



**Behov for bedre framkommelighet for
kollektivtrafikken i bygater!**

NVTF-Østlandet 19. november

Kjersti Midttun, Ruter



10 millioner flere påstigninger sammenlignet med 2012

Fra 2012 til 2013 har veksten i trafikken vært 3 %

Ruter#



309 millioner påstigninger
på T-bane, buss, trikk, tog og båt i hele
Ruters trafikkområde i 2013

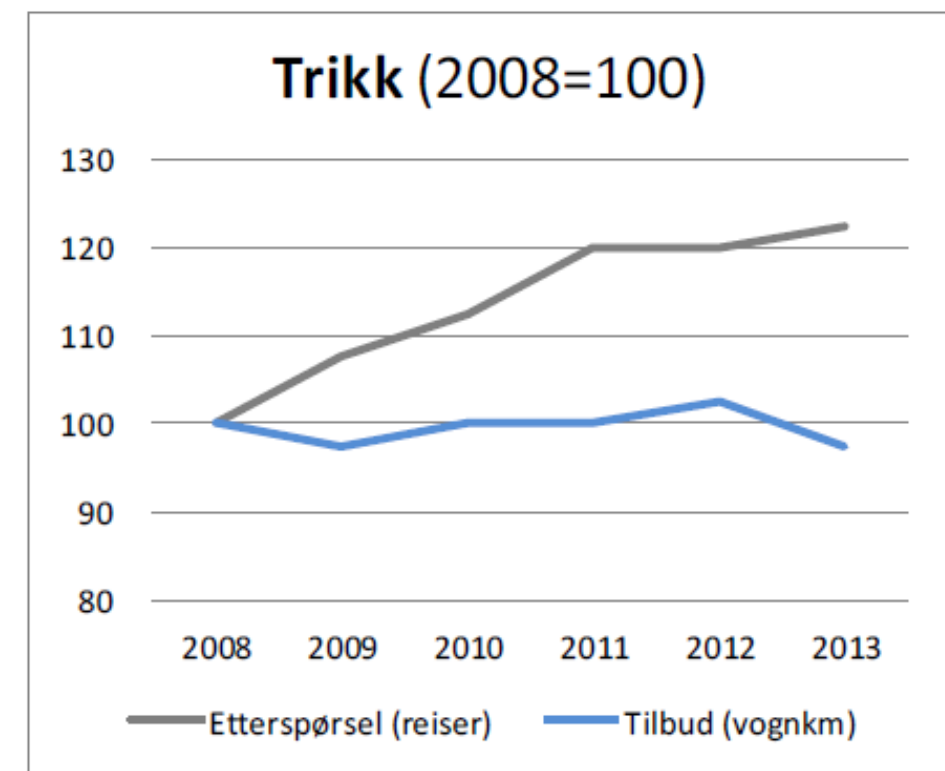
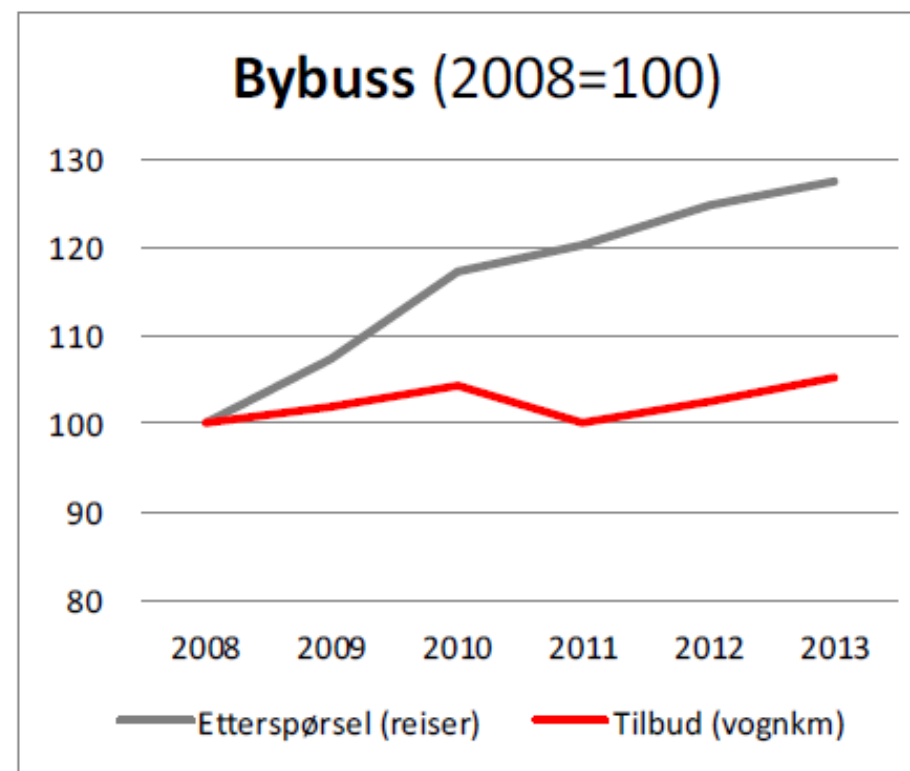
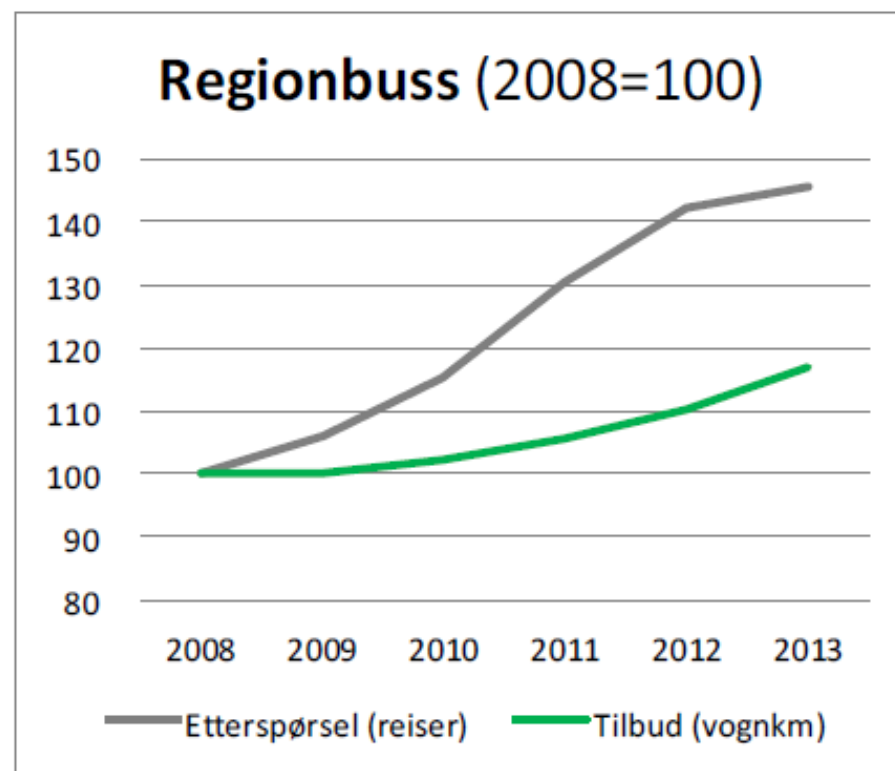
Ruter#

Strek passasjervekst

Når passasjerveksten er sterkere enn befolkningsveksten, indikerer det at kollektivtrafikken tar markedsandeler på bekostning av personbil.

Veksten er i samsvar med bredt omforente mål og en bevisst satsing.

