningen ble redusert med økende grad av parallellitet med jernbanen.

Generelt utgjorde kvinner en høy andel av ekspressbussrutenes passasjerer (60-70%). Også ungdom (under 25 år) og eldre (60 år og oppover) var overrepresentert. Omlag halvparten av passasjerene var ikke yrkesaktive. TIMEkspresen skilte seg ut ved en tilnærmet jevn alders- og kjønnsfordeling, lav andel ungdom/eldre og høy andel yrkesaktive.

Konkurranseflater

Ekspressbussrutenes konkurranseflater og overført trafikk ble i første rekke kartlagt på grunnlag av rutenes passasjertall og trafikantenes preferanser for valg av alternativt reisemiddel i en situasjon der ekspressbussruten ikke hadde eksistert.

Konkurranseflatene mellom ekspressbuss og tog ble undersøkt spesielt. Dette skyldes blant annet at det forelå opplysninger om resemønster og omfanget av trafikken med NSBs tog på fellesstrekningene for ekspressbuss og jernbane.

Mellom Bø og Oslo hadde Haukeliekspresen en trafikk som tilsvarte ca 13% av antall togreiser på Sørlandsbanen for sammenlignbare reiserelasjoner. Møre-ekspressen har ingen lokaltrafikk mellom Oslo og Stryn, og var således ingen konkurrent for toget på strekningen Otta-Oslo på Dovrebanen. Nordfjordekspresens trafikk på denne strekningen utgjorde kun vel 1% av togtrafikken. TIMEkspresen skilte seg ut ved at passasjertallene på strekningen Kongsberg-Oslo faktisk var litt større enn togtrafikken på konkurranseutsatte reiserelasjoner.

Resultatene viste at konkurranseflatene mellom ekspressbuss og tog økte med økende grad av parallellitet. På strekninger bortenfor fellesstrekningene med jernbanen var konkurransen

Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter

naturlig nok begrenset, mens tog ble ansett for å være et realistisk reisemiddelalternativ selv når jernbanen dekker kun deler av reisestrekningen. Konkurransen mellom buss og tog var størst på fellesstrekningene med jernbanen.

Estimat for overført trafikk fra tog til ekspressbuss på de konkurranseutsatte reiserelasjonene er vist i Tabell 1.

OVERFØRT TRAFIKK	Sum fra tog til buss	Andel av tog- trafikken
FELLESSTREKNING		
Bø-Oslo	2 600	3 %
Otta-Oslo	3 700	1 %
Kongsberg-Oslo	93 300	34 %
Sum	99 600	13 %

Tabell 1: Overført trafikk fra tog til ekspressbuss på fellesstrekninger (1998).

Ekspressbussrutenes tilbud i form av antall avganger, reisetid og billettpris har stor betydning for bussens konkurransevne i forhold til tog. Dette bidro til å forklare forskjeller i resultatene. På strekningene Oslo-Otta og Oslo-Bø hadde toget omtrent dobbelt så mange avganger og brukte ca 20% kortere tid, men ekspressbussene var 15-20% billigere. På strekningen Oslo-Kongsberg var konkurransesituasjonen annerledes ved at TIMEkspressen hadde mer enn dobbelt så mange avganger som toget, brukte litt kortere tid (-5%) og var litt billigere (-4%) enn togtilbudet på strekningen.

Resultatene viser at konkurranseflatene mellom ekspressbuss og bil generelt reduseres med økende grad av parallellitet. Spesielt på TIMEkspressen var det en svært høy andel (80%) på strekninger bortenfor parallellitet med jernbanen som ville benyttet bil dersom ikke bussruten hadde eksistert.

Konkurranseflatene mellom ekspressbuss og bil var generelt høyere enn mellom buss og tog. Spesielt resultatene for bruk av reisemiddel på siste reise viste en vesentlig høyere andel som brukte bil enn tog. Andelen som overveide å bruke bil i stedet for buss på reisen, var likevel generelt litt lavere enn tilsvarende funn for tog. På fellesstrekninger med jernbanen var det dessuten en høyere andel som ville benyttet tog enn bil.

Resultatene fra de nye empiriske undersøkelsene viste at ekspressbussrutene hadde generert mellom 5% og 10% nye reisende. Andelen nyskapt trafikk var større for reiser som skjedde på strekninger helt eller delvis bortenfor parallellitet med jernbanen enn på fellesstrekningene.

