

Fremkommelighet

for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus
Årsrapport 2008



Ruter#

Innhold

FREMKOMMELIGHET I OSLO OG AKERSHUS ÅRSRAPPORT 2008	1
INNHold	2
SAMMENDRAG.....	3
RAMMER FOR FREMKOMMELIGHETEN.....	4
I OSLO OG AKERHUS.....	4
MÅLINGER OG UTVIKLINGEN AV FREMKOMMELIGHETEN.....	5
FYSISKE TILTAK.....	8
FEILPARKERING	12
LOVER, FORSKRIFTER, REGLER OG BEVILGNINGER.....	14
NØKKELTALL FOR KOLLEKTIVTRAFIKKPRIORITERINGER I OSLO OG AKERSHUS.....	18

Ruter har som mål å øke reisehastigheten for trikk og buss med 20 % i rushtidene i forhold til referansetidspunktet vinteren 2002/2003. Målet ble i 2003 fulgt opp av Samferdselsdepartementet gjennom en handlingsplan for fremkommelighet for trikk og buss i oslo og Akershus. Statens vegvesen fikk oppgaven med å lede arbeidet. Det er i denne forbindelsen opprettet flere arbeidsgrupper som ledes av Statens vegvesen. I tillegg har Samferdselsetaten etablert prosjektet SamFram.

Ruter kombinerer rollen som aktiv pådriver overfor statlige og kommunale myndigheter med gjennomføring av egne tiltak, f.eks. å redusere stoppestedsopphold.

Målet om 20 % økning av reisehastighet fra vinteren 2002/2003 innen utgangen av 2005 ble ikke nådd, slik ambisjonen opprinnelig var. Reisehastighetsutviklingen for trikk har imidlertid gått i riktig retning siden 2003, men fremkommelighetsdata for 2008 sammenlignet med data for 2007 og 2006 viser en liten reduksjon i reisehastigheten for noen linjer. Ruter antar at dette skyldes ombyggingene på Jernbanetorget og Carl Berners plass.

Det ser ut som om den negative hastighetsutviklingen for bybuss har snudd. Ser en på dataene fra 2007 til 2008 er det positiv utvikling for 9 av 15 linjer. For de 3 linjene en har data fra 2002/2003 er det en positiv utvikling for 2 av 3 linjer.

For regionbussene har det vært en negativ hastighetsutvikling for 5 av 8 linjer fra 2007 til 2008. Det er vanskelig å si noe om hvorfor, før en ser om dette er en trend.

Antall kollektivreisende i Oslo og Akershus har økt siste år. I Oslo er biltrafikken noe redusert, og samlet har markedsandelen for kollektivtrafikken økt for regionen i sum, og spesielt for Oslo.

Hastigheten for bil har gått opp fra 2007 til 2008 og det har vært færre passeringer i bomringen rundt Oslo siste år sammenlignet med året før.

Dette viser at det hjelper å gjennomføre fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken, men at det som virkelig betyr noe er antall biler og deres hastighet. Fremtidige fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken bør derfor i fremtiden i større grad enn hittil prioritere kollektivtrafikken på bekostning av privatbilen.

I årene fremover vil antall gjennomførte tiltak forsette å gå ned, men hvert tiltak vil bli mer omfattende, fordi en nå har gjennomført alle de enkle, små tiltakene. Det vil i fremtiden også bli nødvendig å bygge spesielle tiltak for kollektivtrafikken som bussbane og mer egen trasé for trikk.

I Oslo ble prisen på månedsbilletter kraftig redusert fra 1.8.2008. Dette har gitt en markert reduksjon i salget av andre billettslag, inkludert førersolgte kort og billetter. Bieffekter i form av redusert stoppestedsopphold og dermed økt gjennomsnittshastighet følges opp i 2009.

Rammer for fremkommeligheten i Oslo og Akershus

Trikk og buss i Oslo og Akershus har lavere prioritet i trafikken enn i tilsvarende byområder i Europa som det ellers er naturlig å sammenligne med.

For å få gjennomslag for mer funksjonelle og miljøriktige trafikkløsninger trengs det et konstruktivt samspill mellom myndigheter og myndighetspersoner som kontrollerer de aktuelle virkemidlene. For politiske myndigheter gjelder dette på to nivåer. På statlig nivå er fastsettelse av lov og forskrift vesentlig, inkludert vedtaket om politiets håndhevelse av trafikkregulerende skilt. På lokalt nivå, som i bystyret i Oslo og kommunestyrene i Akershus skapes rammene for kollektivtrafikkens fremkommelighet blant annet ved planer etter plan- og bygningsloven og trafikksaneringsplaner.

For å få til bedre fremkommelighet er det nødvendig at politikerne prioriterer kollektivtrafikken. Det betyr at bilen må få mindre prioritet enn den har i dag.