Figur 1: Vekst i tilbud og etterspørsel, regionbuss, bybuss og trikk, indekser med basisnivå 100=2008. Datakilde: Ruters årsrapport 2013



Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen, VG 08.10.14:

Denne regjeringen er opptatt både av valgfrihet og et godt kollektivtilbud. Ved å legge til rette for økt frekvens og fleksibilitet i kollektivtrafikken bruker vi positive virkemidler for å få flere til å reise kollektivt. Det gir folk i storbyområdene bedre mulighet til å velge mellom ulike effektive transportløsninger som er tilpasset folks hverdag, sier i en pressemelding.

Ruter ønsker flere og mer fornøyde kunder og en økt markedsandel for kollektivtrafikken!

Vår utfordring er å øke tilbudet til tross for økende trafikk og fremkommelighetsproblemer?

- Kollektiv er avhengig av god og forutsigbar fremkommelighet for å være konkurransedyktig!
- Tilbudet må planlegges på en smart måte!
- God fremkommelighet for en gruppe betyr at det dårligere fremkommelighet for en annen fordi vi har knapt med plass!

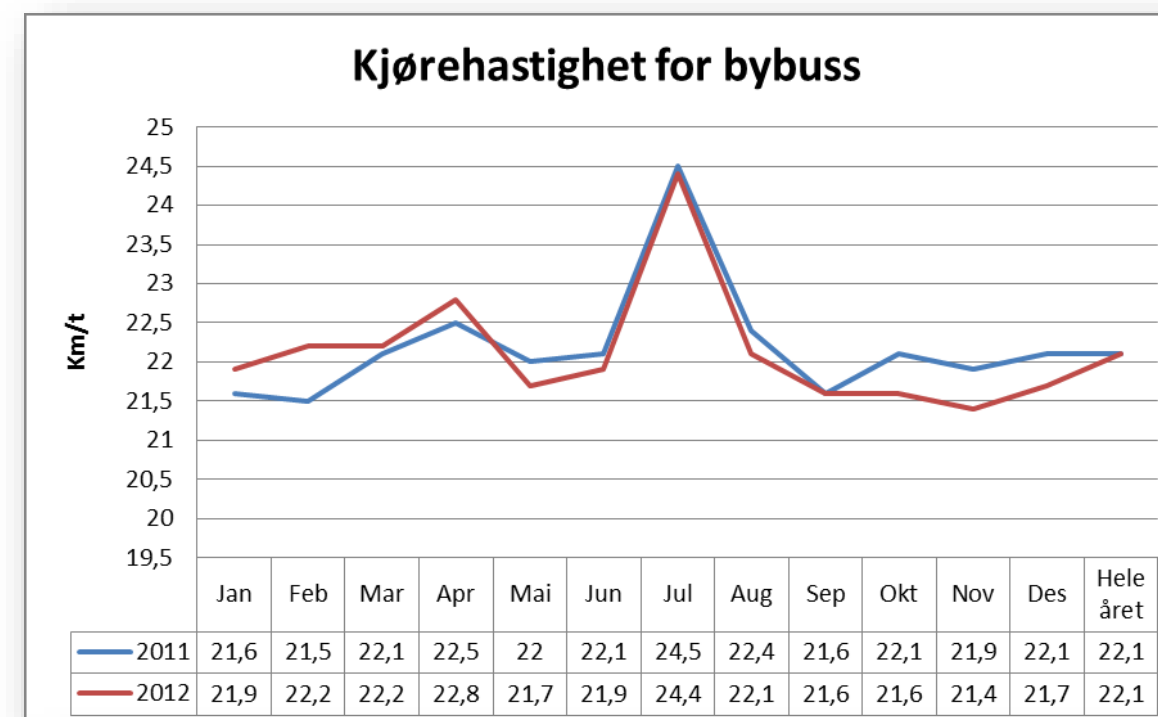
Konsekvensen av dårlig fremkommelighet:

- ✓ lenger reisetid
- ✓ uforutsigbar reisetid
- ✓ Bidrar til dyrere driftsopplegg

