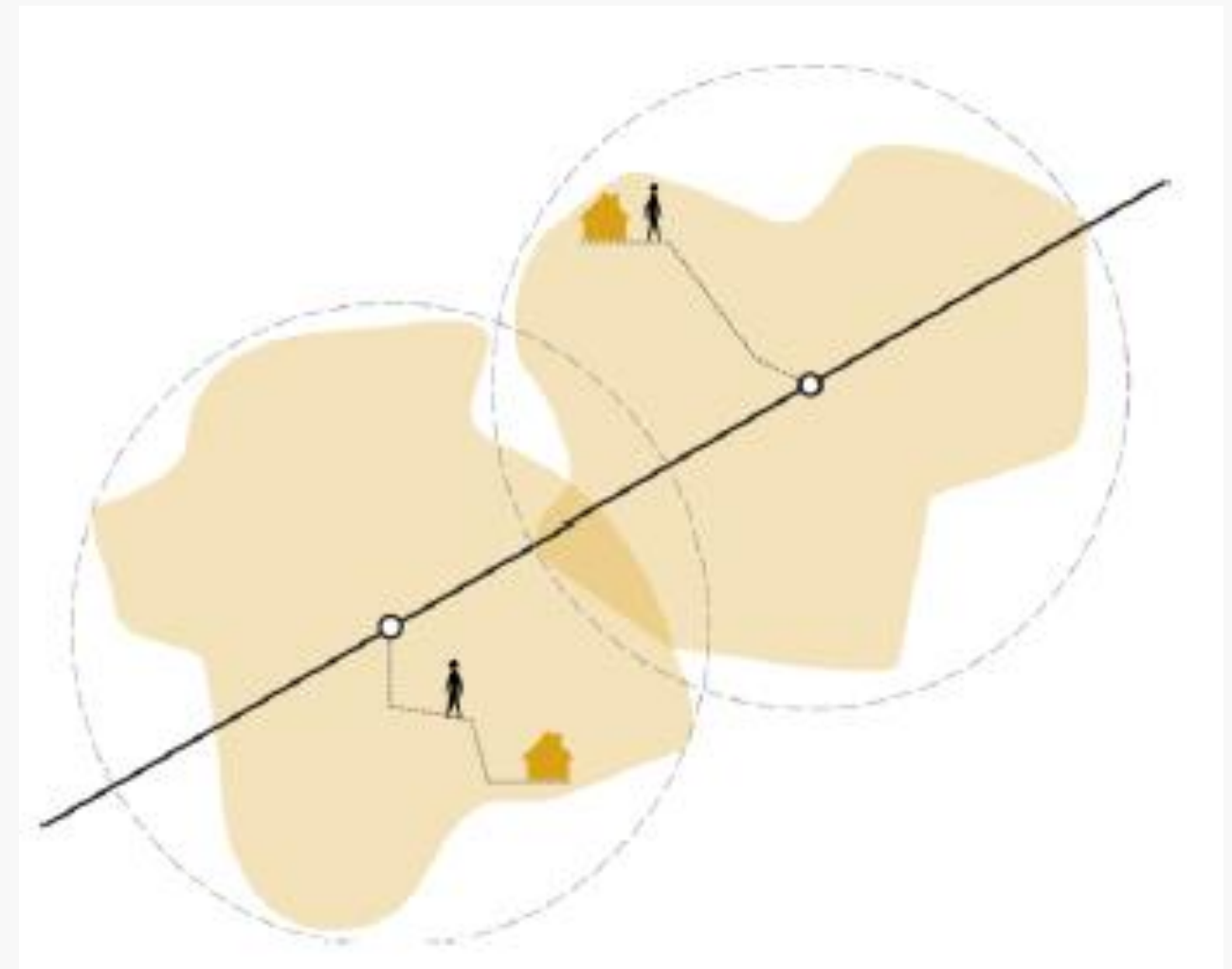


# Optimalisert stoppestedsstrategi

2.6.2016

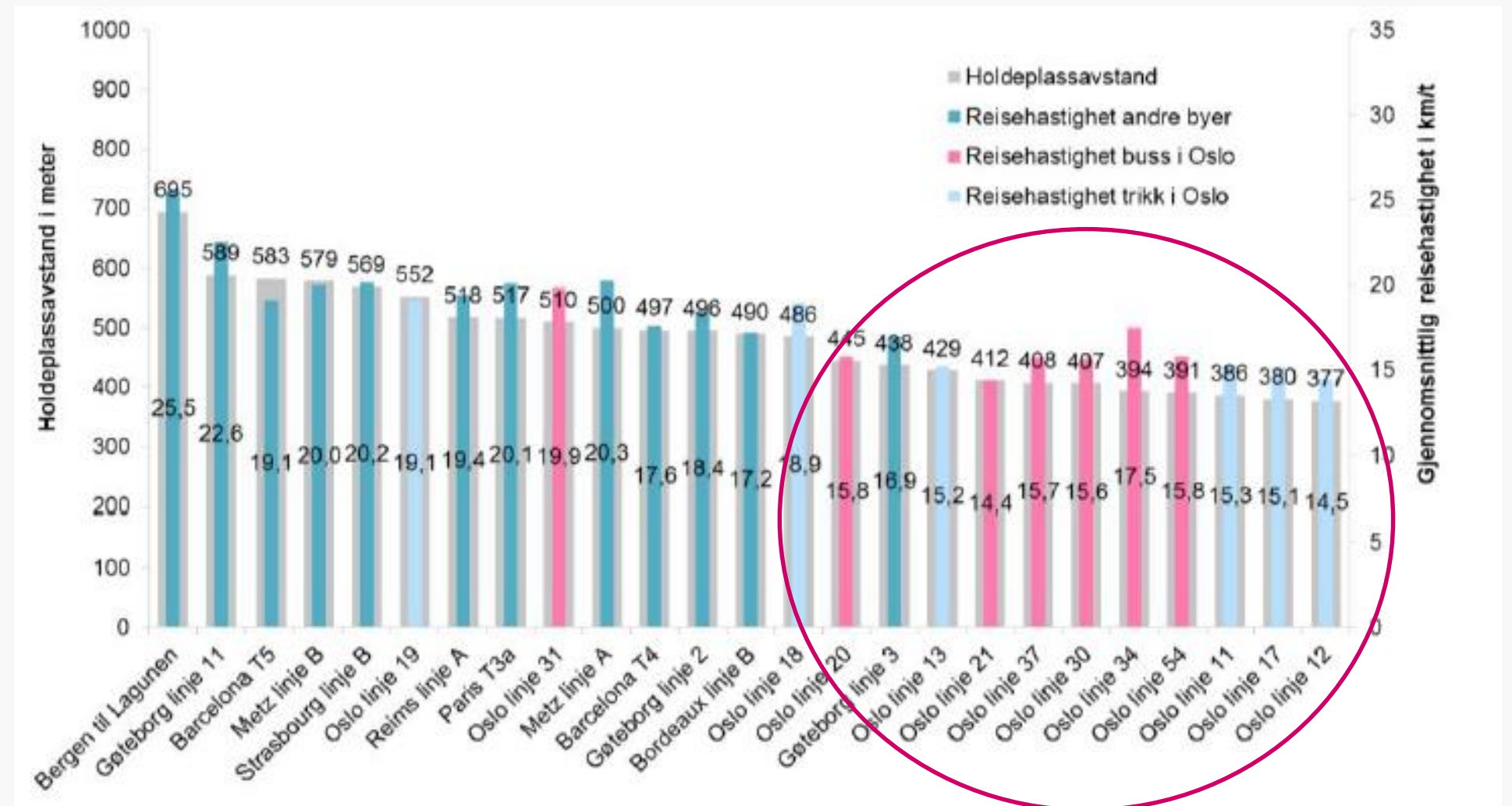


Halvor Jutulstad – Leder plan og infrastruktur, Ruter As

