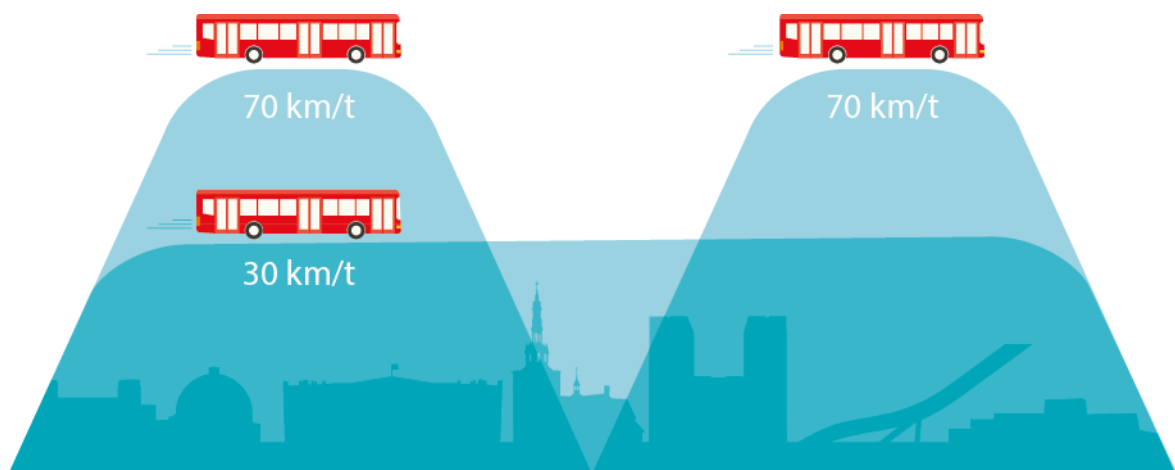


PRINSIPPER OG PROSESSER FOR HOLDEPLASSTRUKTUR



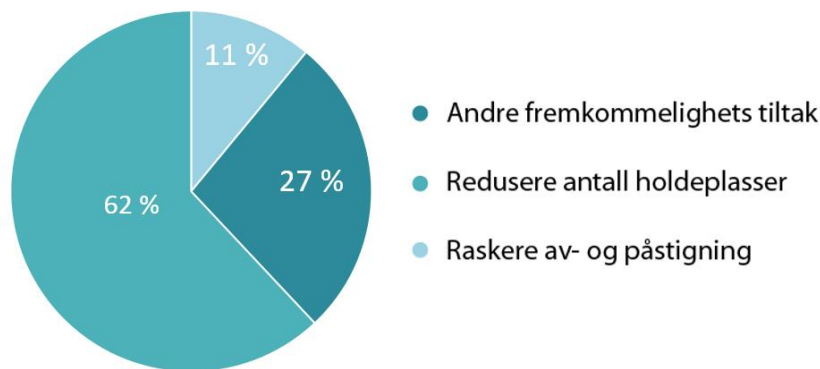
Overordnet mål

Veksten i persontrafikken i byområdene skal tas ved at trafikantene går, sykler eller reiser kollektivt. Biltrafikken i Oslo skal ned med 20 prosent innen 2020.

Behov

Redusert reisetid er vesentlig for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv. Derfor må det tas grep for å modernisere dagens linjenett.

Ruter og Bymiljøetaten jobber sammen om å gjennomføre fremkommelighetstiltak, tiltak for raskere av- og påstigning og ny holdeplasstruktur. Endring av holdeplasstruktur utgjør over 60 % av potensialet for å redusere reisetiden.



Optimalisert holdeplasstruktur gir mer attraktiv kollektivtrafikk

En ny holdeplasstruktur vil for de reisende innebære følgende:

- Kortere reisetid
- Økt kapasitet i kollektivnettet
- Mindre forsinkelser
- Bedre punktlighet
- En jevnere og mer behagelig reise
- Noe lengre gangavstand til/fra holdeplass
- Tilgjengelighet til viktige målpunkter

