

Mer og bedre kollektivtrafikk

Strategisk driftskonsept for kollektivtrafikken i hovedstadsområdet mot 2015



Best mulig kollektivtrafikk og flest mulig kollektivreiser er målet.

Et koordinert linjenett hvor det er lettere å komme frem, med bedre knutepunkter og flere avganger, skal gi mer og bedre kollektivtrafikk for pengene de neste ti årene.



Statens vegvesen, AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s, Samferdselsetaten og Jernbaneverket har i fellesskap utarbeidet et konsept for drift av kollektivtrafikken i hovedstadsområdet mot 2015. En viktig ramme for arbeidet med konseptet har vært at en skal kunne være fristilt fra de praktiske begrensningene som dagens politiske, administrative og økonomiske ansvarsgrenser kan gi. Flere av de foreslåtte grepene er dermed i praksis avhengig av organisatoriske endringer før en eventuelt kan gå videre med endringer i linjenettet.

Driftskonseptet illustrerer muligheter for et enklere linjenett med flere avganger, hvor nedslitte deler av dagens kollektivsystem er modernisert og transportmidlene er samordnet, skal gjøre det lettere å komme frem. Utvikling av et stabilt og tilpasningsdyktig linjenett er det viktigste virkemidlet.

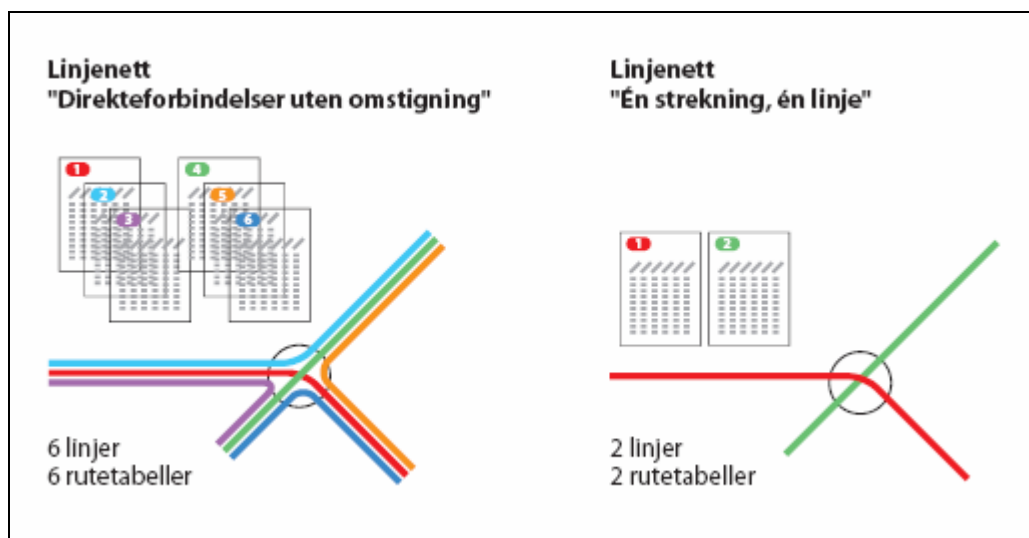
Driftskonseptet er ment å gi føringer når det gjelder:

- Baneinvesteringer og kollektivtrafikktiltak på veinettet
- Gatebruk og trafikkregulering
- Omlegging av dagens linjenett
- Offentlig kjøp av transporttjenester
- Kjøp av nytt vognmateriell
- Knutepunktsutvikling
- Arealplanlegging og byutvikling

Prinsipper bak utviklingen av nytt driftskonsept

Et stabilt og enkelt linjenett

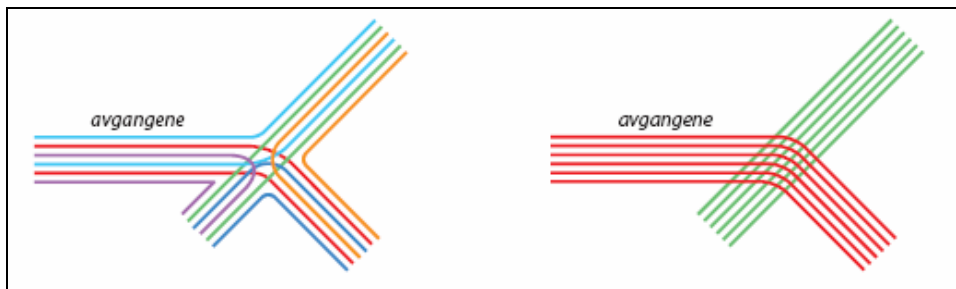
Prinsippet er "én strekning, én linje". På bakgrunn av det lages et basislinjenett med få linjer som er ment å ligge fast i tiår fremover, men hvor linjekoblinger og antall avganger endres i takt med markedsforhold og økonomi.