**Ruter#**

# Holdeplassavstand er svært avgjørende for reisehastighet

- Oslo har kort holdeplassavstand og lav reisehastighet



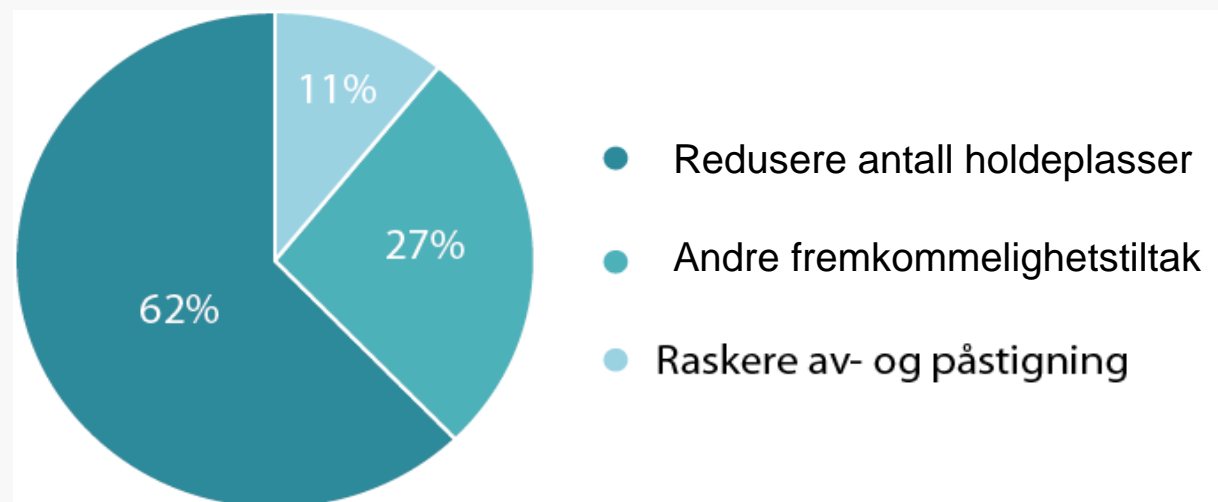
Sammenligning av holdeplassavstand og reisehastighet i flere europeiske byer