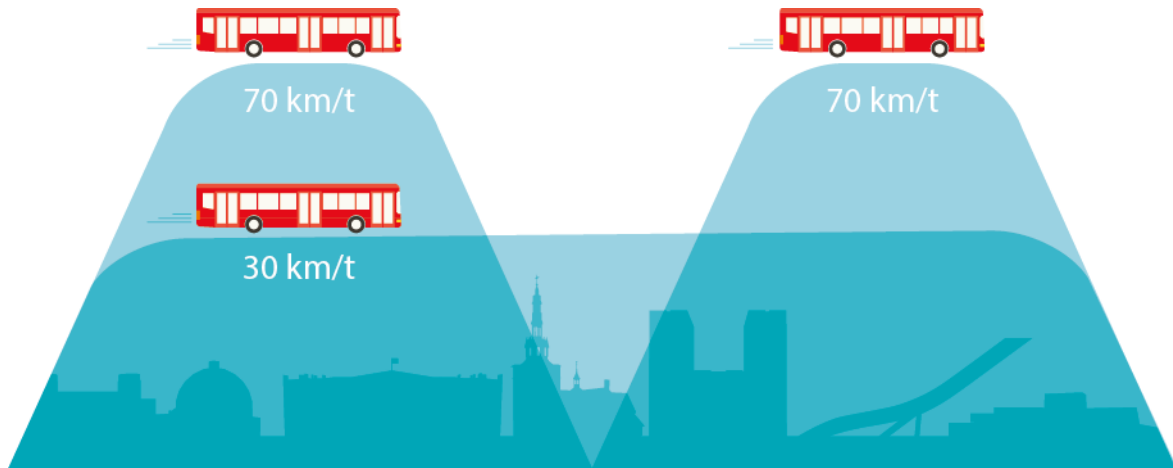
Summen av disse punktene gir mer kollektivtransport for pengene, styrker kollektivtransportens attraktivitet og gir et godt alternativ til bilen.

Best effekt får vi først når det gjøres flere tiltak på samme linje. Samlet effekt av flere tiltak er større enn summen av enkelttiltakene.

Lengre avstand mellom holdeplassene gir jevnere hastighet. Resultatet er kortere reisetid, bedre trafiksikkerhet, bedre bymiljø og mindre støy.

Samtidig skal holdeplassstrukturen sørge for betjening av viktige målpunkter.

For dokumentasjon av effektene, se vedlagt rapport og dokumentliste.



Prinsipper for å modernisere holdeplassstrukturen:

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

I Oslo er den optimale holdeplassavstanden, hvor hensynet til kollektivreisendes nytte knyttet til total reisetid og gangavstand til holdeplass, beregnet til ca. 600 meter.

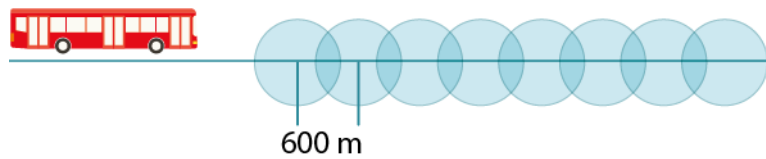
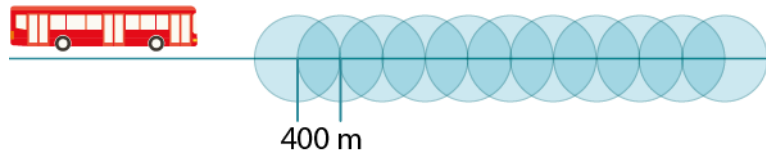
Denne veiledende avstanden anslås å gi flest mulig kollektivpassasjerer et best mulig tilbud.

Samtidig påpekes at avstand mellom holdeplasser må tilpasses og differensieres ut fra blant annet det enkelte områdes karakter, funksjoner, målepunkter, tilgjengelighet og tetthet.

Prinsipp 1 – Gangavstand fra/til holdeplass

Det skal tas hensyn til avstanden man må gå til/fra holdeplass når holdeplassplassering velges. Holdeplassavstand i by på 600 meter gir en gangavstand på omtrent 400 meter for de som er lengst unna linja. For de fleste tilsvarer dette i underkant av fem minutters gangtid til holdeplassen.

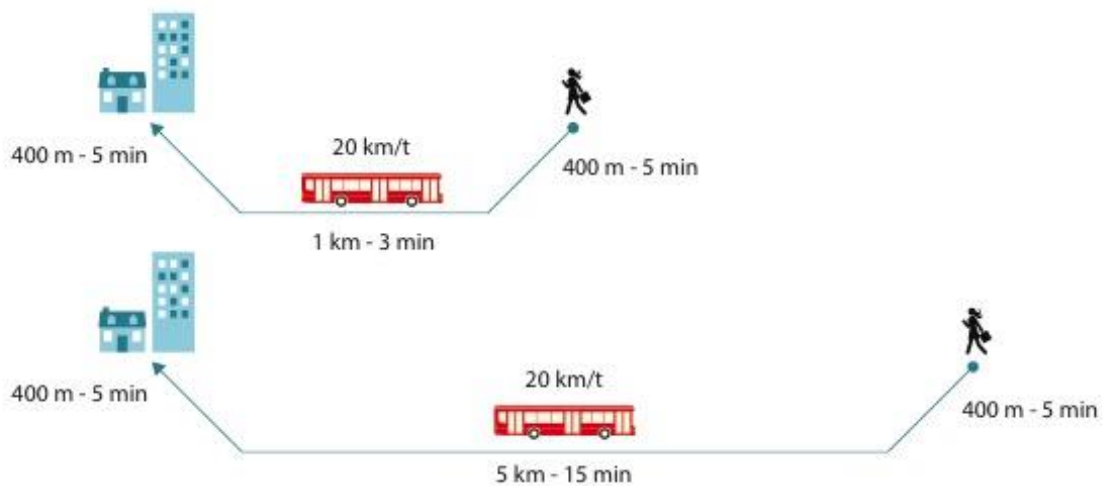
Dette prinsippet kan medføre at det må etableres nye gangakser (snarveier) til holdeplassene, eller at holdeplasser plasseres ved allerede etablerte gangakser. Dette medfører igjen at holdeplassavstanden mellom to holdeplasser kan bli mindre noen steder.