Det foreslås som prinsipp at det utvikles enkle linjenett som er lett å oppfatte, markedsføre og drive.

Færre linjer med flere avganger

For at kollektivtrafikken skal bli mer konkurransedyktig i form av flere avganger uten mer ressurser til rådighet, krever dette færre linjer og mer effektiv drift. Hastigheten må økes, det må bli lettere å komme frem og oppholdstiden på stoppesteder og endepunkter må kortes ned. Kollektivlinjene må ha faste traseer og stoppmønstre.



Færre linjer, men flere avganger på hver linje gir et enklere og bedre kollektivtilbud.

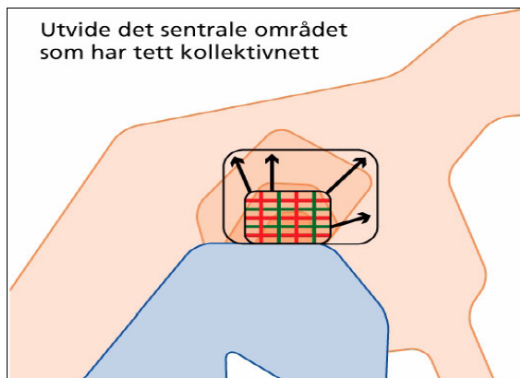
Tog, T-bane, sporvogn og buss bør ha hyppigere avganger hele driftsdøgnet der hvor det er eller kan være markedsgrunnlag for dette. Det kan bety at man går fra 30 til 20 minutters rute eller fra 15 til 10 eller 7,5 minutters rute.

Hyppige avganger

Hva som oppfattes som hyppige avganger, varierer med reisens lengde, formål og erfaringer. Høy avgangshyppighet er viktigere ved korte reiser, reiser til og fra arbeid og reiser med bytte.

Godt tilbud til et større område

Ved å utvide området med godt kollektivtilbud kan kvaliteten på kollektivtrafikken og antall passasjerer økes. Primært gjelder dette området innenfor Ring 3. I områder med stor biltrafikk, bør det også satses på tverrforbindelser utenom sentrum slik at det bygges et kollektivnett som gjør det mulig å reise på kryss og tvers i byen.



Det foreslås ut utvide området med et tett kollektivnett. Her eksemplifisert med en utvidelse fra Ring 2 til Ring 3.

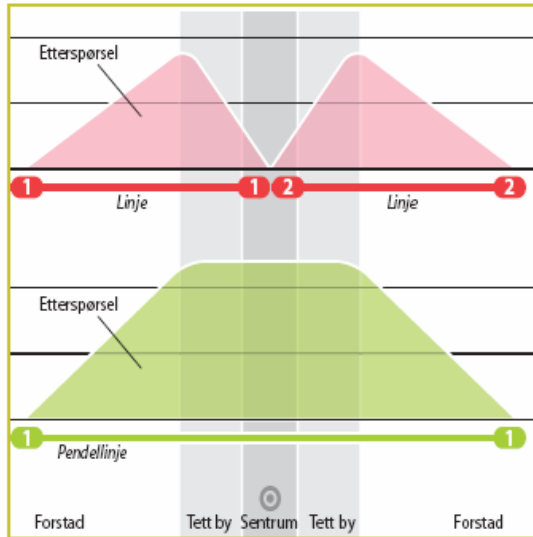
Fordeler for mange, ulemper for enkelte

Det kollektive transportsystemet skal bli mer oversiktlig for de reisende, enklere å profilere og markedsføre samt å planlegge og drifte for kollektivselskapene. Slik skal kollektivtrafikken bli en viktig premissgiver for transport-, by- og infrastrukturutviklingen i hovedstadsområdet.