Trikk i egen trasé på Jernbanetorget i Helsinki

Målinger og utviklingen av fremkommeligheten

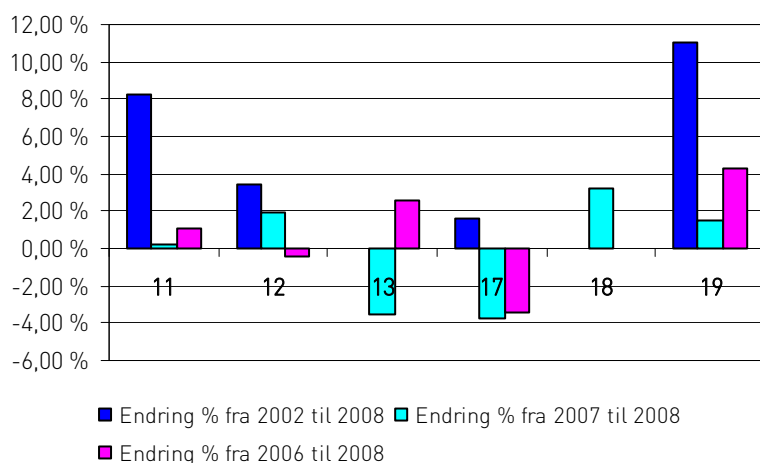
Reisetid

Redusert reisetid for kollektivtrafikken gir store gevinster både for samfunnet, de reisende og Ruter. I dag er reisehastigheten i kollektivnettet unødvendig lav.

Statens vegvesen har i 2006, 2007 og 2008 gjennomført fremkommelighetsregistreringer basert på sanntidsinformasjonssystemet SIS. Reisetidene i 2008 er dokumentert i PROSAM rapport 161. I de to forgående årene er dataene tatt ut i september, men for 2008 er dataene fra april 2008, for at dataene i PROSAM rapporten skal være fra samme tidspunkt som Statens vegvesens rapportering til departementet. Dataene er hentet innenfor de definerte rushtidsperiodene som er 07:00–9:00 (morgenrush) og 15:00–17:00 (ettermiddagsrush). I 2008 er det gjennomført rushtidsmålinger på følgende linjer; 11,12, 13, 17,18, 19, 20, 21,23, 30, 31, 32, 34, 37, 46, 54, 70,76, 79, 81, 83, 131,121, 143, 151, 163, 262, 301, 401 og 542. For de fleste av disse linjene finnes det tall tilbake fra 2005 og 2006. Det finnes også noen ikke statistisk signifikante målinger fra vinteren 2002/2003 for noen av linjene. 0-kjøringene som er etablert, og som baserer seg på de 10 % raskeste kjøringene over hele driftsdøgnet, viser at det er et stort potensial for å kjøre raskere i rush, om fremkommeligheten for kollektivtrafikken blir bedret.

For de trikkelinjene som en har data for fra vinteren 2002/2003 har reisetiden forbedret seg med mellom 1,5 og 11 prosent. Hvis en ser på endringer i reisetiden fra målingene i 2007 til målingene i 2008 har 2 linjer fått ca. 2 % lavere reisehastighet, mens de andre linjene har fått mellom 0 og 3 % og prosents økning i hastigheten. Fra 2006 til 2008 har tendens en vært den samme men ikke for de samme linjene. Det er derfor vanskelig å si noe om trenden for hastighetsutviklingen for trikk for tidsrommet 2006 til 2008. For tidsrommet 2002/2003 til 2008 er det en positiv utvikling for hastigheten. Jernbanetorget ble stengt for ombygging i 2007, og det har vært ombygging på Carl Berners plass i 2008. Det vil bli interessant å se hvordan hastighetsutviklingen for trikk blir når disse arbeidene er ferdige.

Endring i reisehastighet for trikk



Det er 6 av bybuslinjene i Oslo (linje 20,21, 31, 32, 34, 83) som hadde negativ hastighetsutvikling fra 2007 til 2008. Reduksjonen i hastighet var 0,3 til 4, 6 %. Sammenligner en tall fra 2008 med tall fra 2006 er trenden den samme for alle linjene bortsett fra for linje 83 som har en økning i hastighet fra 2006 til 2008.

