

Fremkommelighet i bybåndet – handlingsprogram for fremkommelighet

13.06.2022

Sari Wallberg, Fagsjef for fremkommelighet, Ruter

Ruter#

Fremkommelighet for kollektivtransport

Kartlegging av muligheter og effekter

13.06.2022

Sari Wallberg, Fagsjef for fremkommelighet, Ruter

Ruter#

November 2021



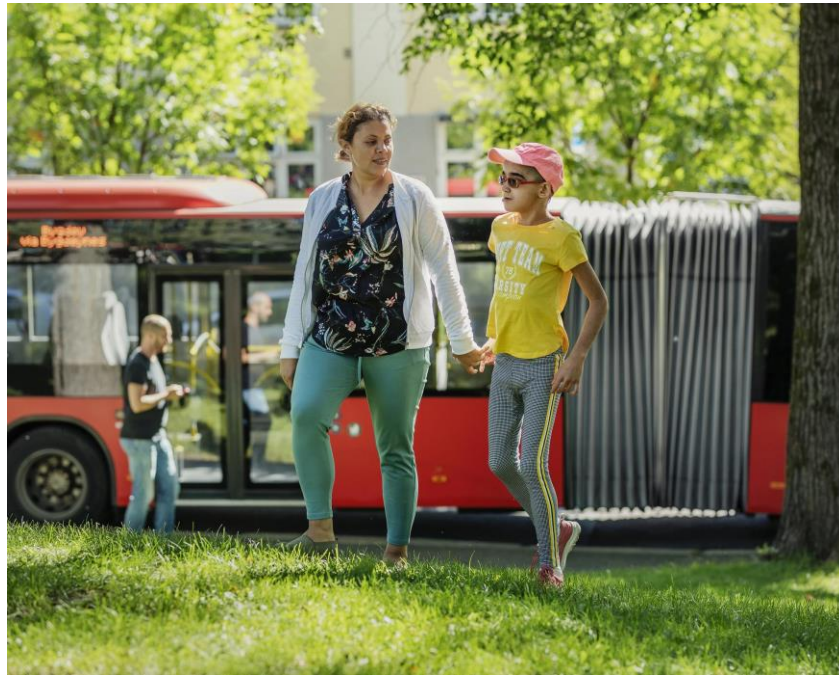
Fremkommelighet for
kollektivtransport

Kartlegging av muligheter og effekter

Ruter#

Hvorfor satse på fremkommelighet?

- Mer fornøyde kunder
- Lavere driftskostnader
- Bidra til å nå nullvekstmålet og mål om trafikkreduksjon i Oslo





«Bussen var forsinket, kom for seint til legetimen.»

«Forsinket buss med 6 minutter som gir meg ekstra gangvei på over en kilometer eller 20 minutters ekstra ventetid fordi jeg ikke rekker forbindelsen fra Hauketo»

«Atter en gang står datteren min å venter på bussen, det sto at den skulle komme 7:47, telte ned men kom ikke. Den som så skulle ha kommet kom heller ikke. Hun kommer atter en gang forsent, noe som betyr fraværsregistrering»

Økonomiske gevinster ved å satse på fremkommelighet

Om bussen kjører på idealtid kan rutetabellen justeres.

- L21: 5 min/3min
- L23: 3,5 min/3,5 min

Totalt sett kan man spare inn

- L21: 3 busser og **7 mill. kr** per år
- L23: 2 busser og **3 mill. kr** per år





Anbefallinger fra Asplan Viak: Oppgavene må løses i fellesskap mellom lokale og sentrale myndigheter

1. Dagens elbilfordeler må revideres slik at det ikke svekker kollektivtransportens potensial
 - illustrert ved at halvparten av de negative effektene på kollektivtransporten forsvinner
2. Det bør settes av omstillingsmidler tilsvarende 2 mrd. kr årlig de neste 2 årene
 - Illustrert ved at nedgangen i reiser grunnet takstfinansiering forsvinner
3. Takstsystemet må målrettes for å øke inntekter og reiser
 - Tidsdifferensierte takster er eksempel på effektiv prising med stort potensiale
 - Kan gi 8 prosent flere reisende uten økt tilskuddsbehov
4. Kollektivtransportens konkurransekraft må styrkes
 - Stamlinjenett med full fremkommelighet er et kostnadseffektivt eksempel
 - 10-20 prosent flere reisende, men potensialet avhenger av bystruktur og nettverksgevinst