Flere må imidlertid bytte kollektivtransportmiddel underveis (ca 10 % flere enn i dag) og det blir lengre gangavstander på grunn av dårligere flatedekning med færre linjer. Opplegget med pendeldrift vil på den annen side redusere behovet for å bytte, mens flere avganger reduserer belastningen ved omstigning.

Økt bruk av pendellinjer

Pendellinjer gjennom sentrum eller via flere knutepunkter gir bedre markedsdekning og kapasitetsutnyttelse. Tog, T-bane og sporvogn kjører for det meste i pendel i dag, og driftskonseptet foreslår det samme også for de regionale busslinjene. Flere kan dermed reise direkte, tomme busser ved endepunktene unngås og arealbehovet i Oslo sentrum blir mindre. Men god fremkommelighet er en forutsetning, siden økt linjelengde gjør busstrafikken mer sårbar for forsinkelser.



Pendellinjer gir bedre markedsdekning og kapasitetsutnyttelse, men forutsetter god fremkommelighet på veinettet.

Gode knutepunkter og omstigningssteder

Et direkte rutetilbud for flest mulig er et mål, men enkelte kollektivtrafikanter må nødvendigvis bytte underveis. Omstigning kan gi nye reisemuligheter og ulemper med omstigning kan reduseres gjennom bra fysisk tilrettelegging, god informasjon og kort ventetid. Det legges derfor opp til kvalitative forbedringer av knutepunkter og omstigningssteder, blant annet vil sanntidsinformasjonssystemet bli videreutviklet.



A screenshot of a real-time information board at Jernbanetorget showing a departure for Strandgt at 10:35:00. The board displays icons for a bus and a tram, and a map of the area. Below the departure time, there is a table with the following data:

Linje	Destinasjon	Tid	nexte
10	Rikshospitalet	2 min	10.42
12	Kjelsås	4 min	10.44
13	Grefsen st	3 min	10.43
19	Ljabru	10min	10.50

T.v. Lillestrøm kollektivterminal er et viktig knutepunkt på Romerike. Det er enkelt for kollektivtrafikanterne å orientere seg, samtidig som gangavstandene fra parkeringsplasser til buss og tog og mellom stoppested for buss og togperronger er akseptable. Trafikantene kan vente under tak og det er et utvalg av forretninger og servicetilbud på terminalen. T.h. Eksempel på sanntidsinformasjon på Jernbanetorget kollektivknutepunkt.

Årlig brukes rundt 8 milliarder kroner på drift, vedlikehold og investering innen kollektivtrafikken i hovedstadsområdet.

Bedre utnyttelse av kapasiteten – ”Åpne dører”, mindre parallellkjøring

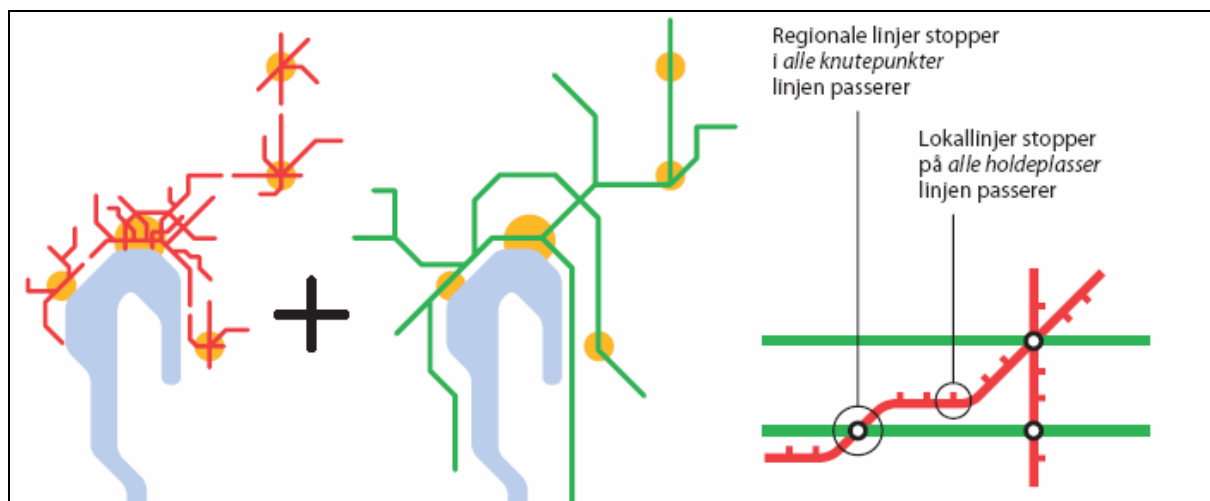
Flere buss- og togavganger kjøres i dag med ”lukkede dører” – dvs at de stopper kun for av- eller påstigning, eller er forbeholdt enkelte markeder. I mange tilfeller gir dette dårlig samlet kapasitetsutnyttelse og dårligere tilbud enn nødvendig. Driftskonseptet foreslår derfor en løsning med mer ”åpne dører” på flytog og ekspressbuss.