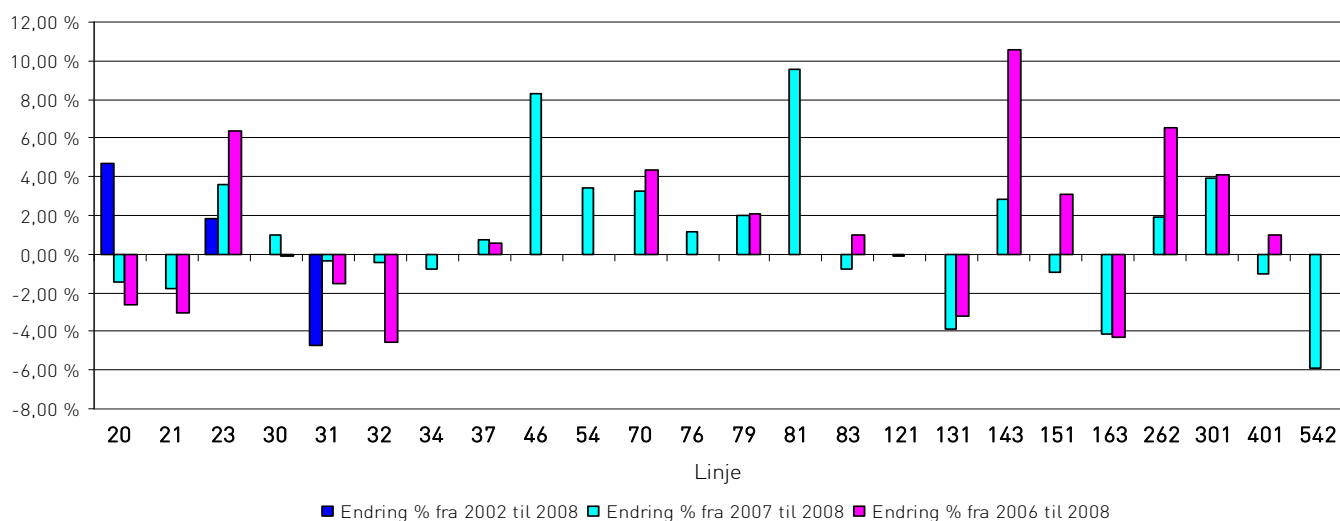
De andre bybuslinjene (linje 23, 30, 37, 44, 54, 70, 76, 79, 81) har hatt en positiv hastighetsutvikling på 1 til 9,6 % fra 2007 til 2008. Det er samme trenden fra 2006 til 2008.

For 3 av bybuslinjene har en manuelt registrerte data fra vinteren 2002/2003. Dette er linje 20, 23 og 31. Disse tallene viser at det er økning i reisehastigheten for to av linjene, mens linje 31 har nedgang i reisehastigheten fra vinteren 2002/2003.

På linje 20 er det gjennomført mange tiltak de senere årene, og det er en økning i reisehastigheten fra vinteren 2002/2003 til 2008. Det har imidlertid vært en nedgang i hastighet fra 2007 til 2008 og fra 2006 til 2008. Dette betyr at den hastighetsøkningen som ble oppnådd, er i ferd med å spises opp, og det vil være behov for nye tiltak for at den gevinsten som er oppnådd fra 2002/2003 ikke skal bli borte.

Linje 23 er en linje det har vært satset på det siste årene med økning i frekvensen fra 4 til 6 avganger per time. Det er også gjennomført noen mindre tiltak siste året i traseen. Det er planlagt flere tiltak i form av korte kollektivfelt i traseen. Dataene fra 2007 til 2008 og fra 2006 til 2008 viser tydelig hastighetsøkning, og det er trolig at den gode utviklingen har mulighet for å forsette.

Endring i reisehastighet for busslinjer i Oslo og Akershus



For regionbussene har det vært en negativ hastighetsutvikling for 5 av de linjene det er registrert data for fra 2007 til 2008, og positiv utvikling for 3 i samme tidsrom. Ser en på data fra 2006 til 2008 er det negativ hastighetsutvikling for 2 linjer og positiv for 5 linjer. Dette er en endring fra fjorårets rapport da hovedtrenden var økt hastighet eller ingen endring.

Fremkommelighetsundersøkelsen for bil i Oslo og Akershus viser at hastigheten for bil har økt fra 2007 til 2008, og i samme periode er det redusert trafikk i Statens vegvesens tellepunkter.

Forverringen av fremkommeligheten for to av trikkelinjene antas hovedsakelig å skyldes ombyggingene på Jernbanetorget og på Carl Berners plass. Den positive utviklingen for bybuslinjene skyldes nok i hovedsak redusert biltrafikk, og at hastigheten for veitrafikken i Oslo dermed generelt har gått opp. Hva forverringen i Akershus skyldes, er vanskeligere å svare på, fordi en for enkelte av linjene bare har data for 2007 og 2008. En mulig forklaring er også at det i Akershus fortsatt har vært økt biltrafikk, og at en dermed ikke har fått den samme generelle hastighetsøkningen for veitrafikken som i Oslo.

Sammenligner en reisehastigheten med andre byer i Norge i perioden fra 2005 til 2008 har Oslo den nest beste utviklingen. Det er bare Tromsø som har bedre utvikling.

Byområde	Høst 2005 km/h	Høst 2006 km/h	Vår 2007	Vår 2008 Km/t	Endring 2005– 2008 %
Oslo	16,9	17,2	16,8	17,6	4
Bergen + Stavanger	24,4	25,5	24,6	22,2	-9
Trondheim	22,7	21,1	21,3	22,4	-1
Kristiansand	26,5	27,4	27,0	26,7	0,8
Tromsø	19,8	21,3	22,6*	21,7	10

Gjennomsnittlig hastighetsutvikling for de viktigste kollektivlinjene i de største byene i Norge som er basert på data innhentet av Vegdirektoratet.