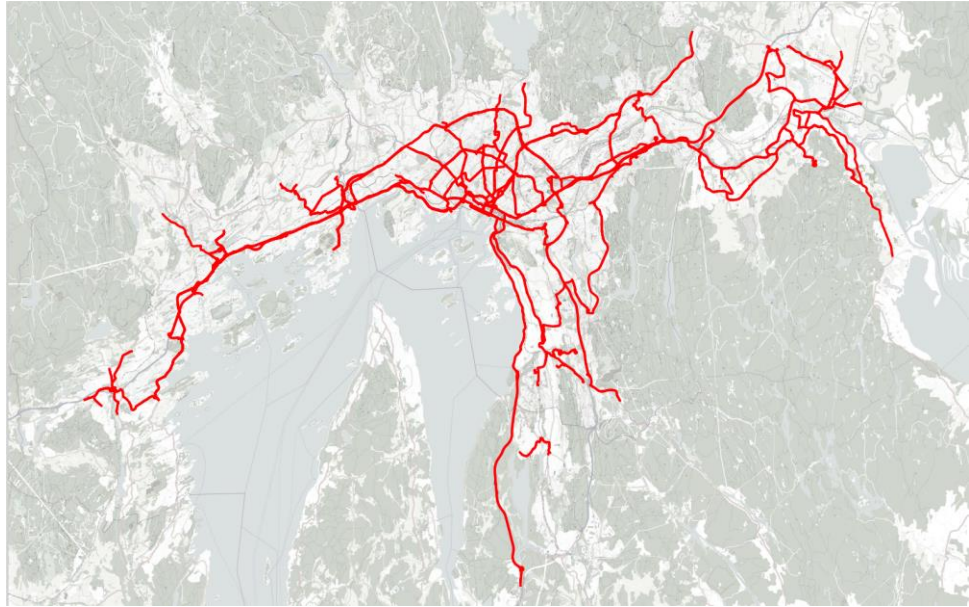
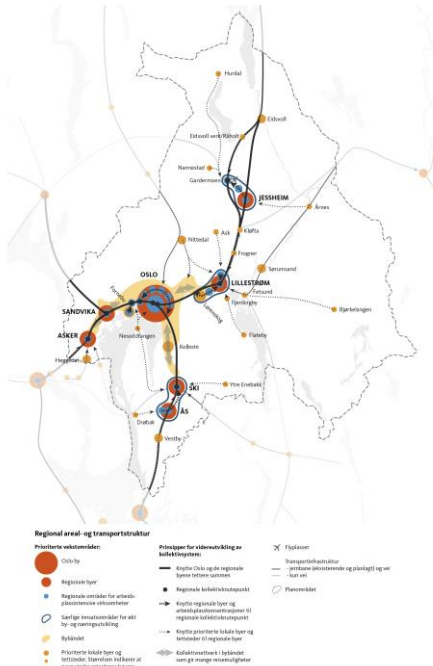


**Styringsgruppen for Oslopakke 3
ønsker å styrke satsingen på
fremkommelighet for kollektivtrafikken
på kommunale, fylkeskommunale og
statlige veier i bybåndet**