Skinnekapasiteten bør utnyttes for de store transportstrømmene til og gjennom Oslo sentrum og det bør bli mindre parallellkjøring mellom tog og buss og mellom sporvogn og buss.

Samspill mellom lokale og regionale linjer

Regional tog- og busstrafikk skal bringe folk raskest mulig frem over lengre strekninger. De nye dobbeltsporene for jernbanen gjør det mulig å lage et driftsopplegg med et tydelig skille mellom lokale og regionale tog som da får ulike transportoppgaver.

Det legges opp til ekspressbusslinjer gjennom Oslo sentrum og som får direkte forbindelse til områder langs Ring 2 og Ring 3 fra de tettest befolkede områdene i Akershus uten banebetjening. Det etableres lokale bussnett for lokale reiser i Akershus og for mating til tog og ekspressbuss.



Samspill mellom regionale linjer med høy hastighet og få stopp og lokale busslinjer med mange stopp gir høy kvalitet på tilbudet.

Driftsopplegget medfører store endringer

Driftskonseptet skisserer omfattende endringer av rutetilbudet i hovedstadsområdet. Til tross for at opplegget vil bedre kollektivtilbudet og øke antall kollektivreiser i årene fremover, vil kollektivandelen falle i de fleste områder dersom det ikke innføres restriksjoner på biltrafikken. Trafikkberegninger viser at rammebetingelsene for biltrafikken er av stor betydning for kollektivtilbudets konkurranseevne.

Driftskonseptet er utarbeidet i samsvar med strategien for utbygging av hovedveinettet. Videre utvikling av driftskonseptet og bedret markedstilpasning vil kunne øke trafikkmengdene og bedre lønnsomheten ytterligere. Med en eller annen form for trafikantbetaling vil rammebetingelsene bli dramatisk bedre for kollektivtrafikken.

Hva skjer videre?

Koordineringsgruppen for Oslopakke 2 - det koordinerende organet som skal sikre forankring og gjennomføring hos samferdselsaktørene - anbefaler at driftsopplegget blir en viktig premiss i det videre plan- og utredningsarbeidet for kollektivtrafikken i hovedstadsområdet. Driftskonseptet er også lagt til grunn for arbeidet med handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan 2006-2009.

Et langsiktig, regionalt, samordnet og optimalisert driftsopplegg er avgjørende for utviklingen av en konkurransedyktig og økonomisk rasjonell kollektivtrafikk på tvers av politiske og administrative ansvarsgrenser og på tvers av type kollektivt transportmiddel.

Oslopakke 3: Trafikantbetaling – forutsetning for økt satsing

Driftskonseptet slik det foreligger nå – basert på at bomringen fjernes i 2007 - vil bidra til å dempe veksten i biltrafikken i hovedstadsområdet, men analyser viser at trafikantbetaling i tillegg til økt kollektivsatsing er nødvendig for å nå målet om økte kollektivandeler.

Koordineringsgruppen anbefaler en mer ambisiøs utvikling av kollektivtrafikken enn det som ligger i driftskonseptet. Trafikantbetaling etter 2007 samt strengere parkeringsrestriksjoner vil gi flere kollektivreiser og bidra til finansieringen av et styrket kollektivtilbud både på drifts- og investeringssiden, men det betinger også et enda bedre tilbud.