# Holdeplassavstand er svært avgjørende for reisehastighet

- Oslo har kort holdeplassavstand og lav reisehastighet
- Andre forhold enn holdeplassavstand har selvfølgelig også betydning for reisehastighet som eksempelvis bilkø.



Sammenligning av holdeplassavstand og reisehastighet i flere europeiske byer



# Kundene vil raskt og punktlig frem

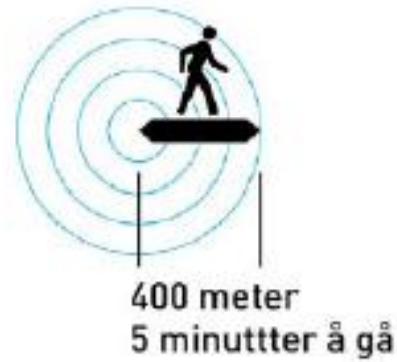
Mange velger bil fordi de kommer raskere frem



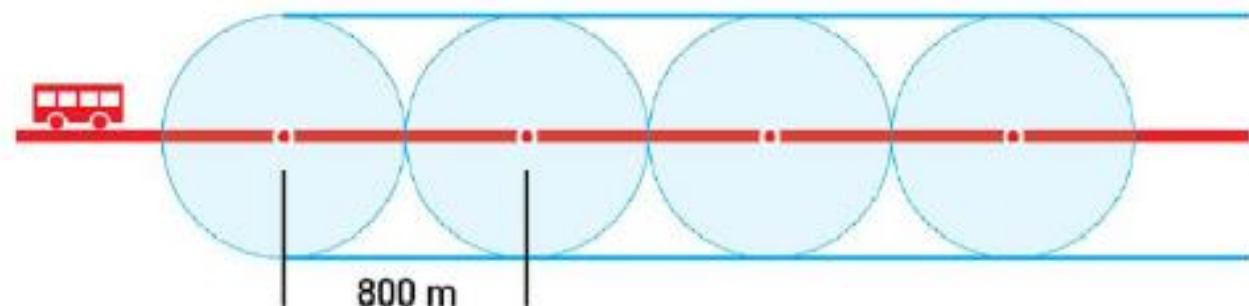
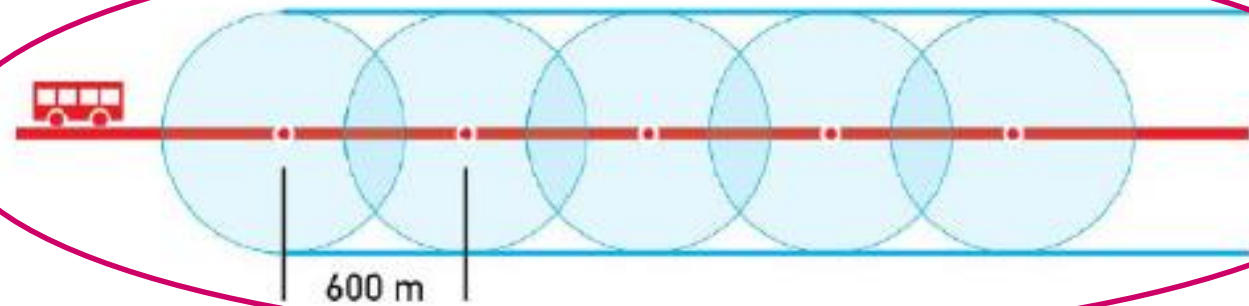
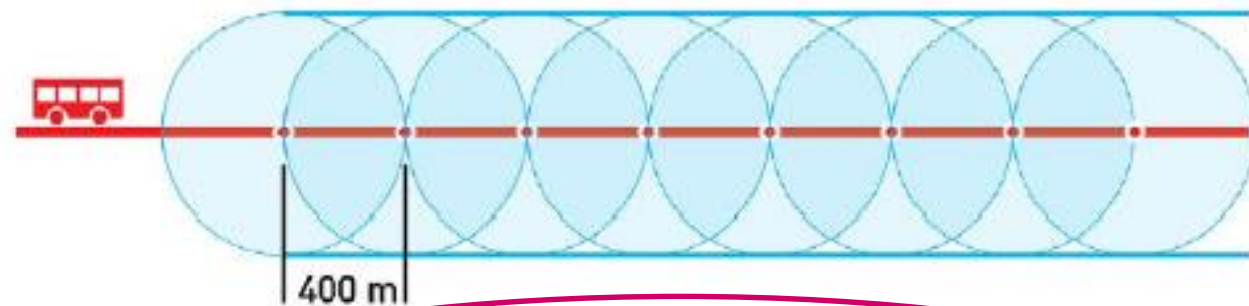
Overordnet mål: veksten i persontransport skal komme på sykkel, gange og kollektivtransport