Ruter#

Hovedtraséer for kollektivtransport i bybåndet

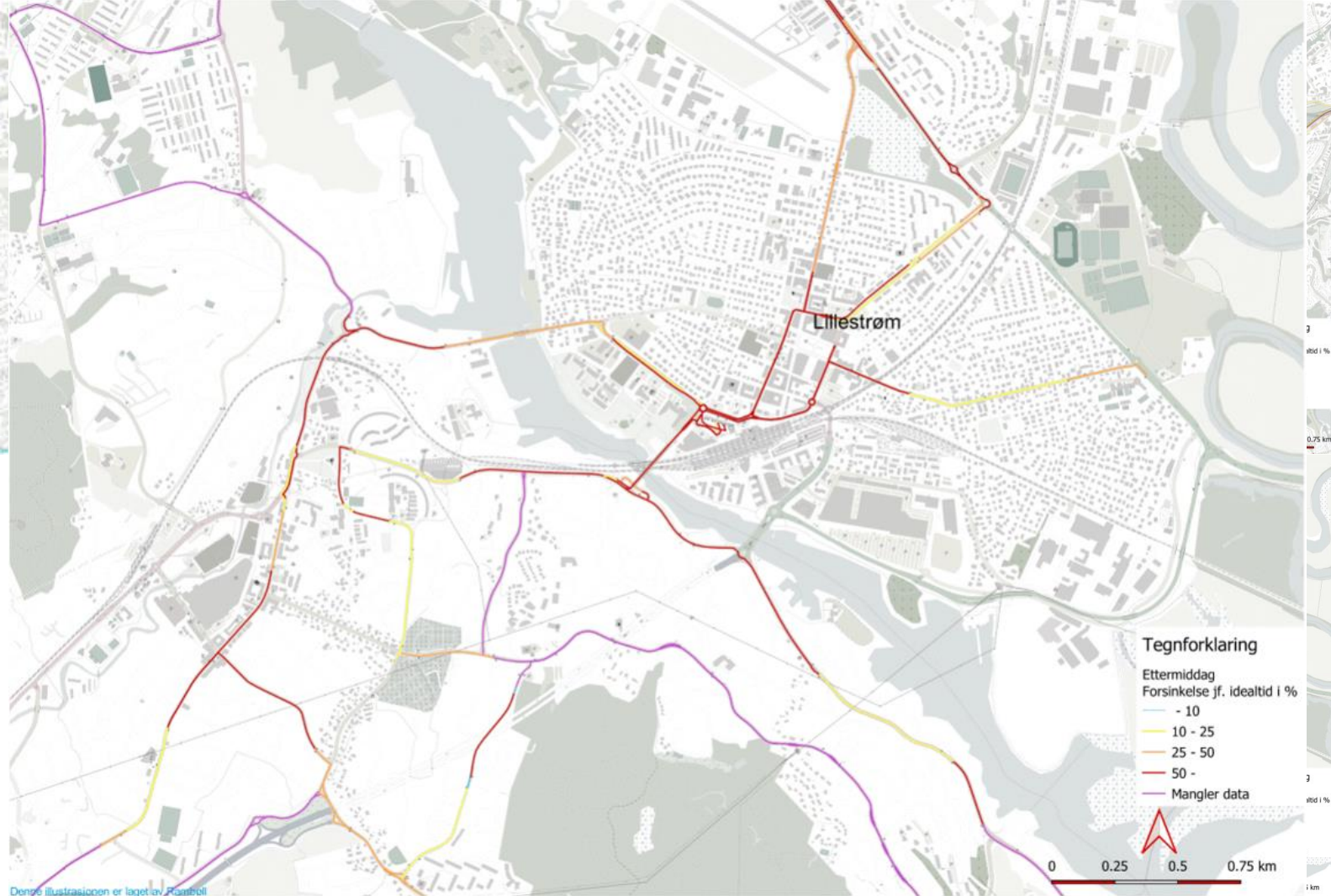


Ruter#

Status for fremkommelighet



Kjøretidsforsinkelse:
definert som forskjellen i
kjøretid mellom faktisk
kjøretid i makstimen i
rushtid og ideal kjøretid
på strekningen



Ruter#

Hvor er de største forsinkelsene?