De utvalgte ekspressbussrutene konkurrerte i første rekke med tog og bil, men på enkelte relasjoner sto bussrutene i sterk konkurranse i forhold til andre transportmidler. Dette gjaldt særlig mot andre bussruter på strekninger bortenfor parallellitet med jernbanen, samt fly på lange reiser mellom Østlandet og Vestlandet (delvis parallelle reisestrekninger).

Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter

Konkurranseflater og estimater for overført trafikk for de aktuelle ekspressbussrutene fremgår av Tabell 2-5. Ettersom estimatene for årstrafikk er forbundet med betydelig usikkerhet, bør de relative resultatene tillegges størst vekt.

STREKNING	Ikke parallell	Delvis parallell	Helt parallell	Sum	Ikke parallell	Delvis parallell	Helt parallell	Sum
HAUKELIEKSPRESSEN								
Overført fra tog	10 %	29 %	21 %	20 %	4 100	13 100	2 600	19 800
Overført fra bil	53 %	36 %	42 %	44 %	21 700	15 900	5 200	42 800
Nyskapt trafikk	11 %	10 %	1 %	9 %	4 300	4 200	100	8 600
Annet	26 %	25 %	36 %	27 %	10 600	11 200	4 400	26 200
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	40 700	44 400	12 300	97 400

Tabell 2: Overført trafikk på Haukeliekspressen (1998).

STREKNING	Ikke parallell	Delvis parallell	Helt parallell	Sum	Ikke parallell	Delvis parallell	Helt parallell	Sum
MØRE-EKSPRESSEN								
Overført fra tog	0 %	16 %	0 %	15 %	0	1 900	0	1 900
Overført fra bil	0 %	13 %	0 %	13 %	0	1 600	0	1 600
Nyskapt trafikk	0 %	5 %	0 %	5 %	0	600	0	600
Annet	100 %	66 %	0 %	67 %	1 800	8 000	0	9 800
Sum	100 %	100 %	0 %	100 %	1 800	12 100	0	13 900

Tabell 3: Overført trafikk på Møre-ekspressen (1998).

STREKNING	Ikke parallell	Delvis parallell	Helt parallell	Sum	Ikke parallell	Delvis parallell	Helt parallell	Sum
NORDFJORDEKSPRESSEN								
Overført fra tog	0 %	17 %	61 %	15 %	0	10 300	3 700	14 000
Overført fra bil	43 %	36 %	23 %	37 %	14 100	22 300	1 400	37 800
Nyskapt trafikk	0 %	10 %	10 %	7 %	0	6 200	600	6 800
Annet	57 %	37 %	6 %	41 %	18 500	22 600	300	41 400
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	32 600	61 400	6 000	100 000

Tabell 4: Overført trafikk på Nordfjordekspressen (1998).

STREKNING	Ikke parallell	Delvis parallell	Helt parallell	Sum	Ikke parallell	Delvis parallell	Helt parallell	Sum
TIMEKSPRESSEN								
Overført fra tog	9 %	39 %	51 %	39 %	7 200	67 700	93 300	168 200
Overført fra bil	80 %	45 %	40 %	49 %	66 100	77 700	72 500	216 300
Nyskapt trafikk	6 %	8 %	3 %	5 %	4 800	13 700	5 300	23 800
Annet	5 %	8 %	6 %	7 %	5 000	13 700	11 200	29 900
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	83 100	172 800	182 300	438 200

Tabell 5: Overført trafikk på TIMEkspressen (1998).

Vurderinger og konklusjoner

De nye empiriske undersøkelsene viser generelt stor grad av samsvar med tidligere erfaringer. Dette har bidratt til å styrke grunnlaget for vurdering av konkurransemessige konsekvenser ved etablering av ekspressbussruter.

Enkelte resultater representerer imidlertid ny kunnskap om ekspressbussrutenes konkurransesituasjon. Disse er i første rekke knyttet til TIMEkspresen, som betjener et annet marked med daglige, kortere reiser enn de øvrige ekspressbussrutene.

Resultatene bekrefter at det er en reell konkurranse mellom ekspressbuss og tog, og at ekspressbussens konkurranseflate mot tog øker med økende grad av parallellitet med jernbanen. I de fleste tilfellene er likevel togets konkurranseevne i form av frekvens, reisetid og komfort ekspressbussen overlegen. Dette fører til at reisende på fellesstrekninger buss og tog med reelle valgmuligheter stort sett foretrekker tog.