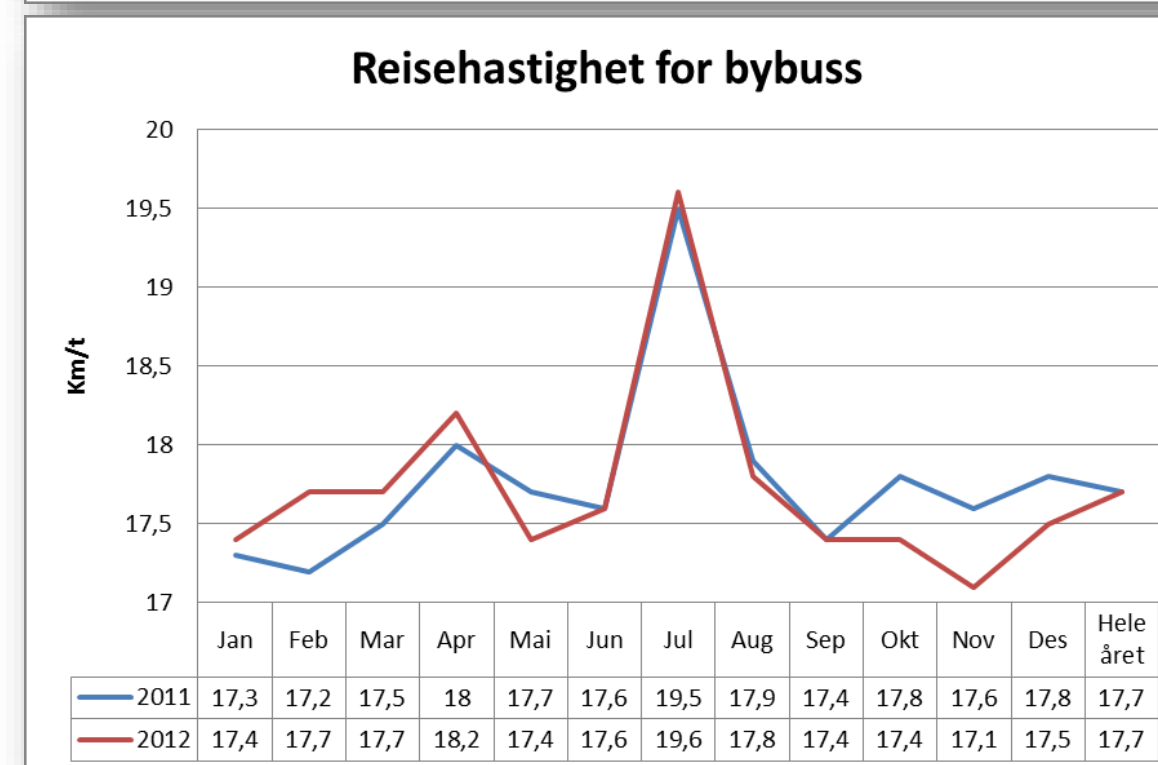


Fremkommelighet og tilgjengelighet 2012

Årsrapport for Oslo og Akershus



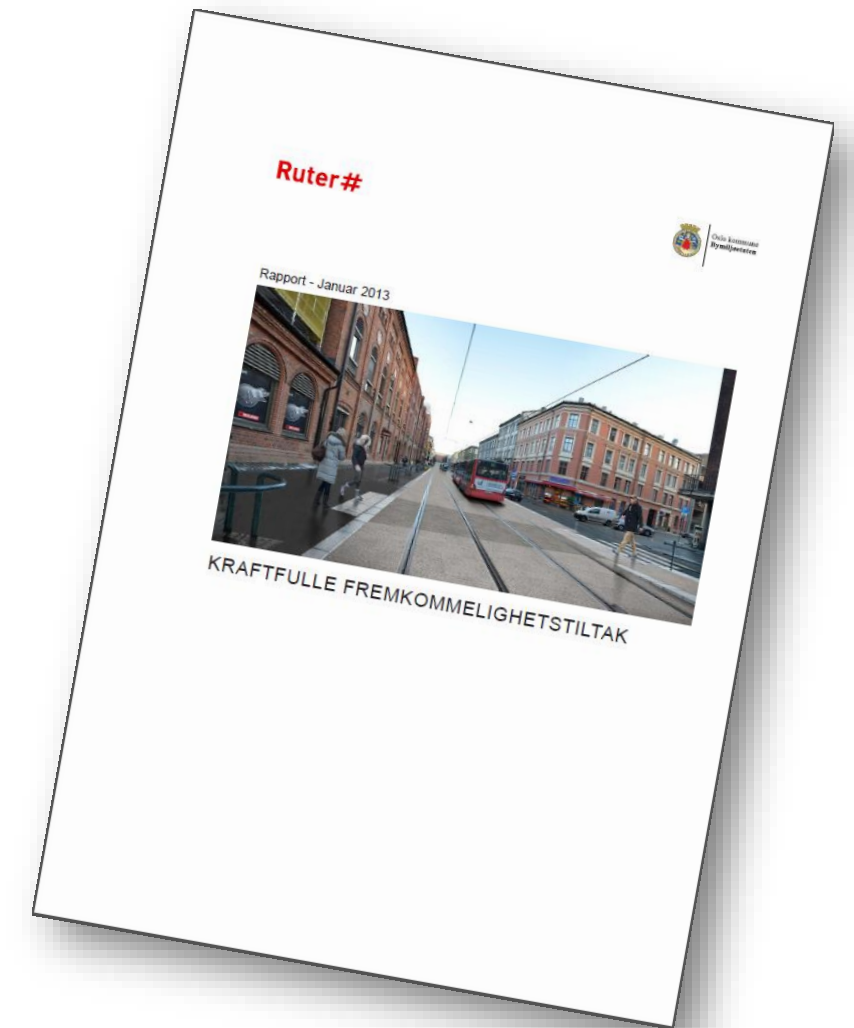
Kjørehastigheten er basert på snitt-hastighet mellom holdeplass



Reisehastigheten inkluderer tiden på holdeplass

Kraftfulle fremkommelighetstiltak

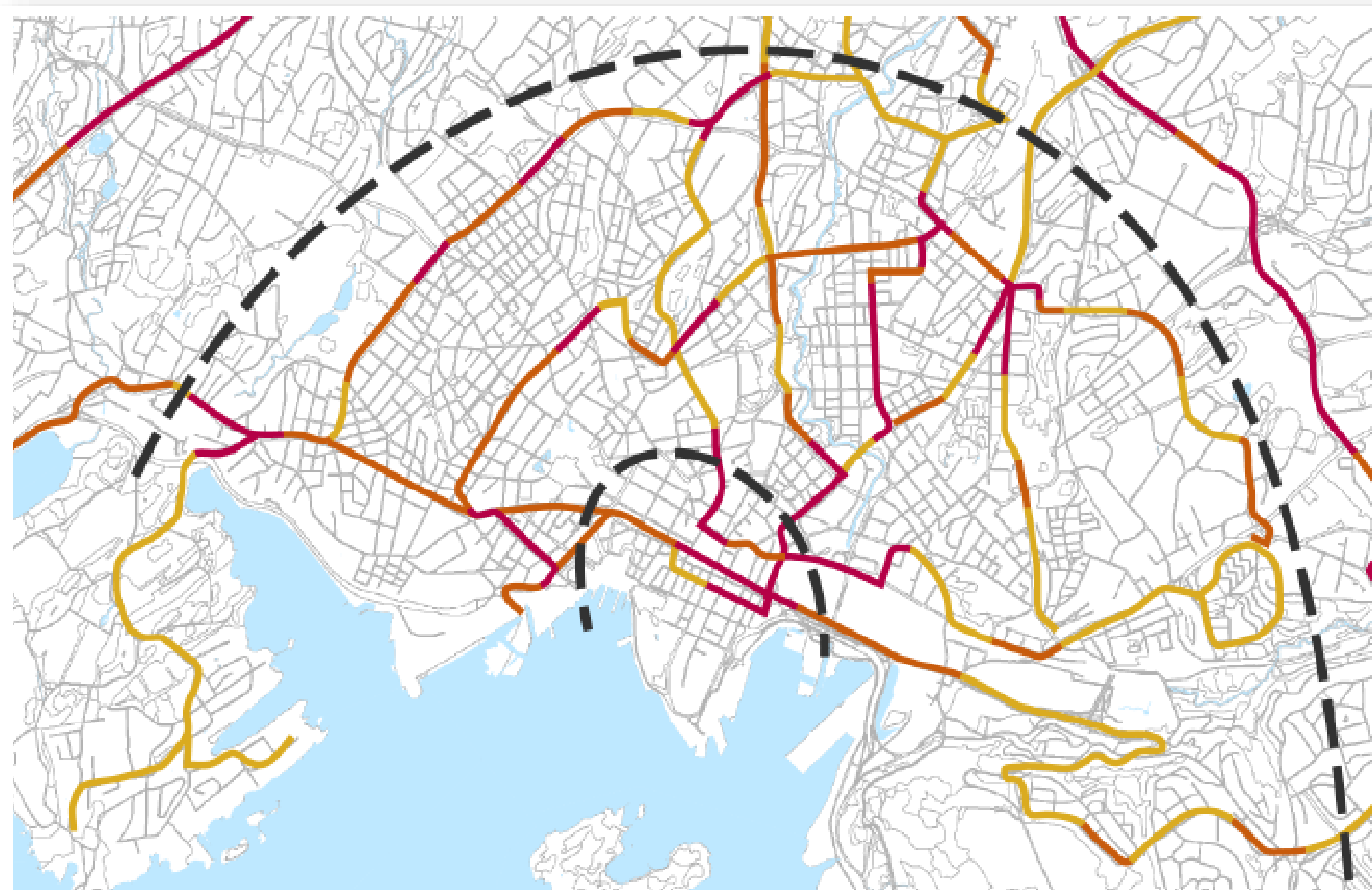
- Bybuss skal oppnå en gjennomsnittlig reisehastighet over 12 måneder som ligger på nivå med juli måned (gjennomsnittlig reisehastighet for bybuss på 20,3 km/t).
- Trikkens reisehastighet skal strekke seg mot hva som oppnås på bybanen i Bergen (24 km/t).
- Forslaget skal prioritere tiltak som kan være egnet for gjennomføring på kort sikt, og skal i utgangspunktet ikke omfatte tyngre infrastrukturtiltak og/eller tiltak som krever omreguleringer.



| Punktlighet | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Trikk | 52 % | 53 % | 53 % | 57 % | 42 % | 42 % | 34 % | 32 % |
| Buss | 54 % | 47 % | 46 % | 46 % | 39 % | 47 % | 53 % | 50 % |
| Metro | 72 % | 68 % | 69 % | 67 % | 68 % | 71 % | 75 % | 83 % |