*Tallene er usikre

Punktlighet

Forbedret punktlighet har ikke vært uttrykt som et primært mål for Frem 2005 og Frem 2006, som er Statens vegvesens fremkommelighetsprosjekter. Punktlighet og frekvens er blant de kvalitetsfaktorene kundene legger størst vekt på. Begge vil være en viktig bieffekt av fremkommelighetstiltakene. Ruters mål for 2007 var at minst 60 prosent av bussene og trikkene skulle være mindre enn 3 minutter forsinket. I 2008 ble det ikke satt noen mål. Oppnådd resultat for trikk var 57 prosent og for buss 46 prosent.

Trikk har forbedret sin punktlighet betydelig i 2008. For buss har punktligheten holdt seg på samme nivå fra 2007 til 2008 og det kan se ut som om den nedadgående trenden er brutt.

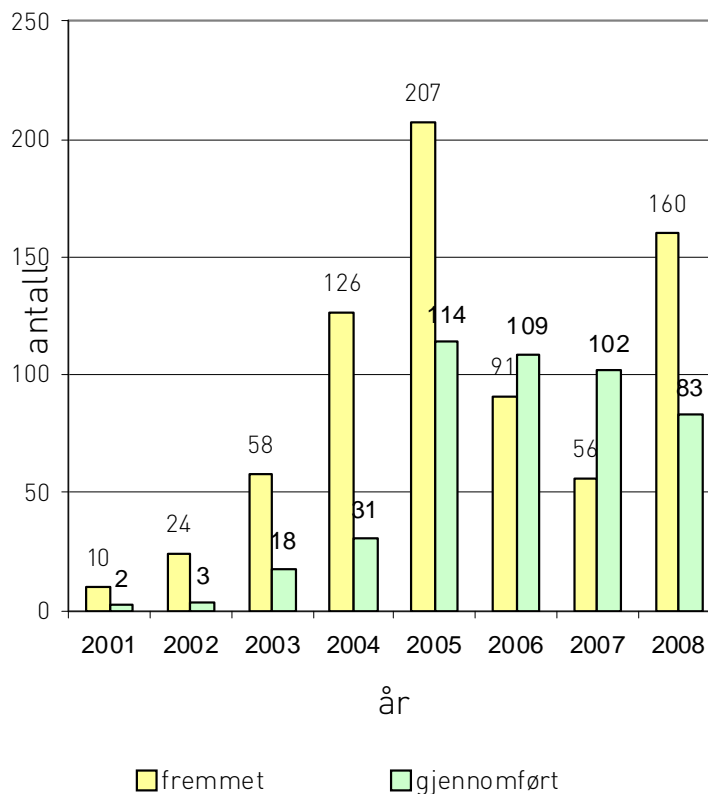
Andel avganger som er mindre enn 3 minutter etter rutetabell. Det er kun foretatt målinger på Jernbanetorget for trikk og bybusser. Det finnes ikke tilsvarende målinger for regionbusser i Akershus.

Punktlighet - mindre enn 3 minutter forsinket				
	2008	2007	2006	2005
Trikk	57 %	53 %	53 %	52 %
Buss	46 %	46 %	47 %	54 %

Gjennomførte tiltak i 2008

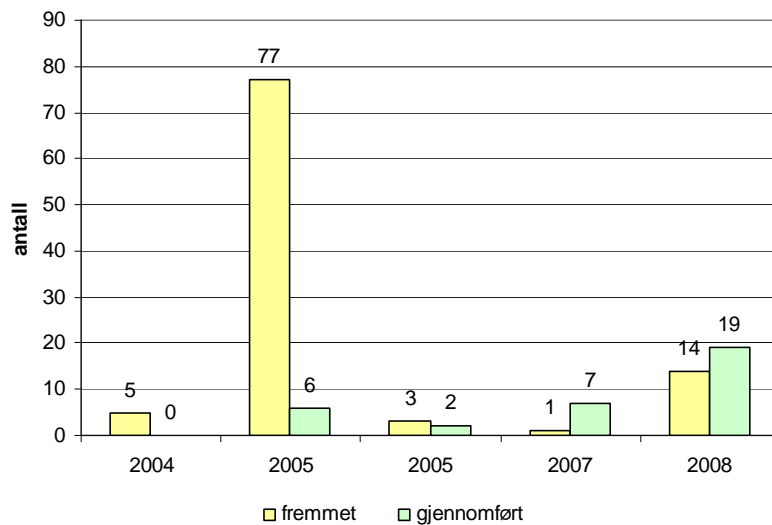
Det viktigste tiltakene som ble gjennomført både for Oslo og Akershus i 2008 var videreføringen av sanntidsinformasjonssystemet (SIS) som omfatter både aktiv signalprioritering og sanntidsinformasjon i form av dynamiske skilt på holdeplassene og via internett og mobiltelefon.