Overføringen av passasjerer fra tog til ekspressbuss utgjør generelt en liten andel av togtrafikken. Den overførte trafikken er imidlertid viktig for ekspressbussene ved at den utgjør en stor andel av busspassasjerene. På fellesstrekninger med jernbanen synes toget å være det primære alternative reisemiddelvalget for omlag halvparten av busspassasjerene. Andelen synker med økende avstand til jernbanen.

På dette grunnlaget er det konkludert med at den overførte trafikken fra tog til ekspressbuss i situasjoner hvor toget er ekspressbussen overlegen med hensyn til frekvens, reisetid og komfort, erfaringsmessig vil være mindre enn 10%. Andelen avhenger blant annet av transportmidlenes geografiske flatedekning og lokale forhold, samt togets posisjon i transportmarkedet (høyt passasjertall medfører gjerne liten effekt med hensyn til overført trafikk fra tog til ekspressbuss). Som oftest vil andelen likevel være betydelig mindre (1-3%).

På konkurranseutsatte reiserelasjoner på fellesstrekningen med jernbanen, hadde TIMEkspresen omtrent like mange passasjerer som NSBs tog. Et konservativt anslag viste at TIMEkspresen hadde kapret omlag én tredjedel av togtrafikken. Dette innebærer at ekspressbuss er en reell konkurrent til tog når busstilbudet er konkurransedyktig og attraktivt, i første rekke med hensyn til frekvens, reisetid og billettpriser.

Personbil er ekspressbussenes største konkurrent på strekninger helt eller delvis bortenfor parallellitet med jernbanen. Konkurranseflaten mellom buss og bil minsker med økende grad av parallellitet, og for reiser på fellesstrekninger med jernbanen er tog det primære alternative reisemidlet.

Konkurranseflatene mellom ekspressbuss og bil er generelt større enn mellom buss og tog. Spesielt resultatene for bruk av reisemiddel på siste reise viste en vesentlig større vandring av passasjerer mellom buss og bil enn mellom buss og tog. Andelen som overveide å bruke bil i stedet for buss på reisen, var likevel generelt litt lavere enn tilsvarende funn for tog. På fellesstrekninger med jernbanen var det dessuten en høyere andel som ville benyttet tog enn bil. Dette innebærer at kollektivtrafikkens samlede styrke i forhold til personbil er størst på

Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter

strekninger med konkurranse mellom buss og tog, dvs. hvor trafikantene har flere reelle valgmuligheter.

Konkurranseflaten mellom ekspressbuss og bil er størst på korte reiser. Bruk av ekspressbuss på bekostning av bil blir mer attraktivt med økende reiselengde.

Omfanget av overført trafikk fra bil til ekspressbuss avhenger derfor i stor grad av trafikantenes reiselengder og om de har et alternativt togtilbud på hele eller deler av reisestrekningen. De nye empiriske undersøkelsene og tidligere norske studier på området viser at den overførte trafikken fra bil til buss varierer fra 10 til 50%, mens utenlandske erfaringer indikerer overført trafikk i størrelsesorden 10-30%. Ut i fra norske forhold (bl.a. høyt bilhold) virker det rimelig at trafikantene er noe mer tilbøyelige til å velge bil enn andre reisemidler som alternativ for ekspressbuss.

Det er ikke foretatt beregninger av hva den overførte trafikken fra bil til ekspressbuss representerer i forhold til den samlede biltrafikken. Dette skyldtes at det i så fall måtte foretas en særskilt kartlegging av start- og endepunkt for reiser med bil.

De utvalgte ekspressbussrutene har generelt medført en noe større andel nyskapt trafikk på strekninger helt eller delvis bortenfor parallellitet med jernbanen enn på fellesstrekninger. Dette virker rimelig ettersom reisemiddelalternativene naturlig begrenses i områder som ikke betjenes av NSBs tog.

Utenlandske erfaringer har også gitt noe varierende resultater for omfanget av nyskapt trafikk (0-25%). Andelen avhenger blant annet av målemetode og alternative kollektive reisemuligheter på de enkelte konkrete undersøkelsesstrekninger.

