

# Kollektivreisen fra A til Å i et multimodalt perspektiv

Kommentarer fra praksis

15.12.2021

Sari Wallberg, Fagsjef for fremkommelighet, Ruter

Ruter#

# «Oppgave»

- Hvordan 'tenker' dere folks reise til/fra holdeplass og stasjon i planlegging av kollektivrutene. Hva ser dere på som de viktigste aspektene for å hensynta?
  - Noe av dagens innsikter som gir nye tanker?
- Tilsvarende for bytter underveis. Hvordan tenker dere og hva er viktigst å hensynta?
  - Noe av dagens innsikter som gir nye tanker?
- Hva er viktig for et godt samspill kommune/kollektivselskap (evt. kommune/fylkeskommune der kollektiv i linja) for å sikre gode forhold for reisen til/fra holdeplass? Hvilke utfordringer kan man møte på her?



# Hvordan 'tenker' dere folks reise til/fra holdeplass og stasjon i planlegging av kollektivrutene.

## Hva ser dere på som de viktigste aspektene for å hensynta?

### Noe av dagens innsikter som gir nye tanker?

- Grunnleggende spørsmål –flatedekning eller frekvens
- Pulverisert ansvar - potensiale å se mer på hele reisekjeden – bygger på et godt samarbeide mellom arealmyndighet, veieier og kollektivtransportselskap
  - Oslo er unik – arealmyndighet er også ansvarlig for finansiering av kollektivtransport
  - Kraftfulle fremkommelighetstiltak i Oslo, snarveiprojektet
- Uttalelser til plansaker
- Bærekraftig bevegelsesfrihet for alle – universell utforming. Pågår kartlegging.
- Ny normal: kortere avstand tas med gane, sykkel og nye mobilitetsformer? Positivt for folkehelse og effektiv drift av kollektivtransport
- Ny mobilitet – hvordan er potensialet – hvilke konsekvenser får det for oppbygging av kollektivsystemet? (...men 90 % går til og fra holdeplass)
- Tilbringertid: forskjell på Follo og Nedre Romerike? Høyere kollektivandel i sør?
- Interessant/overraskende: Slutten av reisen kan telle dobbelt så mye som starten? Indre by vs. ytre by? Ulike arealkontekst?
- Hvor viktig er sykkel-kollektiv? Hvor er potensialet størst?



600 m

Tabell 2. Målstandard för minsta medelhastighet och hållplatsavstånd beroende på skyltad hastighet

Typ av väg och bebyggelsestruktur	Skyltad hastighet	Minsta medelhastighet inkl. hållplatstid	Minsta hållplatsavstånd i medeltal
Innerstad/ tät stadsstruktur	30 km/h	20 km/h	500 m
Huvudgata/tättbebyggt område	40 km/h	25 km/h	700 m
Huvudgata/tättbebyggt område	50 km/h	30 km/h	1000 m
Genomfartsled	60 km/h	40 km/h	1400 m
Genomfartsled	70 km/h	45 km/h	1700 m
Genomfartsled	80 km/h	55 km/h	2500 m
Motorväg	90-110 km/h	55 km/h	5000 m

Ruter#

# Tilsvarende for bytter underveis. Hvordan tenker dere og hva er viktigst å hensynta?

- Forutsetning for bytter – må ha høy frekvens eller taktintegreert/koordinert avgangstider (Nesodden).
- Bytte – handler ikke bare om selve byttepunktet – hva byter du til? Bedre kvalitet?
- Forutsetning for nettverksfrekvens
- Kost/nytte - Skøyen
- God fremkommelighet inn til knutepunkt
- Kvaliteten (kort gangavstand, vente under tak, informasjon) - få reflekterte rundt byttepunktenes fysiske utforming – interessant. At man ikke reflekterer betyr det at det ikke er viktig? Er det representativt? Vet folk hva som er god funksjon?
- Minimere tid – folk oppfører seg rasjonelt. Posisjonere seg riktig.
- Funksjon vs. pynt
- Kan byttet brukes effektivt?



## Hva er viktig for et godt samspill kommune/kollektivselskap (evt. kommune/fylkeskommune der kollektiv i linja) for å sikre gode forhold for reisen til/fra holdeplass? Hvilke utfordringer kan man møte på her?

- Målstyrt planlegging - for å nå våre felles mål er vi avhengige av at alle bidrar
- Byvekstavtaler – + en nivå under
- Overordnet prioritering – strategi og metodikk
  - Gange, sykkel, kollektivtransport, næringstransport, personbil, byliv, grønnstruktur etc – for å forhindre at alle gater har sin kamp. Silo-planlegging - ikke ha prestisje til hvilken av mobilitetsformene som skal prioriteres. Feil indikatorer? Gatebruksplan? De er avhengige av hverandre.
- Ansvar og finansiering
- KFT – god modell