Kollektivtrafikkutviklingen uten og med Oslopakke 3

En beregning av antall reiser i 2015 forutsatt driftskonseptet viser at antall reiser med bil vil øke 17 %, mens økningen i antall kollektivreiser blir 16 % sammenlignet med 2001.

Kombineres driftskonseptet med trafikantbetaling vil antall reiser med bil øke med 10 %, mens antall kollektivreiser vil øke med 23 %. Dette sier mye om betydningen av restriksjoner på biltrafikken for kollektivtrafikkens markedsandel og dermed også for finansieringsgrunnlaget.

Økt satsing – hvor og hvordan

Kollektivtrafikktilbudet må utvikles i samspill med byutviklingen, og nye områder som peker seg ut for (mer) banebetjening er Økern/Sinsen, Lodalen, Alnabru, Bjerke/Tonsenhagen, Lysaker, Rykkinn, Lørenskog, Gjersrud/Stensrud og Fjordbyen. Utbygging av banenettet, inkludert muligheter knyttet til nye konsepter som kombi- eller lettbane, enda sterkere satsing på fremkommelighet for kollektivtrafikk på vei og flere avganger er områder med stort potensial, og som det bør jobbes videre med.

Anbefalinger fra Koordineringsgruppen for Oslopakke 2 (10.12.2004)

Et samlet og integrert kollektivnett

Koordineringsgruppen anbefaler at det skisserte grepet i strategisk driftskonsept for kollektivtrafikken i hovedstadsområdet mot 2015 blir en viktig premiss i det videre plan- og utviklingsarbeidet både når det gjelder drift og investeringer. Både beslutninger om endringer i driftsopplegg og om gjennomføring av infrastrukturtiltak vil selvsagt likevel skje etter vanlige prosesser i ordinære fora, dog uten at det trenger å være begrensende for gjennomføring av konseptet. Detaljer presentert i konseptet må oppfattes som illustrasjoner.

Koordineringsgruppen mener at et langsiktig regionalt, samordnet og optimalisert driftskonsept vil være avgjørende for utvikling av en konkurransedyktig og økonomisk rasjonell kollektivtrafikk på tvers av politiske og administrative ansvarsgrenser og på tvers av driftsarter. De gjennomførte analysene viser at det særlig er ved en kombinasjon av en kollektivtrafikkorientert arealutvikling, et samordnet driftskonsept og en videreført trafikantbetaling at man oppnår de ønskede trafikale effektene. På denne bakgrunn anbefaler Koordineringsgruppen:

At hovedtrekkene i rutestrukturen blir et viktig innspill til arealplanlegging og gjennomføring av transporttiltak i årene fremover.

At driftskonseptet legges til grunn i arbeidet med handlingsprogrammet for Nasjonal Transportplan 2006-2015 med følgende presiseringer om nærmere utredning før konklusjoner trekkes:

* Med sikte på et omforent grep utredes et regionalt stambusskonsept for hovedstadsområdet nærmere, der man ser på frekvens, traséer, stoppmønstre, mating og materiell. En gradvis endring av rollefordelingen mellom buss og tog i takt med utbyggingen av nye dobbeltspor utredes også.

* Muligheter for supplerende bruk av flytogtilbudet i den regionale trafikken.

- * Alternative løsninger for tverrforbindelser i Oslo, men trikk på relasjonen Skøyen – Majorstuen – Sagene – Sinsen – Økern – Bryn tas ikke opp nå.
- * Rammer for fjernbusstrafikk i Oslo sentrum.
- * Optimal utbygging av jernbanespor og bussfelt i Sørkorridoren.
- * Årlig gjennomgang av status for driftskonseptet med eventuelle behov for justeringer ut fra endrede rammebetingelser og nye utredninger.