Andelen nyskapt trafikk på de utvalgte ekspressbussrutene utgjorde generelt mellom 5 og 10% av passasjerene ved den anvendte kartleggingsmetoden. Det er en viss mulighet for at den nyskapte trafikken er noe undervurdert, men erfaringer fra andre undersøkelser tilsier ikke at andelen er vesentlig høyere. Skjønnsmessig vurdert ble derfor den reelle andelen nyskapt trafikk på de aktuelle rutene anslått å ligge i intervallet 5-15%.

Ekspressbussrutene i de nye empiriske undersøkelsene var antatt å være representative innen de enkelte hovedtyper av ekspressbusstilbud, som lå til grunn for gjeldende retningslinjer i konsesjonspolitikken. Disse undersøkelsene og tidligere erfaringer viser at det kan være en viss variasjon i ekspressbussenes konkurranseflater mot tog og personbil samt omfanget av nyskapt trafikk for ulike ruter innen samme hovedtype av ekspressbusstilbud, samt på ulike reisestrekninger på den enkelte rute. Dette innebærer at det kan være vanskelig å generalisere ruter, fordi hver rute er unik på sin måte. Det er derfor grunn til å være oppmerksom på at andre ekspressbussruter således kan gi andre resultater. Dette innebærer at overføring av erfaringer til andre ruter må gjøres med en viss porsjon av forsiktighet.

Hovedresultatene fra utredningen finnes i rapporten ”Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter - Endelig rapport for empiriske undersøkelser (Juli 1999)”.

Videre utvikling

Resultatene fra Hjellnes COWIs utredning har vært et sentralt bidrag i den videre prosessen med utforming av retningslinjer for ekspressbusspolitikken i Norge. I Stortingsmelding nr. 46 (1999-2000) Nasjonal Transportplan 2002-2011 (NTP), behandlet i Stortinget 15. februar 2001, tok regjeringen blant annet tatt til orde for at behovsprøvingen i forhold til jernbanen for nye fylkeskryssende bussruter i det sentrale Østlandsområdet ikke skal praktiseres like strengt som før. I Innstilling S. nr. 119 (2000-2001) fra Samferdselskomitéen sluttet flertallet seg til denne justeringen av ekspressbusspolitikken.

De empiriske undersøkelsene av konkurranseflater for ekspressbussruter har blitt videreført ved at Stiftelsen for samfunns- og næringslivsforskning (SNF) har foretatt en evaluering av Samferdselsdepartementets ekspressbusspolitikk (SNF-rapport nr. 06/2001, februar 2001). SNF anbefalte blant annet en avvikling av behovsprøvingen i forhold til jernbanen. Dette ble særlig ansett som aktuelt i områder med størst befolkningsmengde og trafikkgrunnlag, i første rekke det sentrale Østlandsområdet.

På denne bakgrunn utformet Samferdselsdepartementet 26.06.2001 justerte retningslinjer for behovsprøving av ekspressbussruter i forhold til jernbanen innen det sentrale Østlandsområdet (Rundskriv N-5/2001). Justeringen innebærer at behovsprøvingen ikke skal praktiseres like strengt som før. Dette betyr at hensynet til de reisende skal tillegges noe større vekt, mens tålegrensen for ulempen for jernbanen skal utvides noe. Departementet har presisert at det fortsatt skal gjøres en konkret vurdering i hver enkelte sak.

De justerte retningslinjene har fått umiddelbare konsekvenser ved at selskapet Busslink AS 26.06.2001 under visse forutsetninger har fått konsesjon av Samferdselsdepartementet for etablering av til sammen seks ekspressbussruter i det sentrale Østlandsområdet (til/fra Oslo).

NSB har tatt konsekvensen av utviklingen. Av ”Virksomhetsplan 2001-2005 for NSB BA” (vedlegg til Stortingsmelding nr. 48 (2000-2001), godkjent i statsråd 11.05.2001) fremgår det at ”... NSB som grunnlag for vekst bør satse på både tog og buss [...]. Toget utgjør grunnstammen for NSB som et persontrafikkselskap, mens bussvirksomheten både tar del i veksten i et liberalisert ekspressbussmarked og skal utvikles for å ta ut synergier mot tog.”

For å overvåke utviklingen i konkurranseflater i et mer liberalt ekspressbussmarked har Nettbuss a.s. og NSB Kortdistanse engasjert Hjellnes COWI til å foreta en oppfølgende undersøkelse av konkurranseflater for TIMEkspressen og tog på strekningen Kongsberg-Oslo til høsten (2001).