

KVU OSLO- NAVET

DAGENS SITUASJON - TRAFIKK

04.06.14

Tor Homleid, Vista Analyse AS



Ruter#



Statens vegvesen



Jernbaneverket

Transportmarkedet

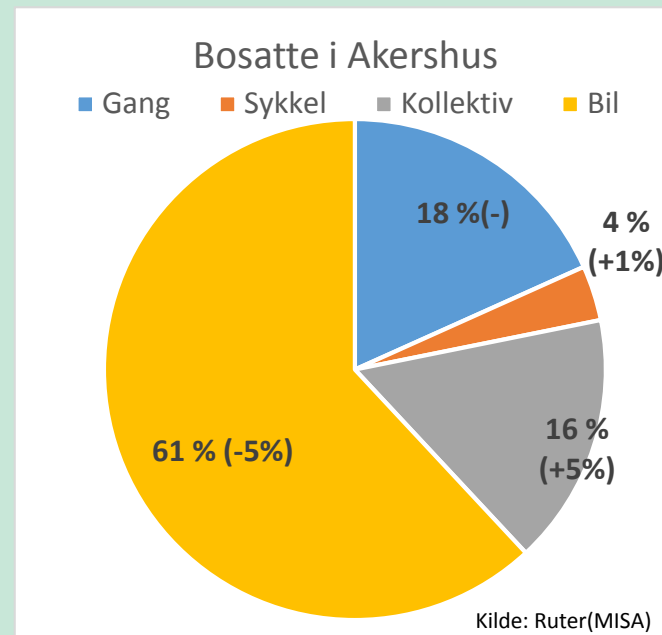
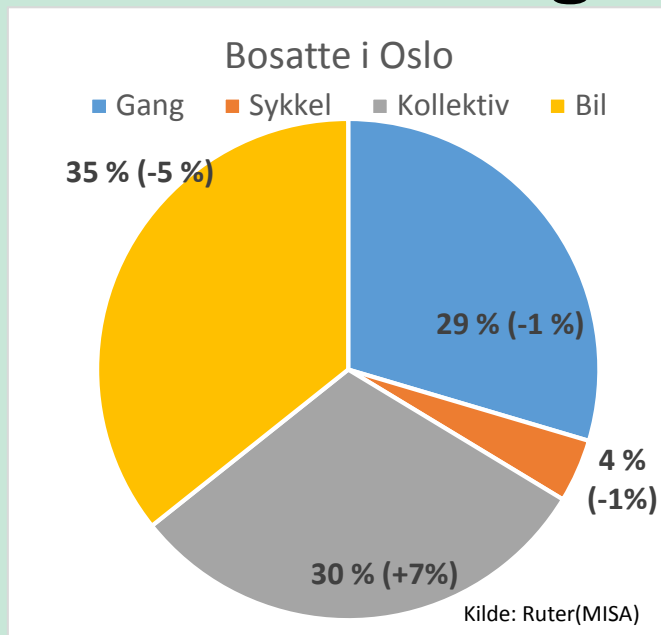
Transporttilbud:



Etterspørsel:



Utvikling fra 2006 til 2012



- Høyere kollektivandel og gangandel i Oslo
- Høyere bilandel i Akershus
- Økt kollektivandel og redusert bilandel i begge fylker
- Uendret gang- og sykkelandel