Sammenligning av gjennomførte og foreslåtte tiltak i Oslo



Det er i 2008 gjennomført totalt 83 tiltak som vil bedre fremkommeligheten i Oslo, og det har vært fremmet 160 nye tiltak. I Akershus er det gjennomført 14 tiltak i 2008 og fremmet forslag om 19 nye tiltak. Antall gjennomførte tiltak i 2008 i Oslo har gått noe ned sammenlignet med 2007. Dette er som forventet. Fra 2009 vil en være ferdig med utbygging av SIS, og en har gjennomført de fleste av de små, enkle fremkommelighetstiltakene. I årene som kommer vil det bli færre tiltak, men hvert tiltak vil være mer omfattende. Det vil bli nødvendig i større grad enn hittil å prioritere kollektivtrafikken på bekostning av biltrafikk. Det vil også bli nødvendig å bygge spesielle tiltak for kollektivtrafikken som f. eks. bussbane.

Sammenligning av fremmete og gjennomførte fremkommelighetstiltak i Akershus



I Akershus er det gjennomført svært få tiltak sammenlignet med antallet fremkommelighetstiltak som er fremmet. Det er i perioden 2004 til 2008 fremmet i alt 94 tiltak, mens det bare er gjennomført 23 (24 %). Mange av tiltakene som er gjennomført i Oslo, bedrer også fremkommeligheten for bussene som trafikkerer Akershus. Disse bussene har ofte de største fremkommelighetsproblemene i Oslo. I Oslo er det til sammenligning i perioden 2001 til 2008 fremmet 738 tiltak, hvorav 561 (76 %) er gjennomført.

Aktiv signalprioritering

I 2008 har satsingen på aktiv signalprioritering (ASP) blitt videreført. Det er installert ASP i 16 signalanlegg i Oslo i 2008. Totalt er det nå ASP i 249 signalanlegg av 285 der det går kollektivtrafikk i Oslo. I Akershus er det installert ASP i 16 anlegg av totalt 28 anlegg der det går kollektivtrafikk. Det er forventet at de signalanleggene som mangler ASP vil få det i løpet av 2009.

Lysdiode som blinker når buss/trikk har meldt seg inn, slik at føreren vet at han har fått meldt seg inn



Installasjonsfasen for ASP nærmer seg slutfasen, og det vil bli viktig å få etablert en driftsorganisasjon som kan stå for løpende vedlikehold, retting av feil og omprogrammering. Driftserfaringene hittil viser at det stadig oppstår feil i enkelte anlegg, som både er forklarlige og uforklarlige. Det er derfor svært nødvendig med en driftsorganisasjon hos veiholderne som kan ivareta dette. Det er viktig at Ruter har kapasitet til å legge inn nye og bedre meldepunkter og oppdatere gamle meldepunkter i sine rutedata. Ruter har også en viktig rolle overfor operatørene fordi det er viktig at den enkelte operatør vedlikeholder det utstyret som står på det enkelte kjøretøyet. Kjørecomputerne må virke, odometer må være kalibrert og kjøretøyene må være logget på når de er ute i trafikken. Kjøretøy med feil på kjørecomputeren vil ikke få prioritet og signalanlegg med feil vil ikke gi prioritet. Begge tilfellene vil derfor gi forsinkelser for kollektivtrafikken. Ut fra dette er det derfor viktig at det settes av ressurser til drift og vedlikehold hos alle involverte parter. Hvis ikke vil fremkommelighetsgevinsten av ASP snart være borte.

Sanntidsinformasjon

I 2008 ble det installert 131 SIS-skilt i Oslo og Akershus (Oslo 123 og Akershus 8). Det er per 31.12.2008 satt opp 275 skilt i Oslo og 13 i Akershus. De aller fleste SIS-skiltene er satt opp i Oslo, fordi det er her det største passasjergrunnlaget er. Det har vært en norm at det bør være mer enn 300 påstigende passasjerer per i dag på de holdeplassene der en setter opp SIS-skilt.

Også for SIS-skiltene er det viktig å få etablert gode vedlikeholdsrutiner og ryddige ansvarsforhold når prosjektet nå etter hvert går over i en driftsfase.



Sanntidsinformasjon på Stortorvet

Andre fremkommelighetstiltak

Andre tiltak enn ASP og SIS som er nevnt foran er for eksempel:

- Ombygging av Herregårdskrysset
- Omlegging av kjøremønster for buss i bomstasjonen på Mosseveien ved Bekkelaget
- Høystandardholdeplasser for trikk(10), buss (18) og felles (1).
- Kollektivfelt i Oslo og Akershus
- Fjerning av brostein og asfaltering av Stortingsgata
- Merking av kjørefelt på Olav Kyrres plass
- Utbedringer av spor på forstadsbane
- Flytting av holdeplass i forbindelse med utbygging på Jernbane torget
- Førgrønt i signalanlegg på Ring 2 ved Middelthuns gate
- Ombygging av Helsfyr bussterminal



I Stortingsgata er brosteinen fjernet og gaten er nyasfaltet.

Feilparkering

Feilparkerte biler er et stort problem for kollektivtrafikken, spesielt for trikken som ikke kan kjøre utenom. Det gledelige er at antallet er på vei ned. Antall feilparkeringer i 2008 er det laveste siden 2002.