Mål om at reisehastigheten for trikk og bybuss skal økes til 20 km/t

# Gangavstand til holdeplass er viktig for kundene

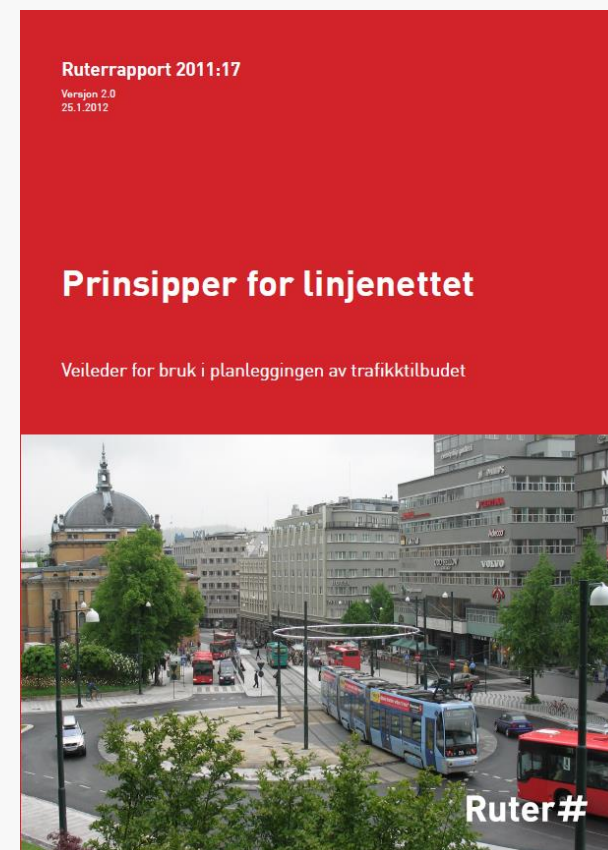
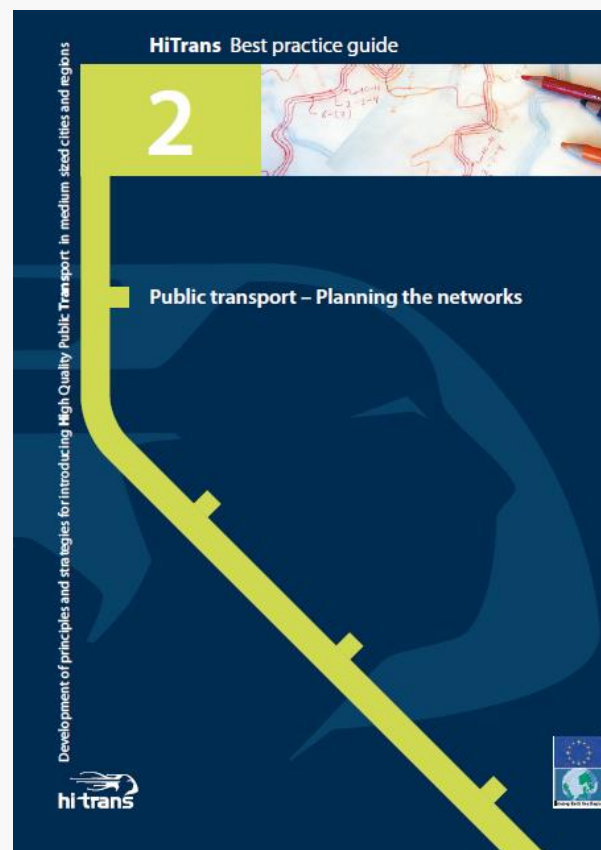