Trafikkberegningene som er gjennomført viser at gjennomføring av hovedgrepene i driftskonseptet for 2015 vil gi et mer attraktivt kollektivtilbud i hovedstadsområdet. De viktigste anbefalingene er:

- Modernisere materiell (T-bane og jernbane) og infrastruktur for å sikre pålitelig drift i det etablerte kollektivsystemet. Utnytte eksisterende og kommende infrastruktur best mulig. Supplere eksisterende infrastruktur med nye «lenker» som gjør det etablerte kollektivsystemet enda mer effektivt og attraktivt, f.eks. ved bygging av «Haslesvingen» på T-banen.
- Utvikle et nett av regionale hovedlinjer med høy fremføringshastighet og høy avgangshyppighet. Nærtrafikktoget (inkludert «Flytoget») på de nye dobbeltsporene utgjør grunnstammen i det regionale tilbudet, men regionale busslinjer utgjør et viktig og nødvendig supplement.
- Samordne og forenkle linjestrukturen med sikte på å utvikle et robust og enkelt linjenett. Konsentrasjon av ressursene til færre linjer gjør at tilbudet får høyere avgangshyppighet, blir lettere å oppfatte og huske for brukerne og lettere å profilere og markedsføre.
- Separere de kollektive transportmidlene i strenger med parallellkjøring/uklar rolledeling, f.eks. i Trondheimsveikorridoren, og hvor fremkommeligheten blir dårlig pga. for mye kollektivtrafikk, f.eks. i noen sentrumsgater.
- Satse på skinnegående transportmidler – tog, T-bane og sporvogn – der hvor det er tilstrekkelig kundegrunnlag for at en forsvarlig driftsøkonomi muliggjør et kollektivtilbud med høy kvalitet og god tilgjengelighet til sentrale deler av Oslo. Vurdere omlegging til andre driftsformer på strekninger med for svakt trafikkgrunnlag for dagens driftsform, f.eks. Gjøvikbanen, Holmenkollbanen, ytre del av Kolsåsbanen og Briskebylinjen.
- Etablere pendeldrift med knutepunktstopp – samordnet med lokal busstrafikk – for regionale stambusslinjer (E-busser), som dels kjører på hovedvegnettet gjennom sentrum og dels på Ring 2 og Ring 3. Grepet vil føre til betydelig færre busser i sentrumsgatene.
- Fortsette arbeidet med å etablere et stambussnett i Oslo og Akershus.
- Vurdere å bygge en bussbane på strekningen Sinsen–Økern–Bryn.
- Økt grad av bussmating til bane. Taktning av buss- og banetilbudet er viktig.
- Binde sammen nettet i tilrettelagte knutepunkter. Mindre omstigningssteder utvikles, slik at det blir mer enklere og tryggere å bytte av transportmiddel.
- Bedre fremkommeligheten. Utbyggingen av nye dobbeltspor vil gi en klar forbedring for togtilbudet, tilsvarende vil endret rutestruktur og infrastrukturiltakene som foreslås for T-bane og sporvogn være viktige for å bedre fremkommeligheten for disse. Like viktig er det å få til raskere og sikrere fremkommelighet for bussene.
- Økt avgangshyppighet. Tog, T-bane og trikk og de viktigste busslinjene i sentrale deler av hovedstadsområdet bør ha stabilt høyere frekvens hele driftsdøgnet. Dette betyr økning fra f.eks. 30 min til 20 min rute og fra 15 til 10 eller 7,5 min rute eller bedre der det er markedsgrunnlag.

Organisatoriske tilpasninger er nødvendig

For å kunne gjennomføre dette, er det viktig å bygge ned de organisatoriske hindre som dagens ansvarsdeling gir når det gjelder blant annet offentlig kjøp og utbygging/vedlikehold av infrastruktur. Koordineringsgruppen anbefaler at arbeidet med å bygge ned organisatoriske hindre gis høy prioritet. Koordineringsgruppen viser i den sammenheng til det etablerte Samordningsorganet for kollektivtrafikken i det sentrale Østlandsområdet (SKØ), som blant annet skal utrede fremtidige organisasjonsløsninger.

Øk ambisjonsnivået!

Gjennomføring av driftskonseptet vil være et bidrag til å dempe (veksten i) biltrafikken i det sentrale byområdet. De samfunnsøkonomiske beregningene viser imidlertid at trafikantbetaling i tillegg til økt kollektivsatsning er en nødvendig forutsetning for å nå ønskede mål.

Kollektivandelen øker i de fleste delmarkeder ved gjennomføring av driftskonseptet. Den øker likevel ikke for hovedstadsområdet totalt sett på grunn av en svakere utvikling for kollektivreiser innenfor Oslo, som blant annet skyldes forutsetningen om at bomringen legges ned i 2007. Til tross for en klar forbedring av tilbudet er ikke gjennomføring av driftskonseptet alene tilstrekkelig til å nå målet om økt kollektivandel i hovedstadsområdet. Det er behov for økte rammer for offentlig kjøp og restriktive tiltak mot biltrafikken i tillegg.