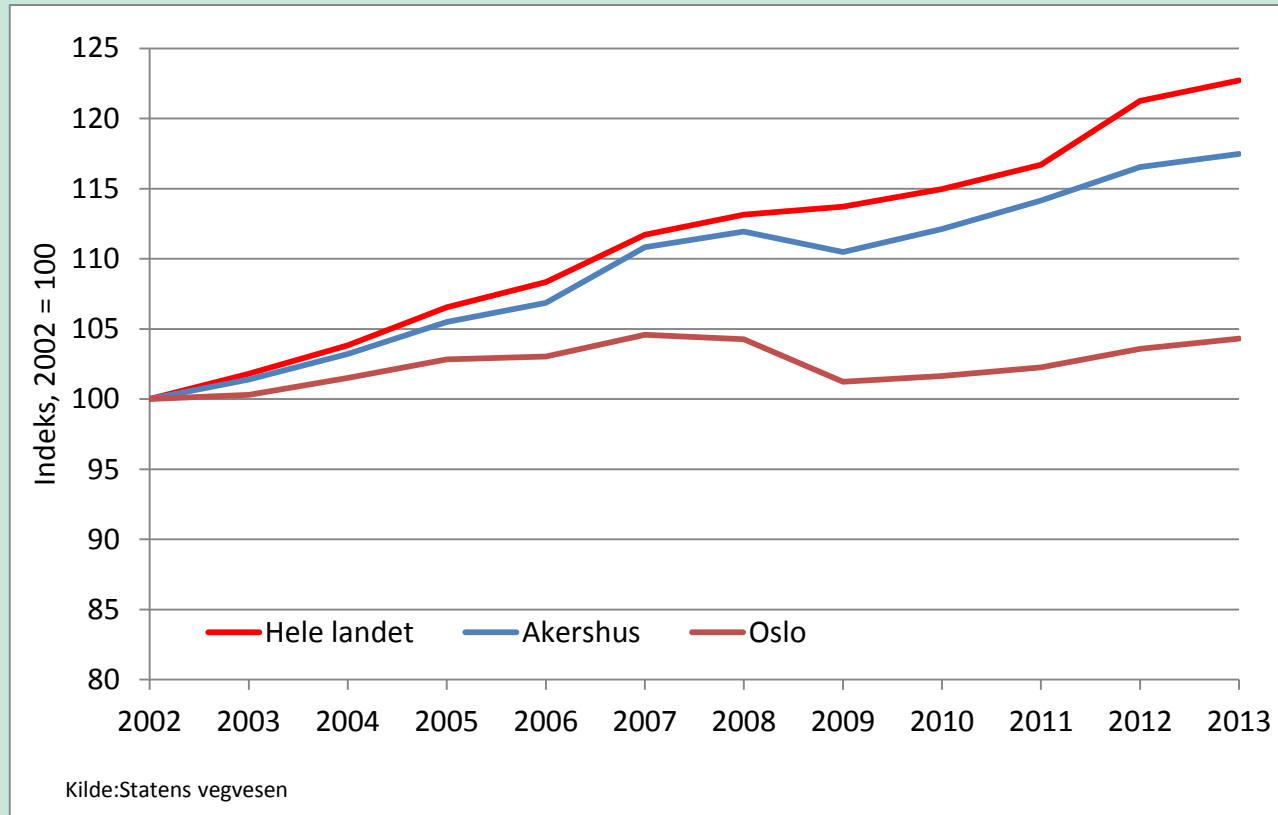
Hvorfor øker kollektivtrafikken ?

1. Bedre kollektivtilbud
2. Økte satser i bomringen, reduserte billettpriser (20 % reduksjon månedsbilletter, ny sonestruktur)
3. Bedre infrastruktur
4. Befolkningsvekst og nye arbeidsplasser i områder med godt kollektivtilbud
5. Endringer i reisevaner ?

Utviklingstrekk (bygrensen)