- Teoretisk dekningsgrad med 400 meters gange for ulike stoppmønstre

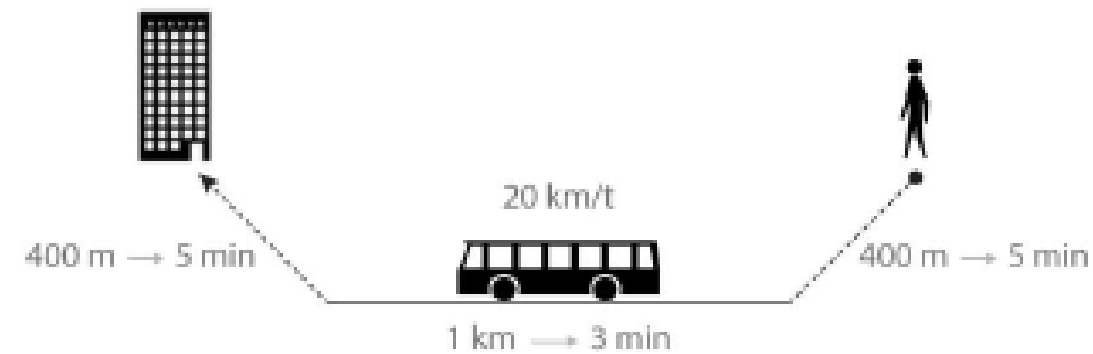


# Ruter anbefaler en avstand mellom holdeplasser på 600 meter i by

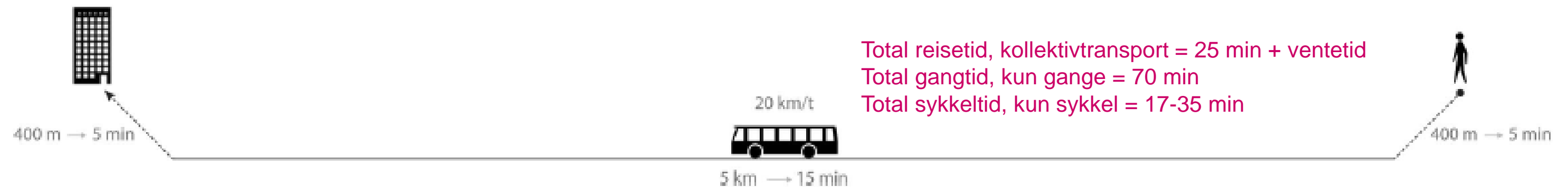
- Anbefalingen er basert på forskningsrapporter og «best practice» og inngår i Ruters «prinsipper for linjenettet»
- Kollektivhåndboka til Statens Vegvesen anbefaler: I byområder anbefales en avstand mellom holdeplasser på stamlinjer på 500-800 meter.



# Kollektivreise + gange



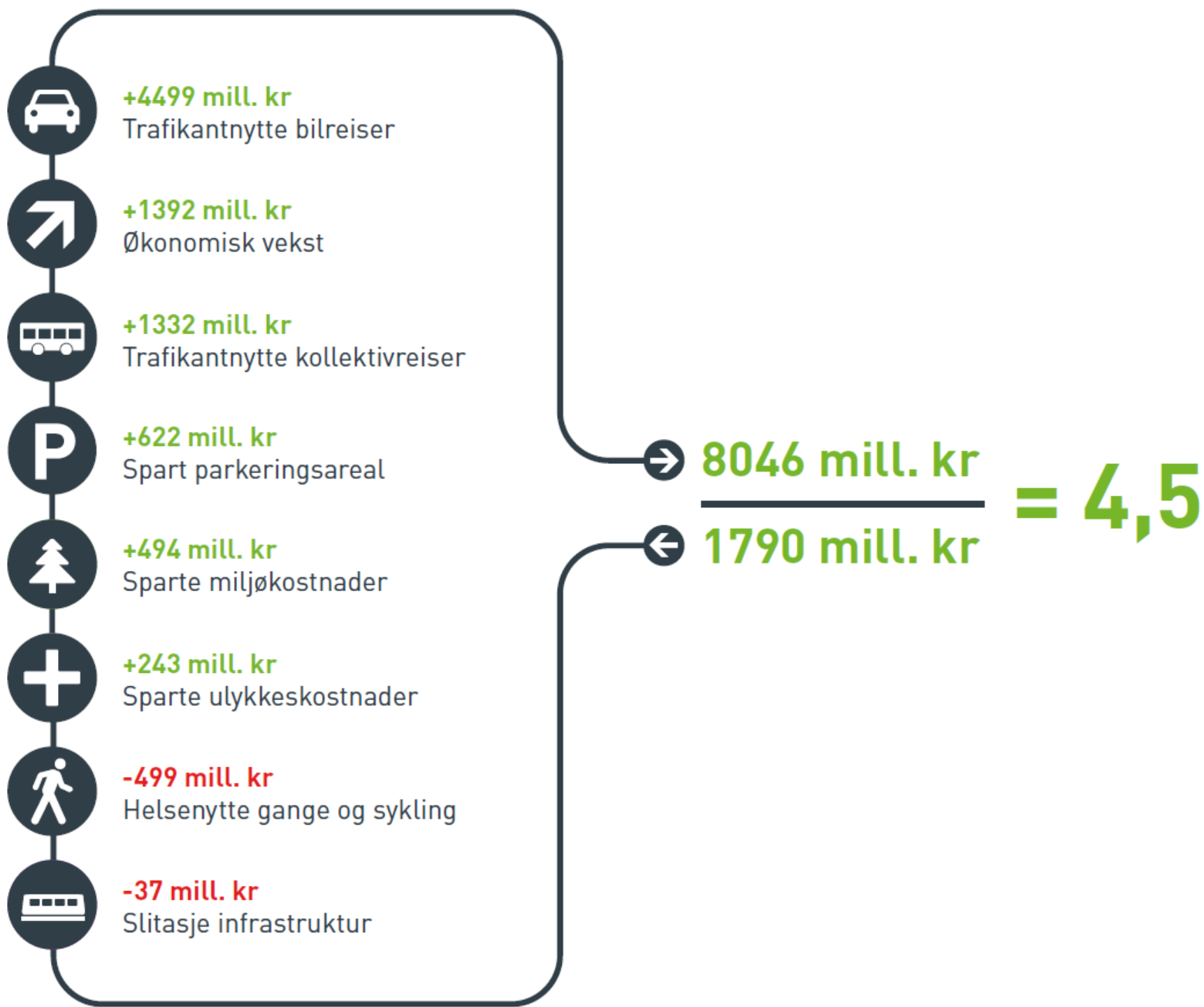
Total reisetid, kollektivtransport = 13 min + ventetid  
Total gangtid, kun gange = 22 min  
Total sykkeltid, kun sykkel = 5-11 min