Prinsipp 2 – Holdeplassavstand

I tette byområder vil det være markert for holdeplasser mange steder. Holdeplassavstand må fastsettes ved avveining mellom antall stopp og rask reisetid.

På korte reiser utgjør gangavstand en større del av samlet reisetid. Med økt holdeplassavstand prioriteres de lengre reisene hvor det å gå eller sykle ikke er like aktuelt. Linjene skal være effektive og ha høy standard. Avstanden mellom hver holdeplass er ideelt sett ca. 600 meter¹.



Prinsipp 3 – Mange prioriteres foran få

Bylinjene frakter hoveddelen av de kollektivreisende. På bylinjene er det derfor viktig å utnytte vognenes effektivitet til rask av- og påstigning for mange passasjerer. Holdeplasser som har få av- og påstigende vil bli vurdert flyttet, nedlagt eller slått sammen med en annen holdeplass.

Prosess for endring av holdeplasstruktur

Hver linje sees under ett, sammen med resten av linjenettet. Tiltak gjennomføres for å bedre forutsigbarhet og gi kortere reisetid fra dør til dør for kundene. Ved endring av holdeplasstrukturen vurderes blant annet:

- 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

I forkant av at Bymiljøetaten og Ruter vil utføre endringer skal bydelen og andre berørte parter informeres i god tid.

Linjenettet i Oslo har alltid vært i endring, og dagens holdeplasstruktur har historiske årsaker. Det forventes at en modernisering av dagens linjenett vil føre til at den gjennomsnittlige avstand mellom stoppesteder i Oslo vil være ca. 500 – 600 meter. På veien mot et modernisert linjenett er det naturlig å få reaksjoner fra de som opplever en endring. Erfaring viser at de reisende venner seg til det nye tilbudet, og de fleste kunder blir mer eller like fornøyd som før.

Effekt og konsekvenser evalueres etter gjennomføring. Tidspunkt for evaluering vil være etter at trafikkbildet har normalisert seg, og det er mulig å innhente relevante data.

Vedlegg:

Metode holdeplasstruktur – trikk og tunge busslinjer i Oslo (Plan Urban, desember 2015)

Dokumentliste:

- *M2016. Fra dagens kollektivtrafikk til morgendagens mobilitetsløsninger*. Kapittel 9, fra side 73. (Ruterrapport 2015:2. august 2015) <http://m2016.ruter.no/>
- *Trikkeprogrammet: Trikkens rolle* (Analyse & Strategi, juni 2015) Kapittel 3.5, fra side 21. https://ruter.no/globalassets/dokumenter/ruterrapporter/2015/trikkeprogrammet_rapport_trikkens-rolle_juni2015.pdf
- *Kollektivhåndboka. Tilrettelegging for kollektivtrafikk på veg og gate*. Kapittel 4, fra side 11. (Statens vegvesen, håndbok V123, november 2014) http://www.vegvesen.no/attachment/61485/binary/1010376?fast_title=H%C3%A5ndbok+V123+Kollektivh%C3%A5nboka.pdf
- *Prinsipper for linjenettet. Veileder for bruk i planleggingen av trafikktilbudet*. Prinsipp 8, fra side 20. (Ruterrapport 2011:17, januar 2012). https://ruter.no/globalassets/dokumenter/ruterrapporter/2011/17_2011_prinsipper_for_linjenettet.pdf
Og bakgrunnsrapporten *Prinsipper for planlegging av tilbudet. Metode og dokumentasjon*. Kapittel 4, fra side 41. (Urbanet Analyse, rapport 27/2011, oktober 2011) <http://www.urbanet.no/document-manager/prinsipper-for-planlegging-av-rutetilbudet>
- *HiTrans. Best practice guide* (EU/Interreg, 2005). Kapittel 3.7, fra side 124. <http://www.civitas.no/assets/hitrans2publictransportplanningthe-networks.pdf>
- Nettsidene til prosjektet «*Kraftfulle fremkommelighetstiltak*»: www.kraftpakke.no

ⁱ Se Ruterrapport 2011:17 Prinsipper for linjenettet, basert på EU/Interreg-prosjektet «HiTrans»