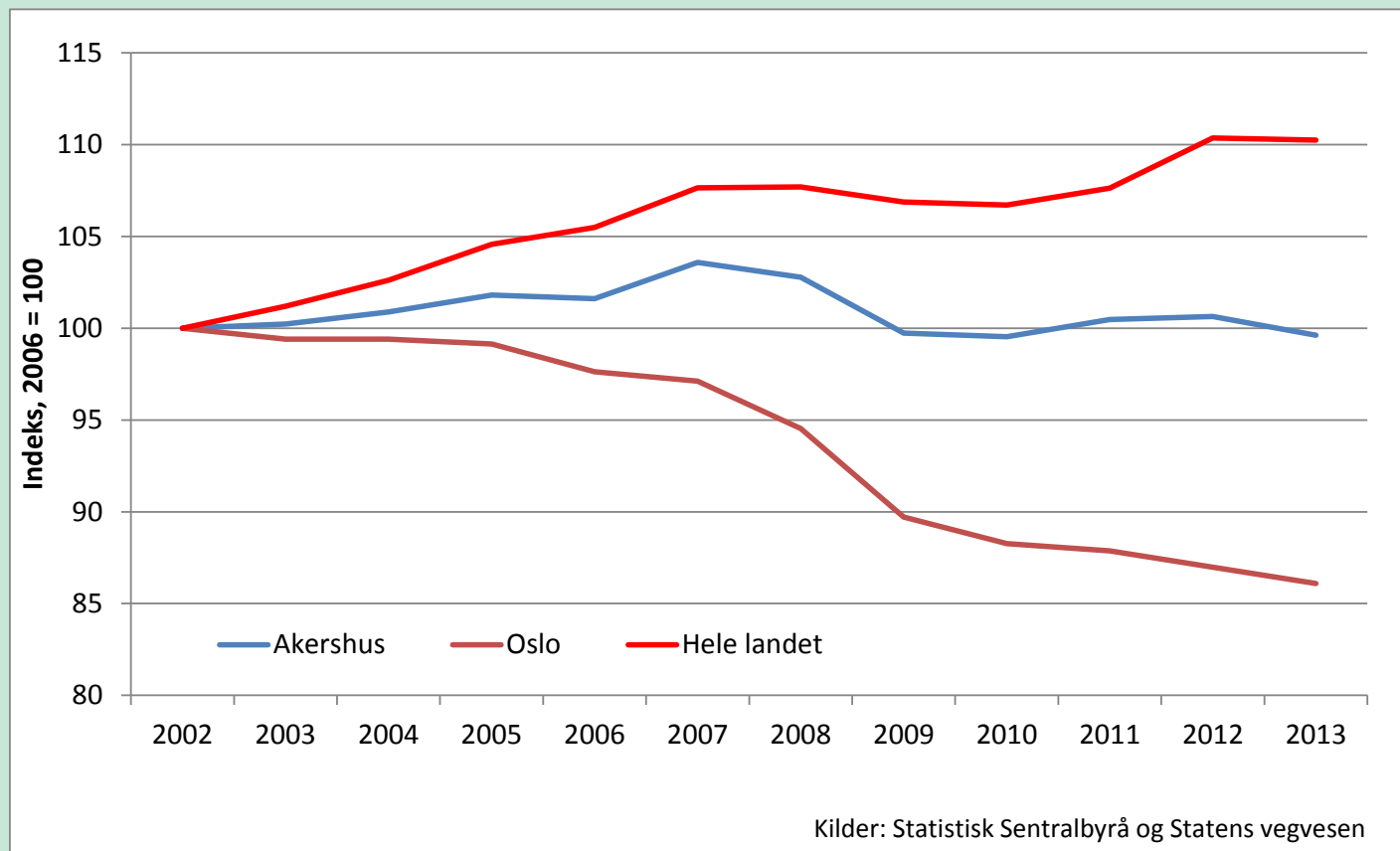
- Motstrømstrafikk øker mer enn medstrømstrafikk i rushtid
- Trafikken utenom rush øker mer enn trafikken i rush
- Kollektivandelen øker mest utenom rush og motstrøms i rushtid.
- Biltrafikken i rushtid vokser fortsatt fra nord, men er stabil i sør og vest.