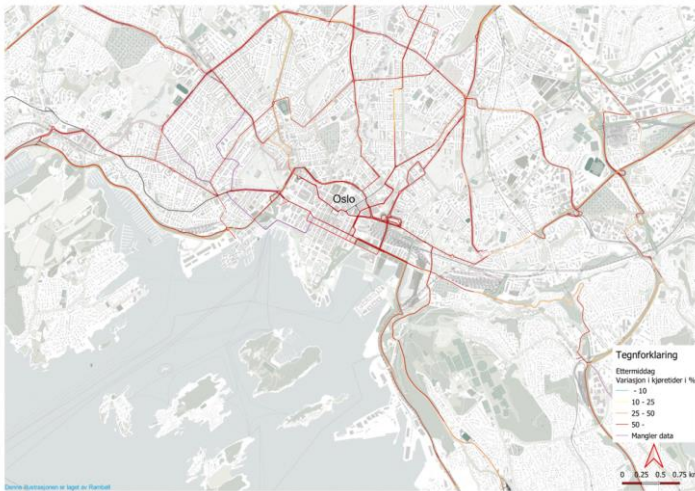
- Verre i ettermiddagsrush enn i morgenrush
- Stor forsinkelse i alle de regionale knutepunktene
- I Oslo: på ringveiene og på Carl Berner.
- I Ytre by: langs Ring 3, på Ryen, i Hauketo-området og mellom Tveita og Trasop som utpeker seg.
- I Vest: Slemmestadveien/Holmen, rundt Asker stasjon og Sandvika.
- I Nordøst: inn og ut av Lillestrøm bussterminal, Lillestrøm sentrum, Karihaugen og Kalbakken.
- I Sør: innfartsveiene til Ski stasjon

Mange strekninger har kollektivfelt, men også forsinkelser over 25% av idealtid. Grunnen til dette er trolig at kollektivfeltene opphører ved ramper, samt at kollektivfeltene til dels er fylt opp med el-biler.