Reduksjonen i beregnet kollektivandel innenfor Oslo viser at rammebetingelsene for biltrafikken har stor betydning for kollektivandelen i hovedstadsområdet. Dette bekreftes også av gjennomførte følsomhetsanalyser med vegprising og dyrere parkering.

Koordineringsgruppen anbefaler at man går inn for en mer ambisiøs utvikling av kollektivtrafikksystemet i hovedstadsområdet i perioden frem til 2015 enn det som er lagt til grunn for driftskonseptet for 2015. Koordineringsgruppen vil fremheve hvilken betydning rammebetingelsene for biltrafikken har for muligheten til å øke kollektivtrafikken. Vegprising og/eller videreføring av bomringen og strengere parkeringsrestriksjoner vil gi økt kollektivtrafikk og kan også bidra til å finansiere et styrket kollektivtilbud. Koordineringsgruppen fremhever

betydningen av at kollektivtrafikktilbudet utvikles i samspill med byutviklingen. Nærliggende eksempler på dette er eventuelt bedre banebetjening av Lysaker, Lørenskog og Fjordbyen.

Det må arbeides videre med hvordan innretningen av en forsterket satsing bør være for å gi størst effekt – videreutvikling av baneinfrastrukturen inkludert nye konsepter, ytterligere satsing på fremkommelighet for kollektivtrafikken på veg eller økt offentlig kjøp til driften. Kombibane/lettbane utredes som mulig fremtidig driftsform på jernbanespor, inkludert mulighetene for å koble seg til sporvognsnettet og eventuelt T-banenettet. Utredningen bør startes opp snarest fordi en eventuell beslutning om gjennomføring av et nytt konsept vil få konsekvenser for hva slags infrastruktur man bør utvikle.

Suksessfaktorer

- Fullføring av dobbeltsporutbyggingen på jernbanen
- God fremkommelighet for buss og sporvogn
- Effektive knutepunkter og omstigningssteder
- Stabile og forutsigbare offentlige tjenestekjøp
- Nedbygging av organisatoriske hindre

Utredninger hvor driftskonseptet inngår som viktig premiss:

- Optimal kollektivtrafikk i sentrum (Samferdselsetaten)
- Kollektivtrafikken i Follo 2008-2015 (Akershus fylkeskommune)
- Kollektivtrafikken på Nedre Romerike 2008-2015 (Akershus fylkeskommune)
- Kollektivutredning for Groruddalen (Samferdselsetaten)
- Oslopakke 3 (Statens vegvesen)
- Strategier for byutvikling rundt større knutepunkter i Oslo (Plan- og bygningsetaten)
- Områdeanalyser i Oslo (Plan- og bygningsetaten)

Oslopakke 2 – forsert kollektivutbygging

Arbeidet med Oslopakke 2, den forserte kollektivutbyggingen i hovedstadsområdet, startet opp etter et lokalt initiativ i 1996. Finansieringen kom på plass i 2001 med "2-kroningen" i bomringen og "75-øringen" på kollektivbillettene. Oslopakke 2 skal bidra til å utvikle et miljøvennlig, sikkert og fremkommelig transportsystem med god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper, sikre næringsliv og bosatte god fremkommelighet, styrke kollektivtrafikkens rolle i transportsystemet og videreutvikle banene som ryggraden i kollektivsystemet. Mer om Oslopakke 2 finner du på www.oslopakke2.no.

Driftskonseptet beskrives nærmere i rapporten "På nett mot 2015: Strategisk driftskonsept for kollektivtrafikken i hovedstadsområdet", som ligger på www.oslopakke2.no

Brosjyren er utarbeidet av Oslopakke 2-sekretariatet, c/o Statens vegvesen, Postboks 8166 Dep, 0030 Oslo, e-post: oslopakke2@vegvesen.no.

Illustrasjoner:

Truls Lange, AS Civitas, Aviaplan AS/Trafikanten (side 4) og Grafisk senter, Statens vegvesen (side 4)

Foto: Helen Karlsen, Statens vegvesen