Veitrafikkindeks: Biltrafikken stagnerer



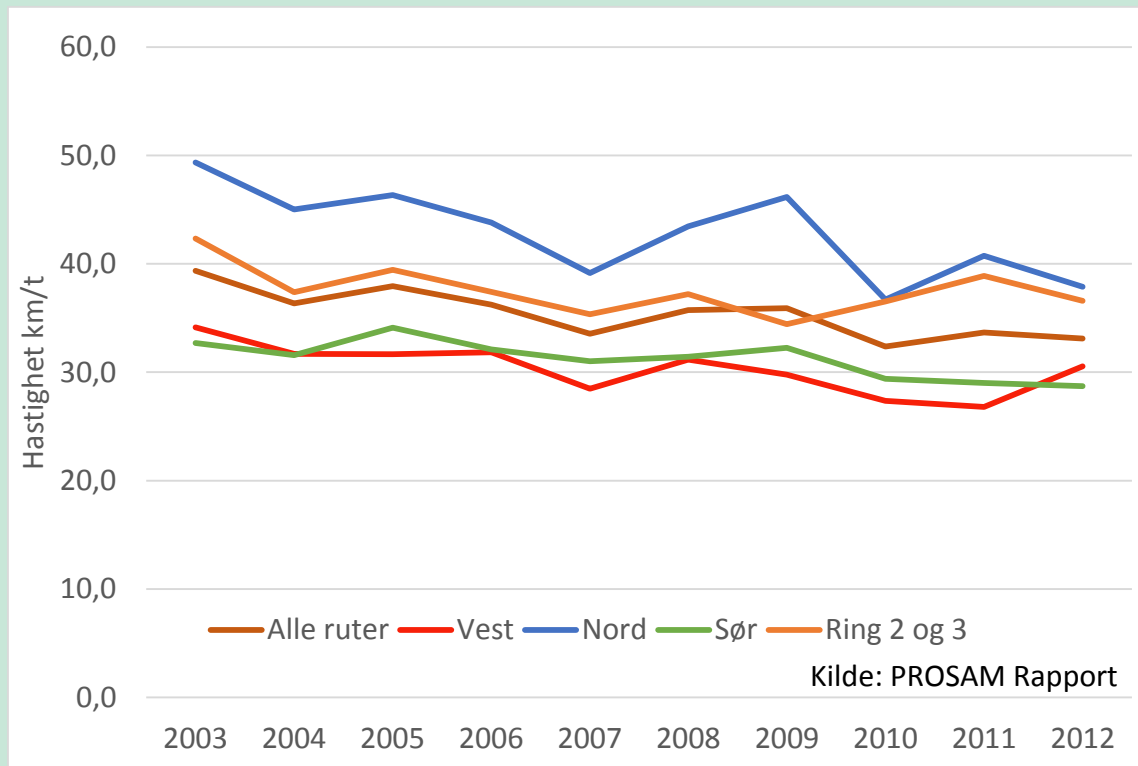
- Biltrafikken øker ikke i Oslo
- Akershus har mindre vekst enn landsgjennomsnittet

Målt pr. bosatt går biltrafikken ned



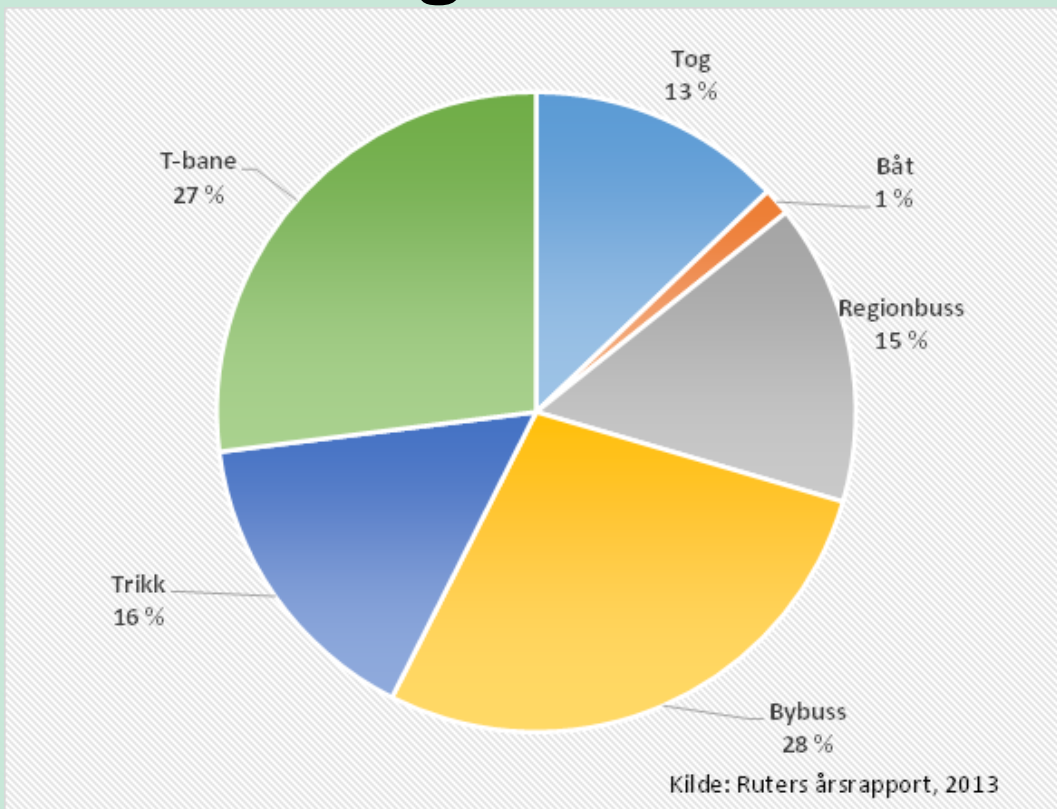
- 15 % reduksjon i Oslo fra 2002 til 2013
- Akershus uendret fra 2002 til 2013
- Fortsatt økning i andre fylker