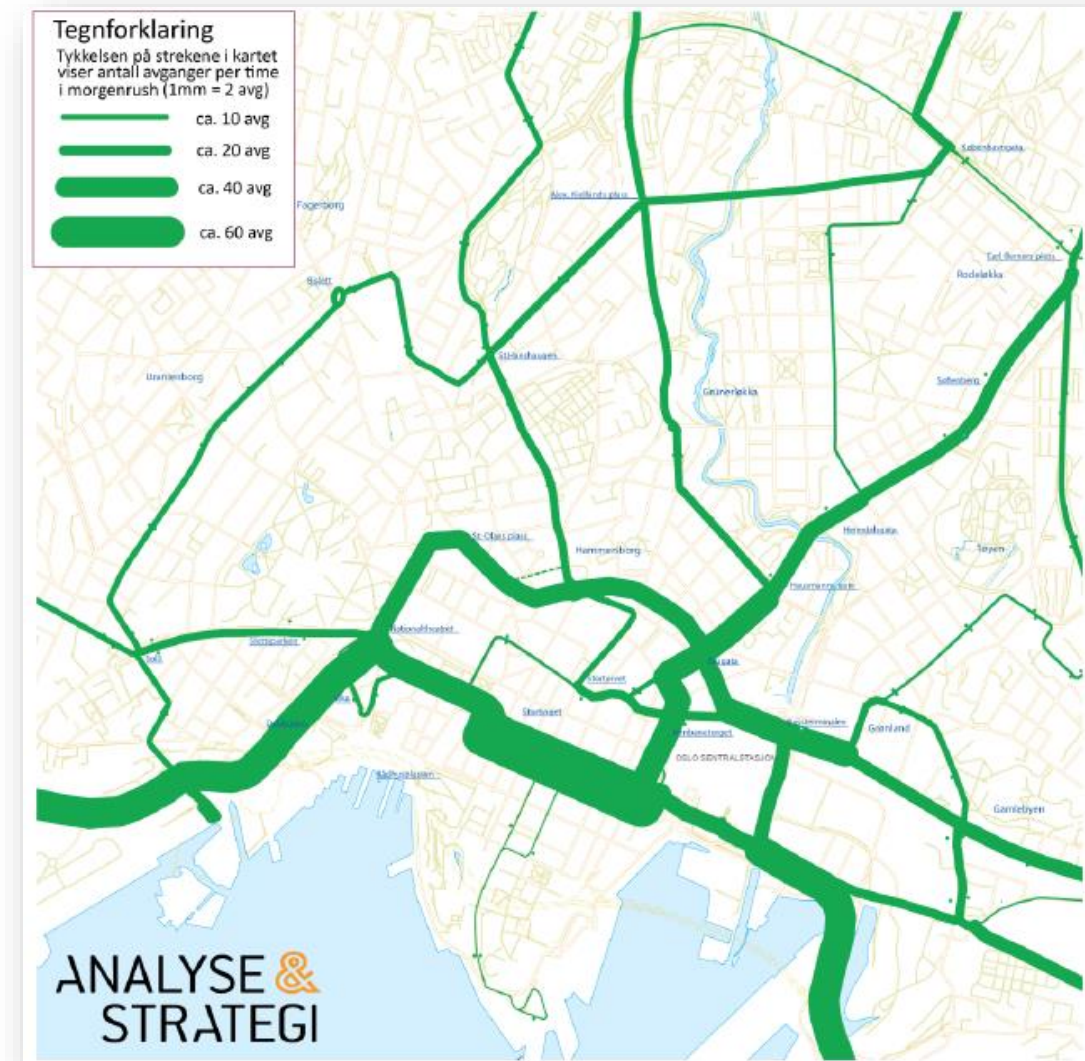
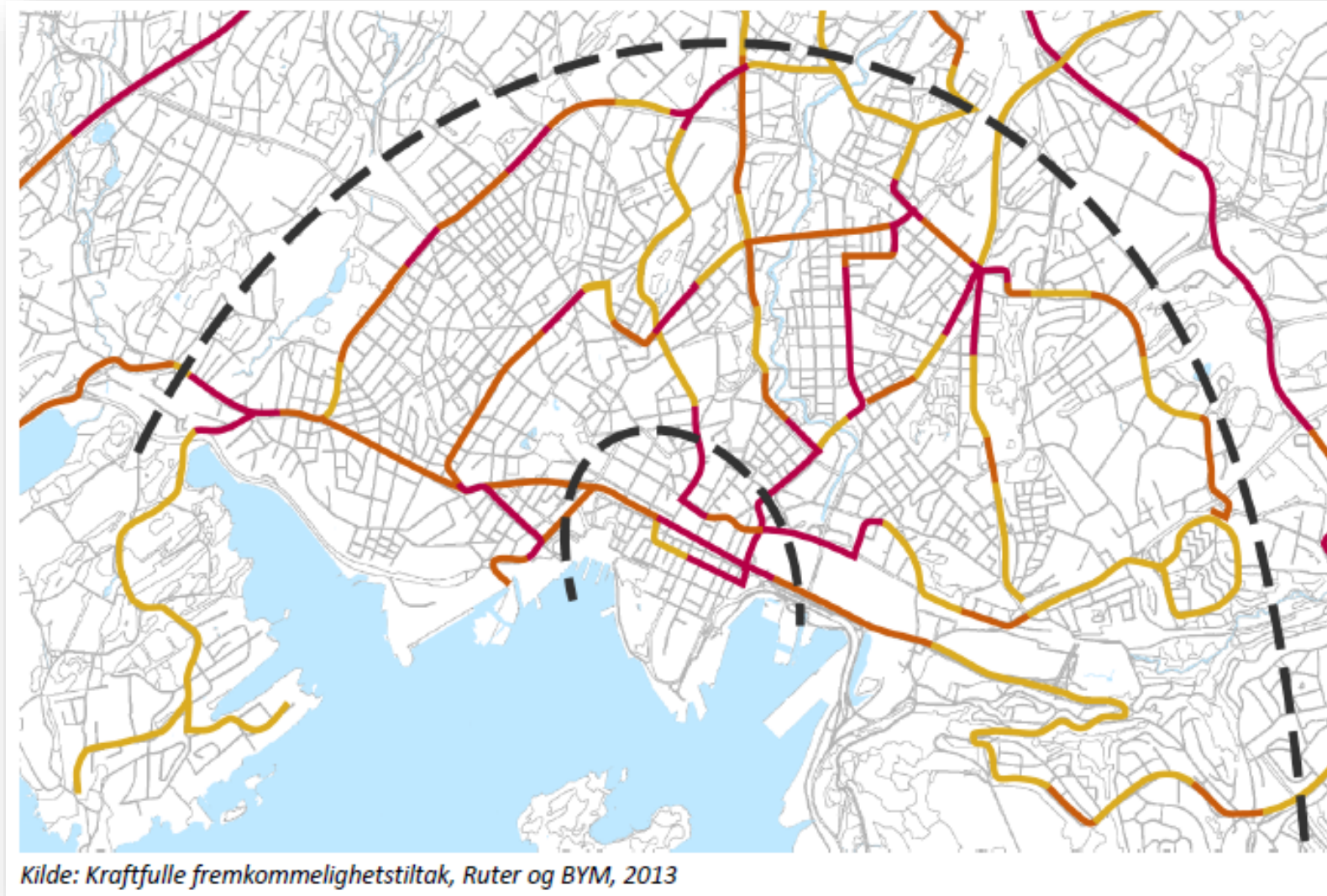
Andel avganger som er mindre enn 3 minutter etter rutetabell.