Total reisetid, kollektivtransport = 25 min + ventetid  
Total gangtid, kun gange = 70 min  
Total sykkeltid, kun sykkel = 17-35 min

Kort holdeplassavstand prioriterer de korte reisene – kan disse tas av gange og sykkel?

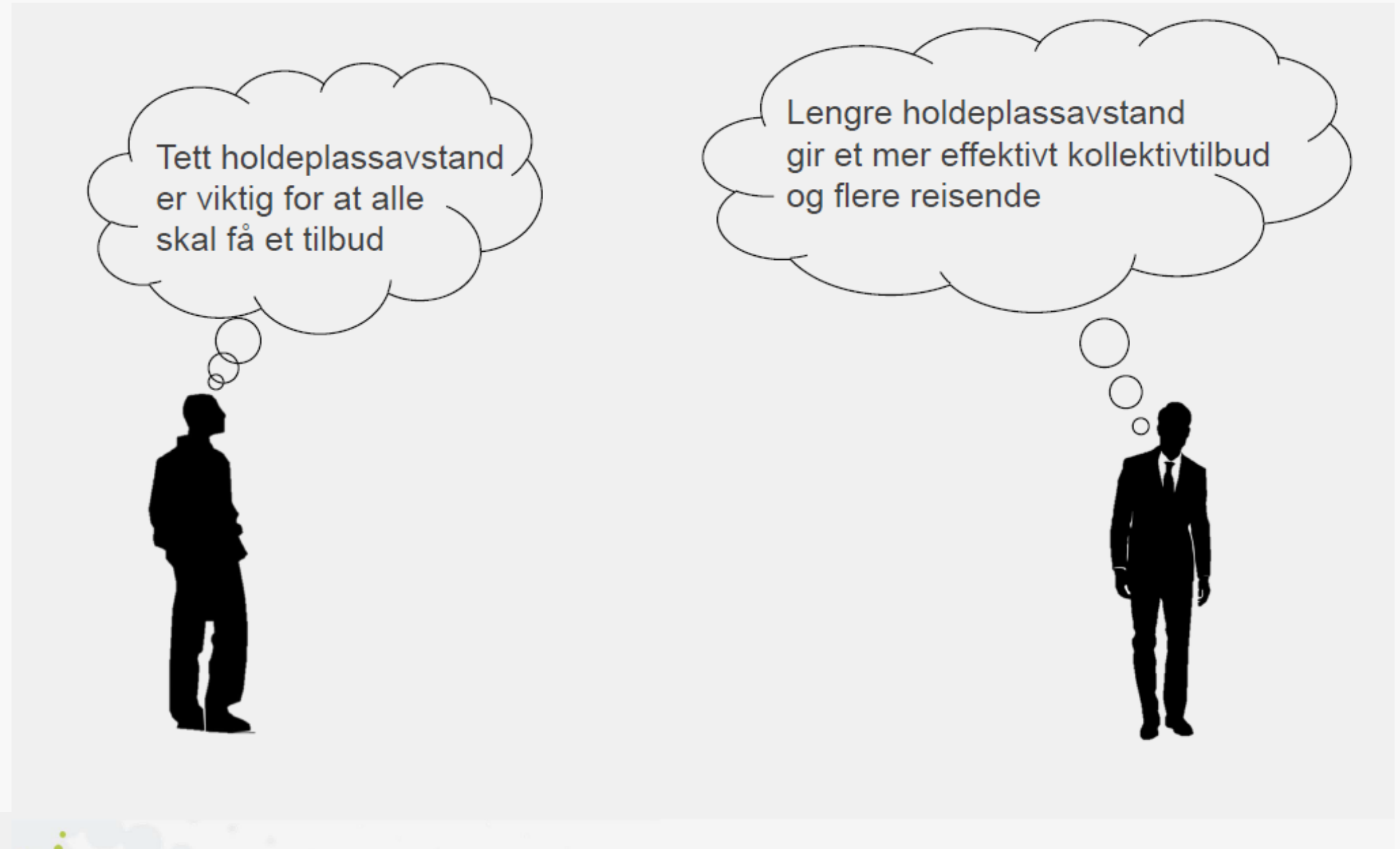
# Ruters samfunnsregnskap tilsier at økt holdeplassavstand kan være nyttig