Dette betyr at fjerning av parkeringsplasser i de trangeste gatene der det går trikk, det gode samarbeidet med Trafikketaten og snøryddingsrutinene som ble etablert etter den snørike vinteren i 2006 fungerer,

Selv om antall feilparkeringer har gått ned, er det fortsatt et betydelig problem. Feilparkeringene medførte i 2008 mer enn 25 timer stans for trikken. Stans et sted på linjenettet forplanter seg til hele trikkenettet.

Grensen var i 2008 som i 2007 den gaten med flest feilparkeringer. Dette er en tung kollektivåre med tre trikkelinjer. Dette betyr at enhver stopp på mer enn 3 minutter involverer mer enn en trikk. Det var til sammen stans på grunn av feilparkering i Grensen i mer enn 2 timer.

Det er planlagt oppgradering av Grensen i 2009. Dette vil forhåpentlig føre til færre feilparkeringer.

Problemgater der feilparkeringer ofte medfører trikkestans							
	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Inkognitogata	1	7	0	3	100	116	93
Akersgata X Tollbugata	0	0	15	1	31	39	36
Thorvald Meyers gate	21	32	37	21	28	21	17
Riddervolds gate	8	14	10	10	24	21	16
Valkyriegata	3	-	20	0	-	-	8
Thereses gate	21	35	126	28	50	32	14
Grensen	23	20	14	13	11	10	4
Trondheims- veien	11	11	58	9	32	5	1
Kristian Augusts gate	10	10	14	8	6	7	2
Frognerveien	8	9	42	10	20	14	11
Vogts gate	2	8	28	5	11	6	5
Holtegata	3	7	12	3	18	8	6
Cort Adelers gate	2	7	4	6	2	3	1
Schweigaards gate	7	-	-	-	-	-	-
Andre i Oslo	20	44	118	52	110	99	67
Totalt	148	204	462	161	412	347	297

Tabellen viser at det i 2008 stort sett er de samme gatene som før som har problemer med feilparkerte biler som hindrer trikken, men det ser ut som om vi har fått et problem i Schweigaardsgate som vi ikke hadde tidligere.

For buss er det største problemet biler som parkerer på holdeplassene slik at bussen ikke kommer inn til kantsteinen.

Holdeplassen utenfor OsloCity. Den er oppgradert til høystandard med 18 cm vis. Feilparkert bil på holdeplass hindrer bussen i å kjøre rett inn på holdeplassen, som igjen medfører at bussen ikke kommer helt inn til kantsteinen med alle dørene.



I tillegg til konkrete fysiske tiltak på gate og vei arbeides det med å forbedre rammebetingelsene for kollektivtrafikken gjennom lovgivning, forskrifter, normer og ikke minst bevilgninger.

Intensivert overvåkning

Vegdirektoratet satte i 2004 i gang en studie som skulle se på flere muligheter for intensivert kontroll/overvåkning. Rapporten anbefaler å arbeide videre med manuell overvåkning gjort av trafikkbetjener, automatisk overvåkning med stasjonære kamera og automatisk overvåkning med kamera på buss.

Ruter har store forventninger til prosjektet. I bytrafikk er det ofte for lite plass til å avvikle tradisjonelle kontroller med stans av kjøretøy som har overtrådt reguleringene. Manglende kapasitet hos politiet til slike kontroller medfører til dels at håndhevingsnivået blir for lavt og ikke minst at nye prioriteringstiltak ikke blir innført under henvisning til manglende kapasitet til, underforstått, tradisjonell håndheving.

Et forprosjekt var ventet gjennomført i 2007. Det var planlagt at Statens vegvesens eksisterende systemer skulle brukes til å overvåke kollektivfeltet forbi Ullevål universitetssykehus i retning Majorstuen. Dette prosjektet er ikke gjennomført. Dette skyldes at Statens vegvesen ikke har fått godkjenning hos Datatilsynet. Statens vegvesen region øst, Vegdirektoratet og Samferdselsetaten har i 2009 startet opp et forprosjekt for ITS strategi. Automatisk overvåkning er en naturlig del av denne strategien. Ruter sitter i arbeidsgruppen, og vil arbeide videre for å få i gang et prøveprosjekt med automatisk overvåkning.

Bevilgningsøkning til fremkommelighetstiltak

Kollektivtrafikkprioriteringstiltak i Oslo er blant de samferdselstiltak som har høyest nytte-/kostnadsforhold. Også innholdet i endelig Oslopakke 3 bør ta hensyn til dette.

I 2008 var samlet ramme til disposisjon ca 150 mill kr i Oslo og ca. 40 i Akershus. For 2009 er budsjettet for Oslo på 206 mill kr og i Akershus på 14 mill kr.

Personenheter i kapasitetsberegninger



Det må være antall personer (og godsmengde) som passerer gjennom et gatekryss eller et vei- og banesnitt, som er kriteriet for plankvalitet. En buss eller trikk kan tilsvare en bilkø på 1 – 2 km. Dagens normer tilsier imidlertid at vekten legges på kjøretøyer eller personbilenheter. Konsekvent bruk av "personenheter" må inn i regelverket, for så vel vei- som kollektivtrafikkplanlegging. Den nye kollektivveilederen fra Statens vegvesen som kom i 2008, baserer seg på personenheter.