Det er kun foretatt målinger på Jernbanetorget for trikk, bybusser og metro i rush (06.30 – 09.30 og 14.30 – 17.30) alle hverdager gjennom hele året

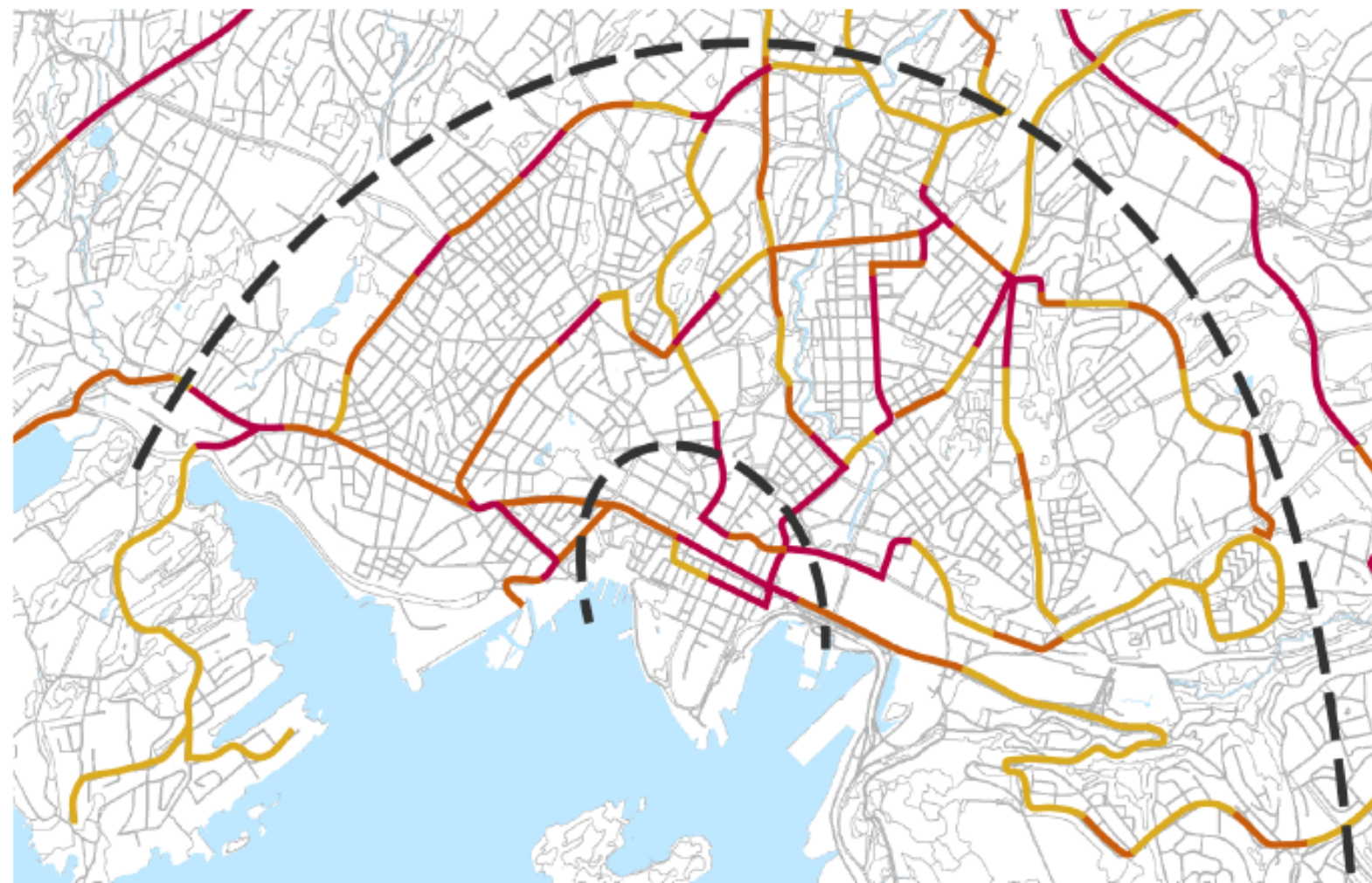


Kilde: Kraftfulle fremkommelighetstiltak, Ruter og BYM, 2013

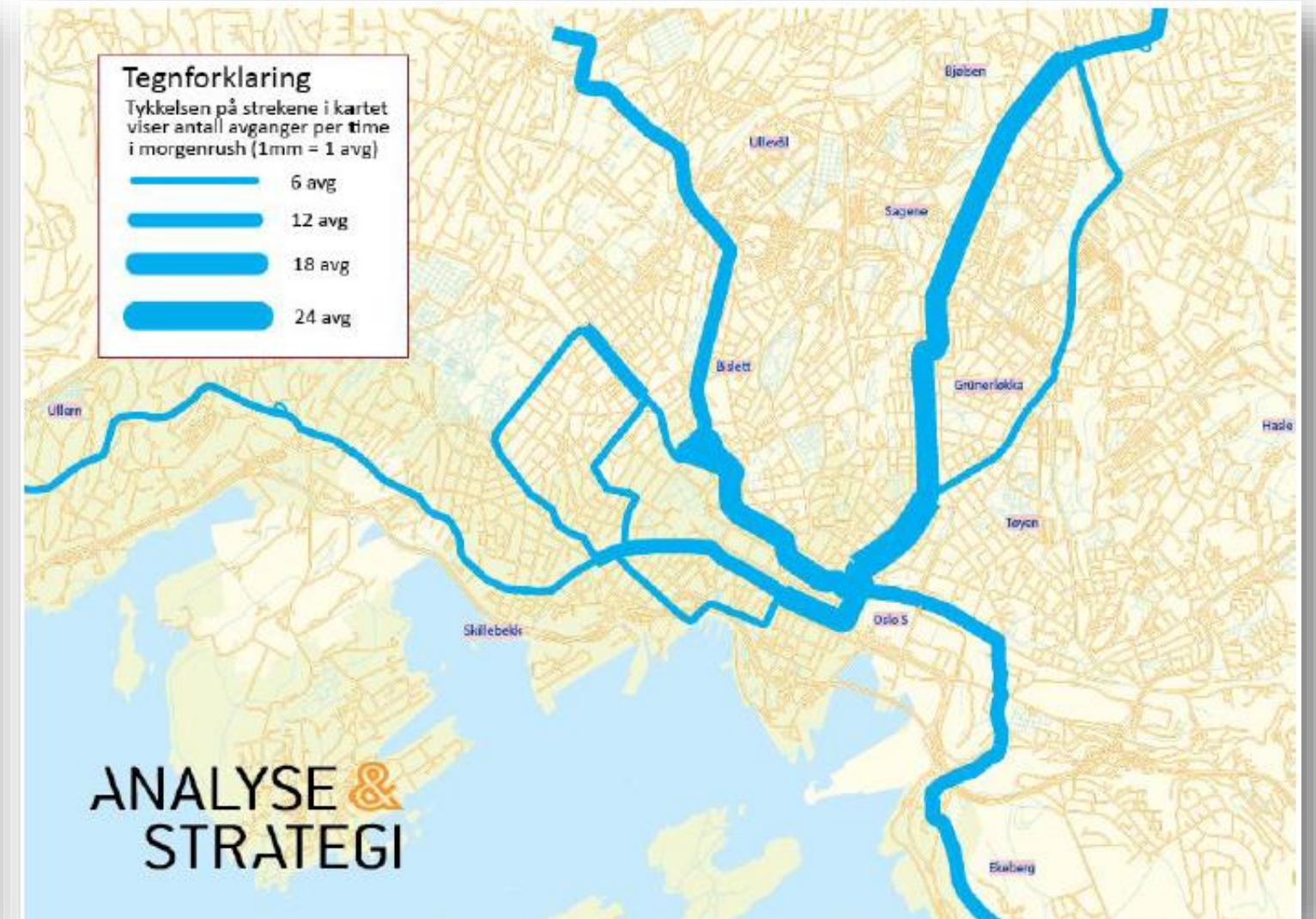
Forsinkelsen og busstraseer



Forsinkelsen og trikketraseer



Kilde: Kraftfulle fremkommelighetstiltak, Ruter og BYM, 2013



Tiltak som er vurdert

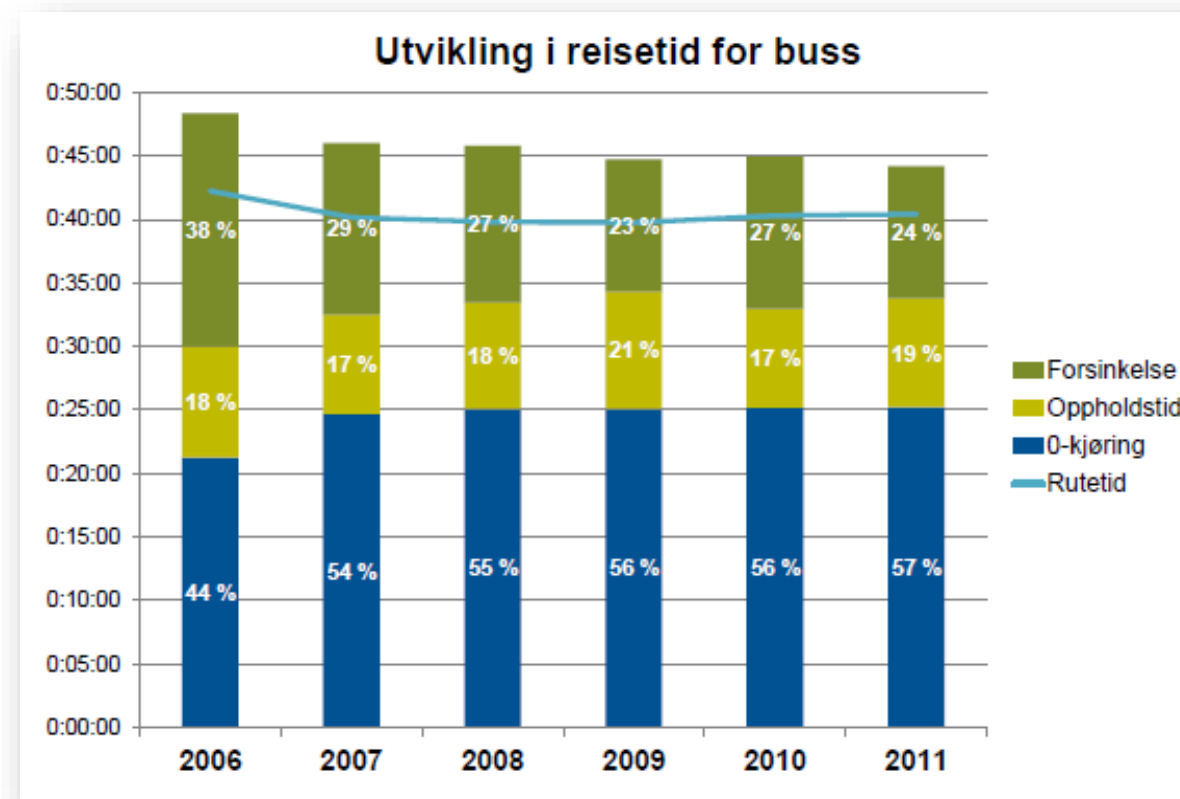
- Prioritering i gater og kryss
- Prioritering på Ring 3
- Tiltak for reduksjon av biltrafikken
- Restriksjoner for taxi og varelevering
- Prioritering med skilt, signal og oppmerking
- *Optimal holdeplassavstand*
- *Tiltak for raskere av- og påstigning*
- *Effektivisering av linjenett og drift*
- Tiltak for redusert ulempe ved anleggsarbeid



Kollektivfelt på Ring 3, illustrasjon

Ruter må jobbe med

- Optimal avstand mellom holdeplassen
- Minimere oppholdstid på holdeplassene
- Sikre en jevnt fordeling av ankomst inn mot holdeplassen



| Vika Dokkveien Vestgående | | Nationaltheatret Østgående | | Nationaltheatret Vestgående | |