**1 kr i økt tilskudd gir 4,5 kr i økt samfunnsnytte**



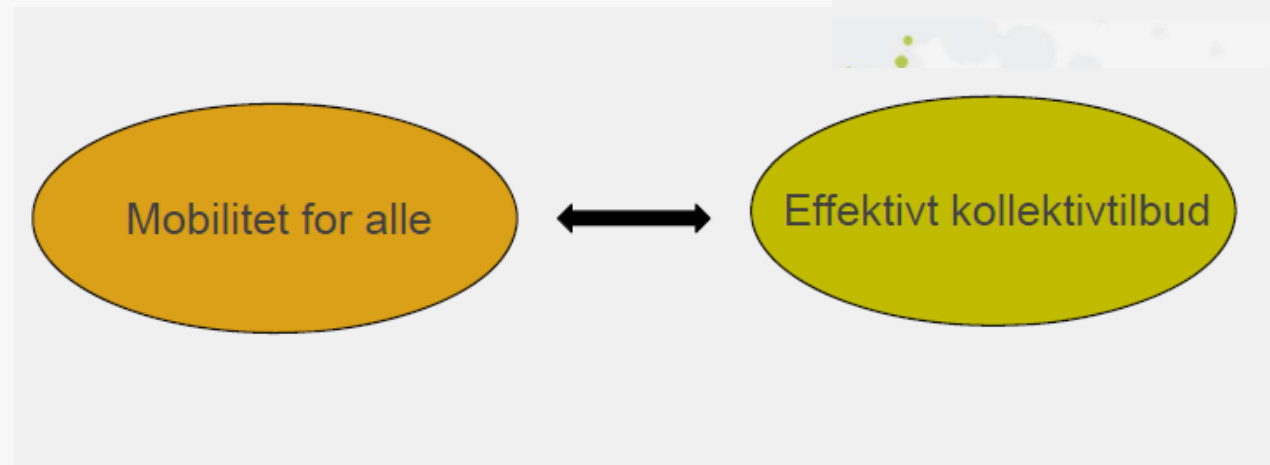
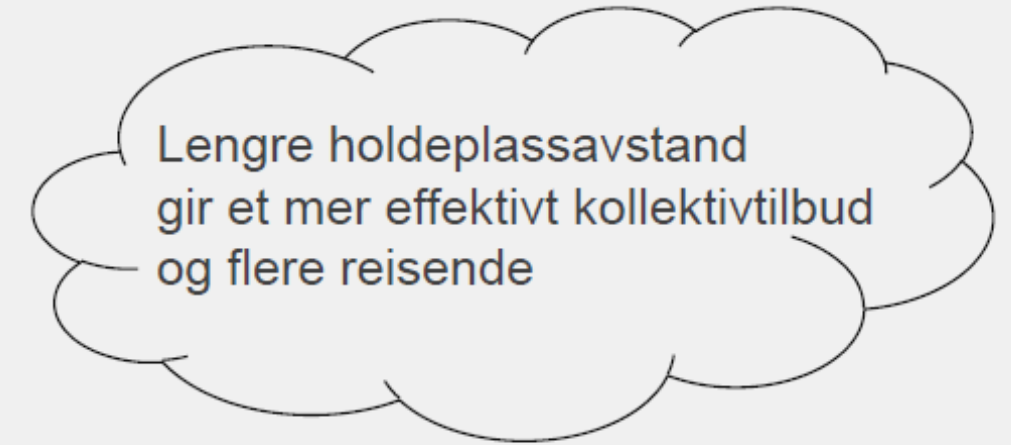
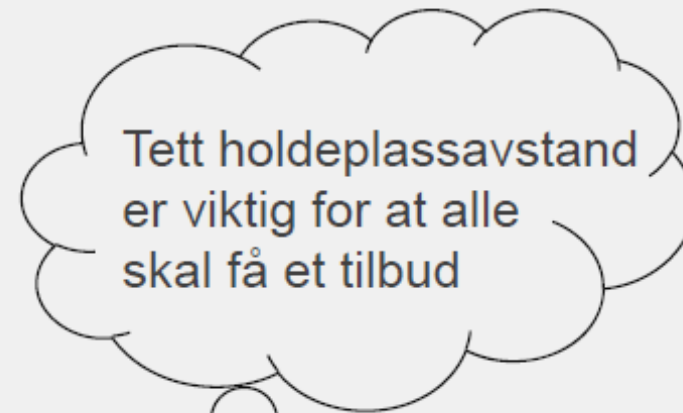
# Kundeperspektivet



# Kundeperspektivet

Legges en holdeplass ned gir det negative konsekvenser for brukerne av holdeplassen som blir nedlagt.