Lik timepris for kollektivreisende og bilister

Tidskostnader veier tungt i nytte-/kostnadsberegninger av samferdselstiltak. Etter normale norske retningslinjer er en bilisttime dyrere enn en kollektivtrafikkanttime. Selv om det i praksis er akseptert lik timepris i Oslo når dette begrunnes særskilt, f eks i grunnlaget for vedtaket om T-baneringen, er retningslinjene uheldige og bør fjernes.

Skiltmyndighet

Det vesentlige av myndigheten til å fastsette skiltreguleringer tilligger vedkommende veimyndighet. Overføring også av den resterende skiltmyndigheten som tilligger politiet, vil gi bedre sammenheng i tiltakene, et mer enhetlig ansvar og bedre beslutningsprosesser. Det er et prinsipielt problem at politiet kan begrunne et nei til innføring av skiltreguleringer etaten selv har beslutningsmyndighet for, med manglende håndhevingskapasitet – eventuelt manglende ønske om å prioritere slik kollektivtrafikkprioriterende håndheving. Etter Ruters oppfatning ser veimyndighetene klarere enn politiet sammenhengene i summen av trafikkregulerende tiltak, og de har et godt analytisk utredningsapparat. Ruters prinsipielle ønske om overføring av politiets resterende skiltmyndighet til veimyndighetene deles av Statens vegvesen.

Ruter videreførte i 2008 en ny samarbeidsprosess med politiet, med et håp om bedre forståelse for behovet for, og samfunnsnyttene av, prioritering av fremkommelighet for trikk og buss fra politiets side. Nye formelle fremstøt fra Ruters side avventer resultatet av denne samarbeidsprosessen.

Ruter er skuffet over at resultatet av prosessen for endring av skiltforskriften så langt har medført at myndigheten i 2006 ble overført til veimyndighetene med unntak for Oslo og noen andre større byer.

Dette skiltet (forbudt for motorvogn) på Galgeberg er nå fjernet slik at når bommen er åpen kan annen trafikk passere lovlig. Fjerningen er begrunnet av politiet med at skiltet var vanskelig å håndheve



"Innsigelsesmyndighet"

Kollektivtrafikken og Ruter må sikres en sterkere plass i planprosessene. Ruter står i dag svakere enn andre interesser det er naturlig å sammenligne med. Administrasjoner i Oslo og Akershus bør ikke kunne fatte vedtak på myndighet delegert fra politisk nivå når det foreligger tung protest fra Ruter.



Håndbøker og normaler

I løpet av 2008 er Statens vegvesens håndbok 017 Veg og gateutforming, og håndbok 232 Tilrettelegging for kollektivtrafikk på veg, kommet ut. Ruter har fått gjennomslag for de fleste av innspillene vi kom med. Bussholdeplasser skal være på rettstrekning om mulig å ha 18 cm vis eller 16cm vis hvis det ikke er mulig å få til holdeplassen på en rett strekning. Holdeplasser skal i by legges i veibanen, og hvis det må bygges lommer av sikkerhetsmessig årsak, skal de være 70 m, slik at en sikrer at bussen kommer helt inn til kantsteinen med alle dørene og en får universell utforming.

Målstyrt signalprioritering

Prioritering av kollektivtrafikk er et lite eksakt begrep. Hvor raskt skal kollektivtrafikken få grønt lys? Hvor mye venting er akseptabelt? Konkretisering og tallfesting av politiske mål er nødvendig for å gi meningsfull etterprøving og for å unngå at urimelig mye overlates til den enkelte saksbehandlers skjønn.

Spørsmålet bør tas opp i håndbøker og normaler, og for øvrig gis større politisk oppmerksomhet.

Spesielle regler

Sikker prioritering av trikk i gangfelt

Trikk har ikke vikeplikt for fotgjengere i gangfelt. Det er derfor viktig at det, som f eks i Sverige, blir utarbeidet egen merking av fotgjengerfelt der det går trikk, slik at fotgjengerne forstår at de har vikeplikt for trikken. Så langt har vi oppnådd at det ikke lenger merkes fotgjengerfelt der det bare går trikk eller det males et trikkesymbol i veibanen. Der trikk går i blandet trafikk arbeides det med å finne en løsning.



Eksempel på ikke merking av gangfelt der det bare går trikk. Dette er ved Nationaltheatret.

Buss gjennom sentraløy i rundkjøringer

Det er vanskelig for buss å komme fra midtstilt kollektivfelt inn i rundkjøring og så tilbake igjen i midtstilt kollektivfelt. Flere av bussoperatørene ber sine førere som kjører 15 m busser om å velge bilfeltet inn mot rundkjøringer med midtstilt kollektivfelt, selv om de da må stå i kø, fordi de ofte kolliderer med andre kjøretøy når de velger kollektivfeltet fordi bakenden svinger så mye ut. Det er derfor ønskelig at kjøremønster for trikk og buss i samme trasé kan være likest mulig. Det anlegges stadig flere rundkjøringer i busstraseene, og problemene øker tilsvarende. Det er vanskelig for bussene å komme inn og ut av midtstilte kollektivfelt i forbindelse med rundkjøringer, og det er et betydelig komfortproblem for passasjerene. For stående passasjerer kan det også være et sikkerhetsproblem. Rundkjøringer gjør det også vanskelig å prioritere kollektivtrafikken foran annen trafikk. Vegdirektoratet har så langt avslått ønskene.