Redusert reisehastighet på hovedveiene



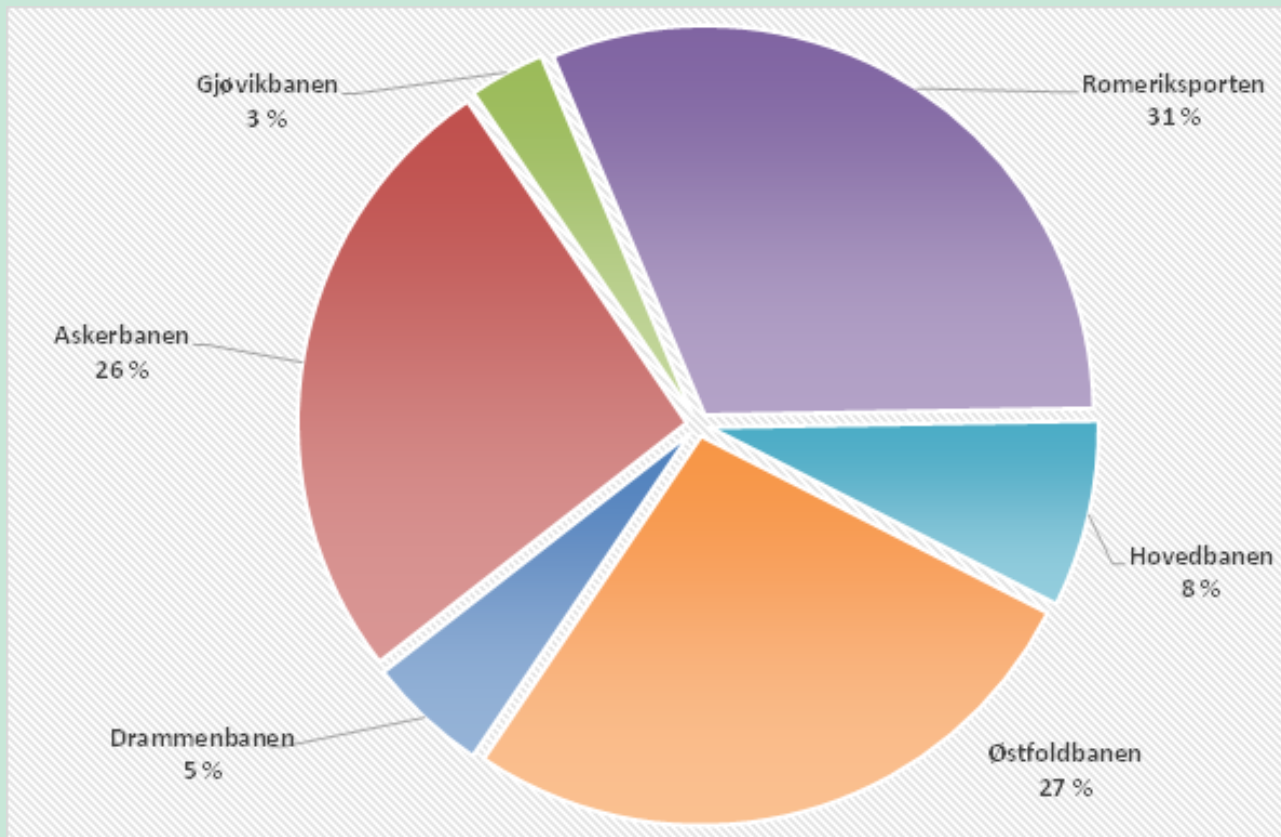
- Størst reduksjon 2003 – 2007
- Størst reduksjon i Nord
- Minst reduksjon i Vest og Sør