|---------------------------|--------------|----------------------------|-----------|-----------------------------|----------|
| Tid | Linje | Tid | Linje | Tid | Linje |
| 16 25 | TE8 | 16 25 | 13 30 31 | 16 25 | 31 13 30 |
| 26 | 54 152 | 26 | 70 54 | 26 | |
| 27 | 33 32 151 | 27 | 19 36E 74 | 27 | |
| 28 | TE4 252 TE10 | 28 | 32 | 28 | 19 |
| 29 | 132 169 | 29 | 31E | 29 | 32 |
| 16 30 | 33 251 | 16 30 | 31 | 16 30 | 31 |
| 31 | 122 | 31 | 36E | 31 | 54 |
| 32 | 32 144 | 32 | 54 | 32 | 13 30 |
| 33 | 242 | 33 | 70 | 33 | 13 |
| 34 | 54 | 34 | 31 19 36E | 34 | |
| 16 35 | | 16 35 | 31E | 16 35 | 19 54 |
| 36 | 252 | 36 | 13 30 | 36 | |
| 37 | | 37 | 70 | 37 | 31 |
| 38 | | 38 | 31 19 36E | 38 | 32 30 13 |
| 39 | | 39 | 31E | 39 | 54 |
| 16 40 | | 16 40 | 54 | 16 40 | |
| 41 | 54 152 | 41 | 36E 74 | 41 | 31 |
| 42 | 33 32 151 | 42 | 32 31 | 42 | |
| 43 | 252 | 43 | 13 30 | 43 | |
| 44 | NOW | 44 | 70 | 44 | 54 |
| 16 45 | 33 251 | 16 45 | 19 36E | 16 45 | 19 31 |
| 46 | | 46 | 31 54 31E | 16 50 | |
| 47 | 32 | 47 | | | |
| 48 | TE4 252 | 48 | | | |
| 49 | 54 | 49 | | | |
| 16 50 | | 16 50 | | | |