Forkjørsregulering av trikketraseer

Ruter ønsker tilslutning til prinsipp om forkjørsregulering av alle trikketraseer og helst også viktige busstraseer. Dette har både et fremkommelighets- og et sikkerhetsaspekt. Prinsippet har så langt ikke fått fullt gjennomslag, men mer pragmatisk arbeider Samferdselsetaten med å forkjørsregulere enkelte kollektivtrafikktraseer.

Nøkkeltall for kollektivtrafikkprioriteringer i Oslo og Akershus

Trikken har 18 km egen trasé. Buss i Oslo har 70 km kollektivtrasé og 4 km gate med restriksjoner. Det vil si at 50 prosent av trikketraseene er på egen trase, men for buss er bare 25 prosent. I Akershus er andelen kollektivfelt 0,6 prosent.

I Oslo ble det i 2008 anlagt 1,2 km med nytt kollektivfelt for buss. Det er ingen endring for trikk. I Akershus er det også anlagt 1,2 km med nytt kollektivfelt. Det er ingen endring for bussbommene i Oslo og Akershus.



Skisse av midstilt bussbane Sinsen - Økern



Trikk i grønn trasé i Sognsveien gir optimal fremkommelighet på en estetisk god måte

Fremkommelighet for trikk og buss	Lengde/Antall 2008	Lengde/Antall 2007	Lengde/Antall 2006	Lengde/Antall 2005	Lengde/Antall 2004	Lengde/Antall 2003	Lengde/Antall 2002
Linjelengde totalt, km	11027	11027	827	776	764	812	814
Linjelengde buss totalt, km	10956	10956					
Linjelengde buss Oslo, km	751	751	758	707	678	729	721
Linjelengde buss Akershus, km	10205	10205					
Linjelengde trikk, km	71	71	69	69	86	83	93
Trasélengde trikk, km	42	42	40	40	40	37	40
Trasélengde buss totalt, km	3215	3215					
Trasélengde buss Oslo, km	293	293	275	261	255		
Trasélengde buss Akershus, km	2922	2922					
Egen trase trikk, km	18	18	16	16	16	16	16
Kollektivfelt, Oslo km	70	68,8	69	68	62*	52	51
Kollektivfelt, Akershus, km	17,4	16,2	12,6				
Gate med restriksjoner, km	4	4	4	4	4	4	4
Andel separat trasé for buss Oslo	25 %	24 %	25 %	26 %	24 %	-	-
Andel separat trasé for buss Akershus	0,6 %	0,6 %					
Andel separat trasé for trikk	50 %	50 %	45 %	45 %	45 %	-	-
Signalanlegg i kollektivtrasé i Oslo	285	285	285	285	285	284	287
Signalanlegg med SIS i Oslo	249	233	165	91	21		
Signalanlegg SPOT i kollektivtrasé	95	95	95	71	52	45	36
Signalanlegg i kollektivtrasé i Akershus	28	16					
Signalanlegg med SIS i Akershus	16	9					
Anlegg som fungerer godt i Oslo	87 %	82 %	58 %	32 %	7 %	4 %	4 %
Anlegg som fungerer godt i Akershus	57 %	56 %	-	-	-	-	-
Holdeplasser med SIS-skilt, Oslo	275	146	115	90	6	-	-
Holdeplasser med SIS-skilt, Akershus	13	5	-	-	-	-	-
Gjennomsnittshastighet trikk. Rutetabell	18,0	18,0	17,9	17,9	17,5	17	17
Gjennomsnittshastighet stambuss i Oslo (20, 21, 31, 37). Rutetabell	18,7	18,7	18,8	18	18	18	18
Gjennomsnittshastighet alle busser i Oslo. Rutetabell	25	25	25	25	26	25	25
Gjennomsnittshastighet ekspressbuss i Akershus Rutetabell	40	40					
Gjennomsnittshastighet alle busser Akershus Rutetabell	33,3	33,3					
Bussbommer Oslo, antall	11	11	11	8	8	8	8
Bussbommer Akershus, antall	15	15	12	10	8	8	8

* Målemetoden er endret, for Statens vegvesens kollektivfelt, tidligere var strekninger med kollektivfelt på under 200 m utelatt.. Netto endring fra 2003 til 2004 er 800

Ruter As
Postboks 1030 Sentrum
N-0104 OSLO
www.ruter.no
tone.norloff@ruter.no
(+47)40 00 67 00

Foto:
Ruter As
Rambøll AS
Oslo Sporvognsdrift AS