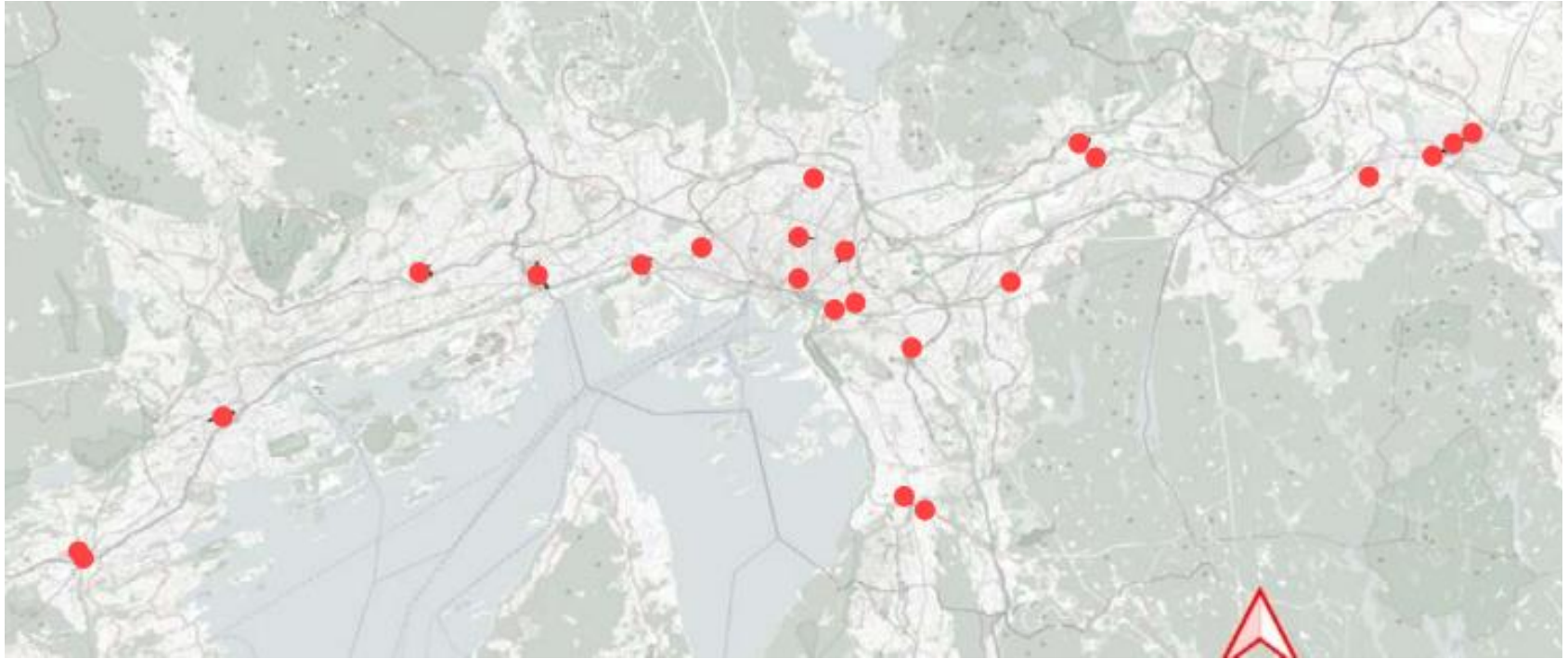


Forutsigbarhet

- Høy forutsigbarhet – lav variasjon, tilbudet oppleves som pålitelig
- Lav forutsigbarhet - stor variasjon
 - De reisende vil måtte ta høyde for variasjonen når de skal planlegge en reise for å være sikre på å komme fram i tide.

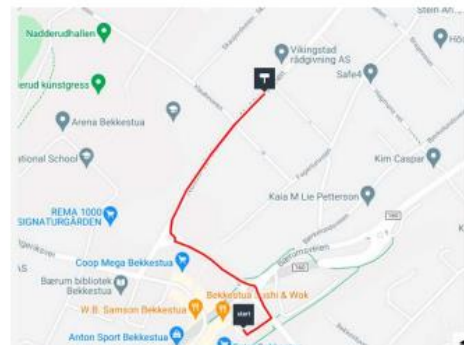


Tiltak for å forbedre fremkommeligheten



Ruter#

Tiltak: Bekkestua bussterminal – Nadderudhallen

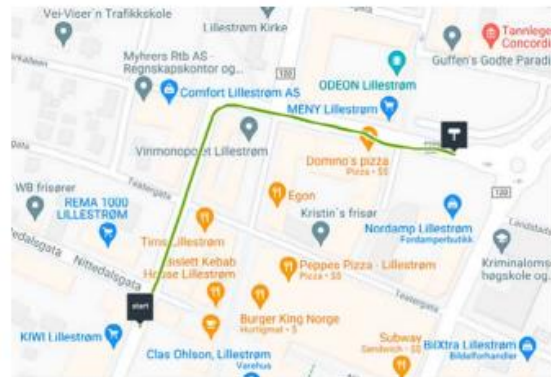


Kartkilde: Ruter.no

Tiltakstype: Punkt / Strekning / Generell

Beskrivelse av tiltak

Inndata til analyse	59 % av avgangene har over 50 % forsinkelse Idealtid er 77 sekunder Snitt forsinkelse er 45 sekunder Snitt forsinkelse pr km er 76 sekunder Snitt forsinkelse i % av idealtid er 59 % Distanse er 458 meter Antall om bord er 22921
Problem	Det problemet antas å være mye trafikk i rushtiden på strekningen ut fra terminalen og bort Jens Rings vei før veien deler seg i rundkjøring Nadderudveien.
Tiltak	- Kollektivfelt Jens Rings vei, 150 meter - 2020 startet byggingen av et nytt boligkompleks nord for Jens Rings vei, som kan begrense de fysiske mulighetene. • Signalprioritering når bussen ut fra Bekkestua bussterminal
Vurdering av reisetidsgevinst	Tiltaket vil også bedre fremkommeligheten på strekningen Bekkestua terminal – Nadderud stadion. Reduksjon av forsinkelse i snitt med 40 sekunder i rushtid
Overordnet vurdering av kostnad for utførelse	Kr 8 MNOK



Kartkilde: Ruter.no

Tiltakstype: Punkt / Strekning / Generell

Beskrivelse av tiltak

Inndata til analyse	93 % av avgangene har over 50 % forsinkelse Idealtid er 47 sekunder Snitt forsinkelse er 90 sekunder Snitt forsinkelse pr km er 283 sekunder Snitt forsinkelse i % av idealtid er 192 % Distanse er 320 meter Antall om bord 10 504
Problem	Sentrumsgate med mye trafikk
Tiltak	Justering av kjøremønster i Lillestrøm sentrum; envegsregulering biltrafikk Kollektivgate Storgata
Vurdering av reisetidsgevinst	30 sekunder
Overordnet vurdering av kostnad for utførelse	Kr 500 000

Utfordrende traseer og generelle trafikkreduserende tiltak

Eksempler:

- Bjørvika-Oslo bussterminal
- Grefsen stasjon-Storo
- Heggeli-Smestad
- Københavngata-Sannerget
- Carl Berners plass T-Carl Berners plass
- Sinsenkrysset-Sinsen T
- Storo-Grefsenveien
- Nydalen stasjon-Bergrådveien
- Olav Kyrres plass-Odins gate
- Lille Langerud-Abildsø



Ruter#

Forenklet samfunnsøkonomisk analyse

- Beregningsoppsett (regneark)
 - Analyseperiode og levetid 40 år
 - Investeringskostnader
 - Antall berørte reiser
 - Tidseffekter for reisende
- Forenklinger!
- Ikke tatt hensyn til ventende kunder, ikke med i beregningen om tiltaket endrer etterspørsel, eller har konsekvenser for andre kollektivtraseer og/eller andre trafikanter.

Diskonteringsrate	4%
Skattefinansieringskostnad	20%
Kroneår i beregning	2022
Analyseperiodens lengde	40 år
Antall virkedøgn per år	250 dager
Prosjektets levetid	40 år

Tabell 3: Generelle forutsetninger som er bestemt i Finansdepartementets rundskriv 109

Åpningsår	2022
Oppstartsår	2022
Diskonteringsår	2021

Strekning	NNB	NNV
Jakob kirke-Hammersborggata	294,69	17 621 540
Thune-Skoyen stasjon	213,49	12 749 384
Harald Hårdrådes plass-Oslo gate	45,79	26 875 196
Tollboden-Kvadraturen	27,67	4 800 252
Sars gate-Carl Berners plass	26,03	15 016 201
Carl Berners plass-Carl Berners plass T	18,07	4 097 557
Fredtunveien-Asker stasjon	9,12	4 869 565
Carl Berners plass-Helgesens gate	7,93	1 664 291
Bekkenstenveien-Grorud stasjon	7,20	3 721 774
Tveita bedriftsområde-Tveita	6,98	1 434 052
Kjelberggata-Galgeberg	5,33	2 600 077
Valle-Fyrstikketorget	5,08	4 891 236
Bjørnsøns gate-Nittedalsgata	4,12	1 873 198
Godals vei-Badebakken	2,44	866 187
Nittedalsgata-Stortorget	2,07	643 406
Oluf Onsums vei-Ryen T	1,71	211 851
Ryen T-Oluf Onsums vei	1,71	211 851
Munkerud-Sæter		-2 320 770
Alexander Kiellands plass-Sannergata		-2 429 104

Strekning	NNB	NNV
Sæter-Nordstrand kirke		-2 539 053
Eikelveien-Lillestrøm bussterminal		-5 561 455
CC vest-Lilleaker		-5 662 387
Bekkestua bussterminal-Nadderudhallen		-5 982 317
Knud Øyens vei-Ljabru hovedgård		-7 137 142
Bekkestua bussterminal-Nadderud stadion		-7 638 929
Sagstuveien-Grorud skole		-7 655 344
Billingstadveien-IKEA Slependsen		-11 947 992
Vigelandsparken-Frogner stadion		-12 676 158
Trekanten-Asker stasjon		-13 183 499
St. Magnus plass-Stortorget		-13 535 820
Frydenlundsgata-Stasjonsveien		-18 366 084
Tangen-Hauketo stasjon		-24 001 881
Bredtvet-Kalbakkveien		-28 958 295
Ole Deviks vei-Smalvollveien		-35 163 351
Lysaker bru-CC vest		-144 263 256

Ruter#

Veien videre

- Overordnet nivå på dette arbeid.
- Fortsettelse: prioritering og konkretisering av tiltak, en gjennomføringsplan, hvem som gjennomfører tiltaket og budsjett for hvert prosjekt.
- KFT - tilsvarende i regionbyene
- Byvekstavtale
- Langsiktig og forutsigbar finansiering



Brytningspunkt - rammebetingelser og infrastruktur

- Kundeundersøkelse: Høy frekvens, punktlighet og effektiv reisetid.
- Biltrafikkvolumet er tilbake på før-pandeminivå
- Elbil – konkurranseflate
- Vanskelig å nå nullvekstmålet og andre miljøforpliktelser
- Arealkonflikter i tettere strøk
- Bruk av kollektivfeltene