Samlet sett kan allikevel tilbudet bli mer attraktivt og gi flere reisende

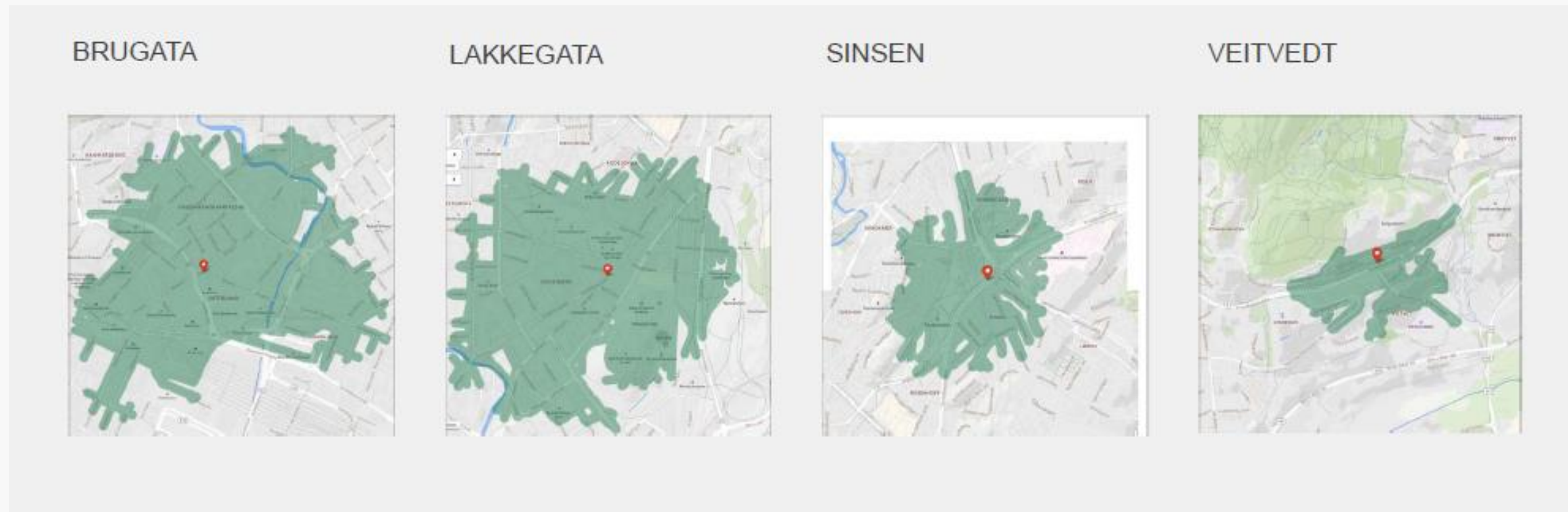


# Må man ikke ha kortere avstand mellom stoppesteder i sentrum?



**Ruter#**

## Et stoppested i sentrum dekker et større område på grunn av bedre gangbarhet



Illustrasjonen viser 10 minutter normal gange i de ulike urbane sonene.

I sentrum oppleves det triveligere og tryggere å gå.

Det at vi går i sentrum bidrar også til byliv.

Mange brukere av holdeplasser i sentrum tilsier allikevel at vi ikke bør ha for stor avstand mellom holdeplassene

## Prinsipper og prosesser for holdeplasstruktur (1:2)

Overordnet prinsipp: «**Best mulig for flest mulig**»

**Prinsipp 1 – Gangavstand fra/til holdeplass**

**Prinsipp 2 – Holdeplassavstand**

**Prinsipp 3 – Mange prioriteres foran få**

## Prinsipper og prosesser for holdeplasstruktur (2:2)

- Betjening av kollektivknutepunkt
- Avstand til holdeplassen før og etter
- Gangavstander for de som naturlig bruker holdeplassene i området
- Synlighet av stoppested, for eksempel knyttet til viktige reisemål i nærheten
- Antall av- og påstigende og befolknings- og arbeidsplassdata
- Offentlige funksjoner og deres tilgjengelighet
- Trafikksikkerhet
- Universell utforming