Fremkommelighetsproblemer på Fornebu



Bilde: Kjell Kalland

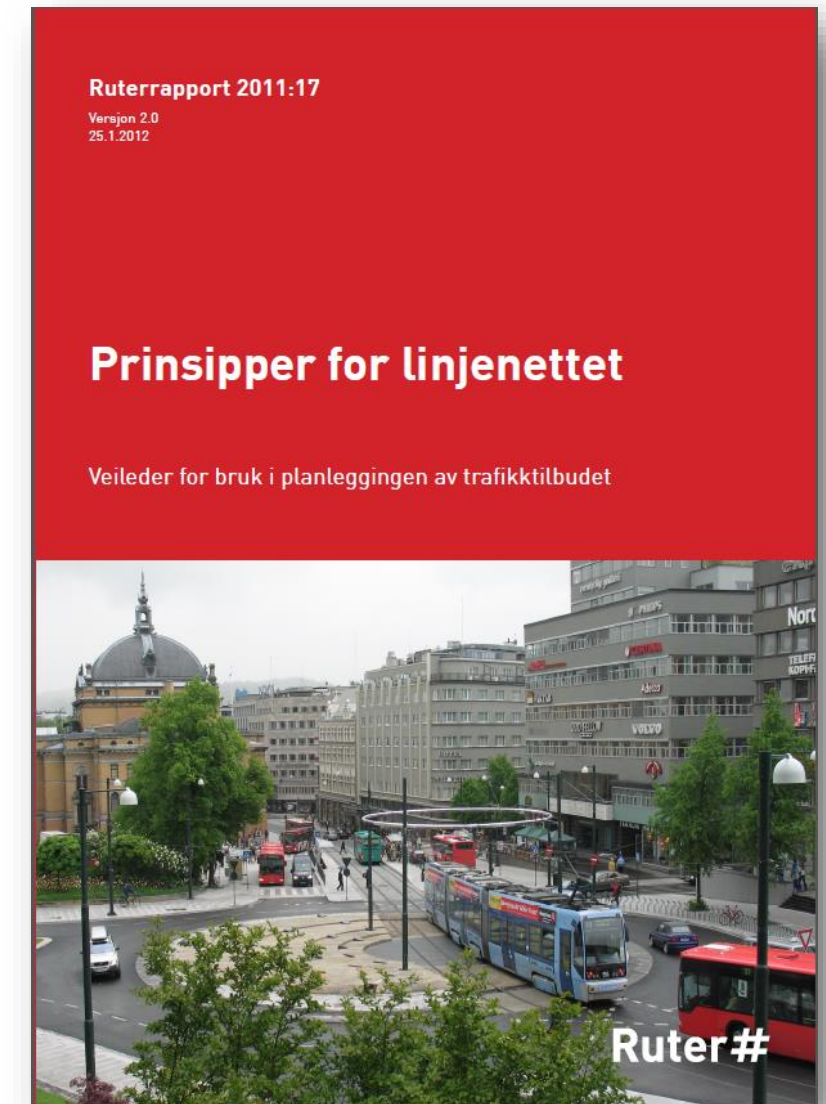


Bilde: Accenture

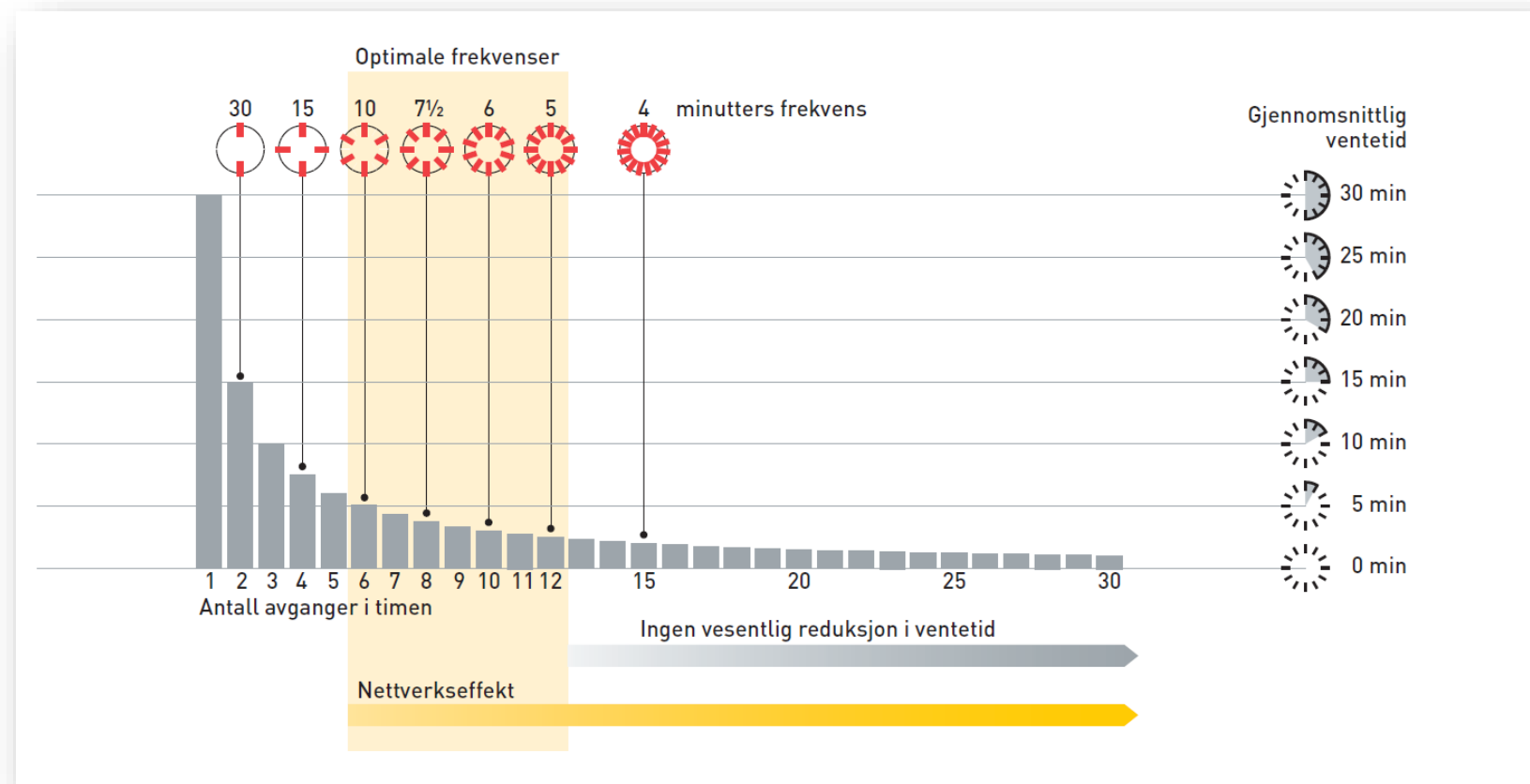
Hvordan utvikler Ruter tilbudet?

- Prinsipper for rutetilbudet legges til grunn for fremtidig tilbudsutvikling, i alt 10 prinsipper!
- Satsing på færre hovedlinjer med høy frekvens, heller enn mange linjer med lav frekvens.
- Enklere traseføring
- Mer mating til tog og T-bane, styrking av frekvensen lokalt i regionene
- Utvikling av knutepunktene

.....dette forutsetter god fremkommelighet!

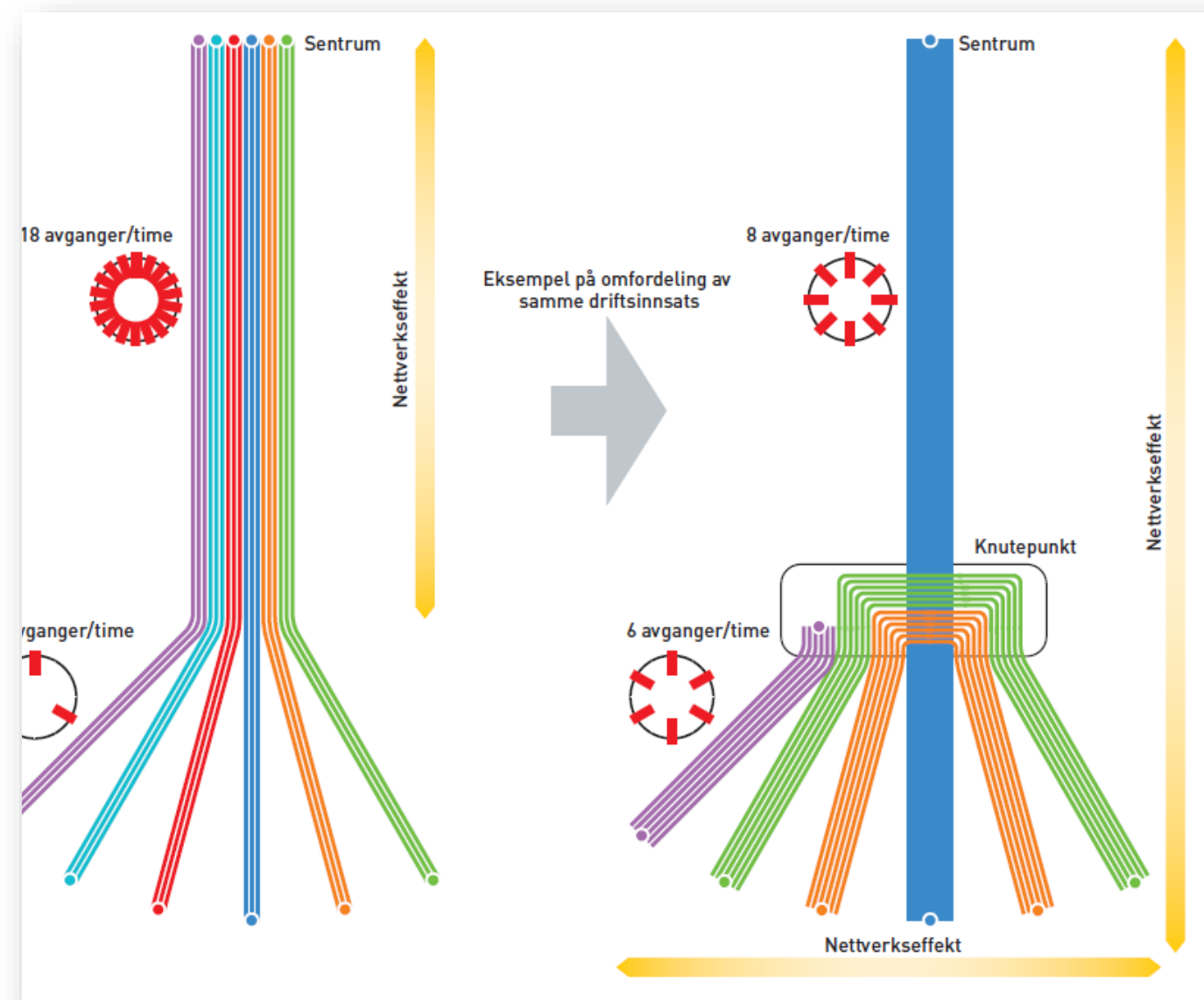


Høy frekvens – nettverksfrekvens



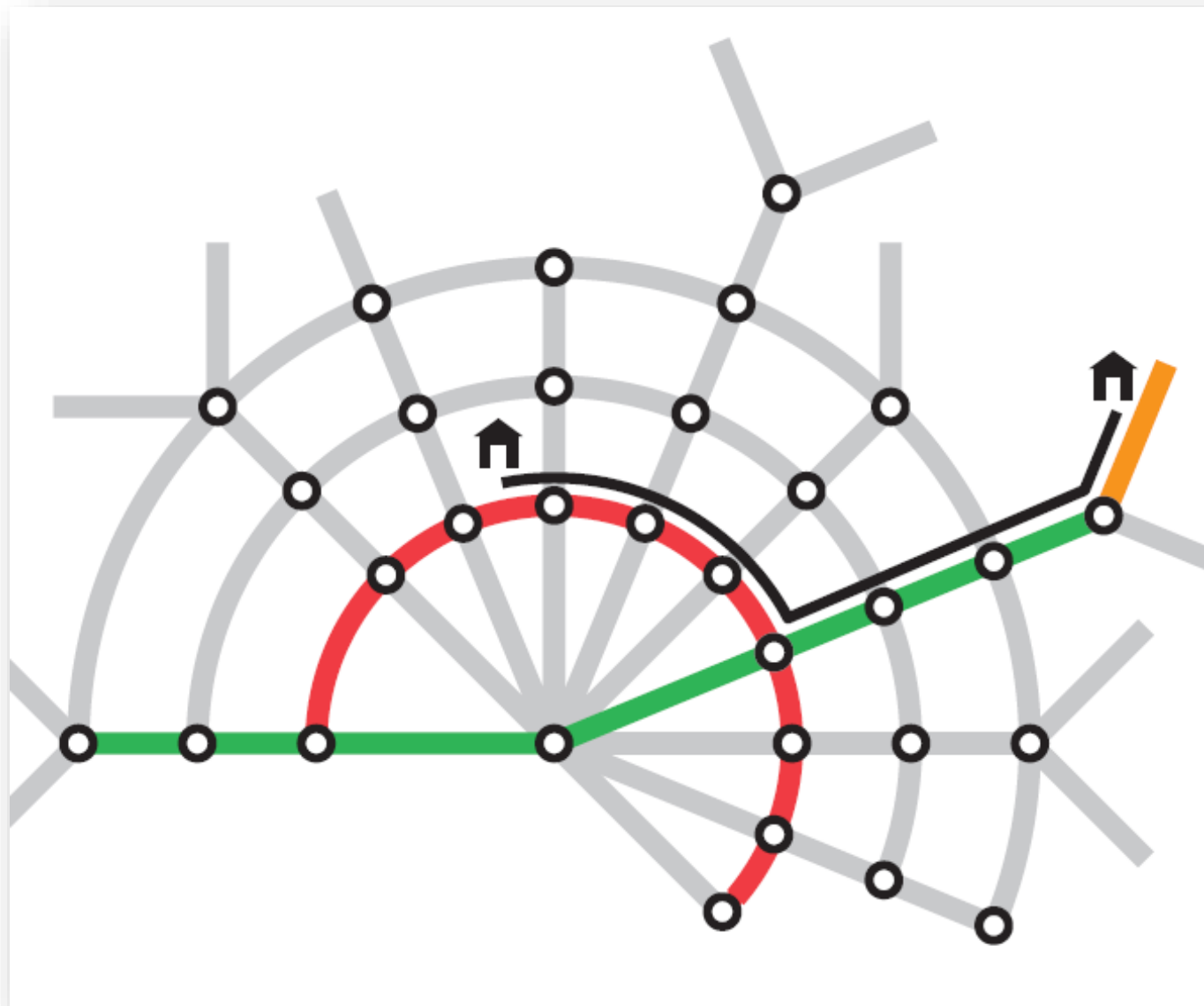
- Et intervall på 5-10 minutter mellom hver avgang anses som optimalt ut fra etterspørsel, og sikrer smidige overganger i rutenettverket
- Flest mulig linjer gis 10 minutters frekvens, muligens formulert som et minimumskrav til alle bylinjer i Indre by.
- I stedet for høyere frekvens enn 5 minutters rute bør en normalt satse på større enheter og/eller nye linjer.

Utnytte ressursene



- Mating til kapasitetssterke tilbud er viktig
- Det bør defineres hovedlinjer til/fra sentrum som man mater til i høyere frekvens enn tidligere.
- *Tiltaket forutsetter at hovedlinjene har kapasitet og god framkommelighet.*

Utvikle knutepunkter og omstigningssteder



- Utvikle et nettverk som gir et raskt, relevant og attraktivt tilbud for flest mulig reiserelasjoner og reiseformål.
- Knutepunkter og omstigningssteder utenfor sentrum utvikles for god overgang mellom linjer med nettverksfrekvens.
- Korte gangavstander innen knutepunktene.

Ruter ønsker å tilby et robust tilbud

- Robuste ruteplaner er lages for å sikre overganger i korrespondansepunkter, inneha tilstrekkelig reguleringsstid til å sikre punktlig kjøring fra endeholdeplass.
- Robusthet handler trolig også om å sikre tilstrekkelig kapasitet, ha planer for opp- og nedtrapping i høy- og lavtrafikk, og ta høyde for det uventede (innenfor rimelighetens grenser).
- Avvik er krevende, kostbart og sjelden i kundens interesse på kort sikt



Bjørvika i sommer



Terminalstruktur for buss

- Ruter ønsker å mate mer
- Vi må kunne snu der vi setter av de reisende.
- Hvilke områder som utvikles til terminaler er ikke så viktig, bare vi kan snu
- Helsefyr, Bryn i nordøst
- Lysaker eller Skøyen i vest?
- Fra nord?
- KVVU Oslo-navet!



Avsluttende kommentarer

- Fremkommeligheten i sentrum og inn mot knutepunkter må blir bedre for å kunne tilby en forutsigbar fremkommelighet
- Ruter kan bidra ved å kjøre mindre buss i sentrum og sørge for effektiv fremføring!
- Kollektiv, sykkel og gange må kunne «leve» sammen
- Det er behov for å gå inn med restriktive tiltak for bil