Rollefordeling i kollektivtrafikken



- Flest reiser (2013) med bybuss og T-bane
- 55 % på skinner (opp fra 52 % i 2008)
- Størst samlet reiselengde med tog fulgt av regionbuss og T-bane

Tog: 1/3 fra vest, 2/3 fra nord og sør



- Tyngden av trafikken på Østfoldbanen og nye dobbeltspor i vest (Askerbanen) og nord (Romeriksporten)
- Høy utnyttelse av sporkapasitet på Gjøvikbanen og Østfoldbanen
- Mulig å kjøre flere tog på øvrige baner, særlig Drammenbanen og Hovedbanen

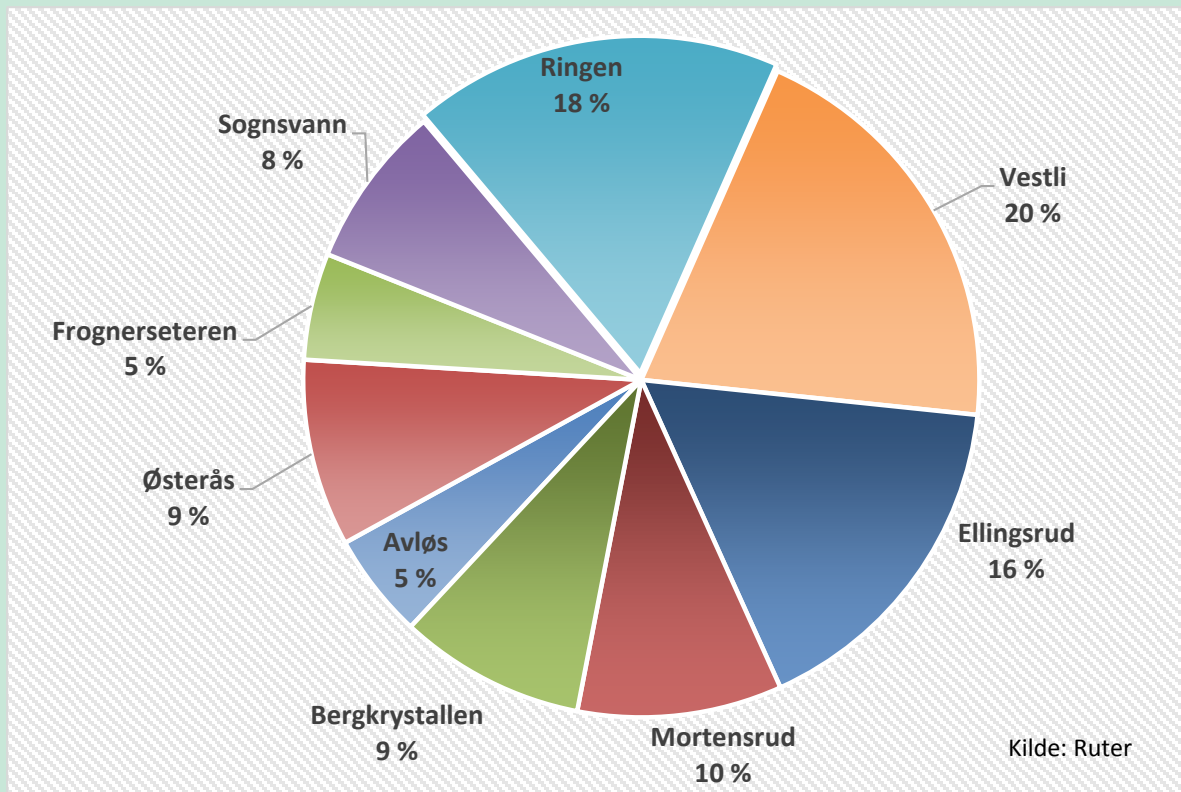
«Tunnelene er fulle av tog, men togene er ikke fulle»

- Kapasitetsproblemer i enkeltavganger:
 - «Bundling» av ruter som kommer til / kjører fra fellesstrekninger med ulikt trafikkgrunnlag
 - Skjevfordeling mellom avganger i samme linje pga manglende områdedekning i Oslo for noen av avgangene
 - Ulik kapasitet i avganger i samme linjebunt (ikke mulig å kjøre doble togsett på alle strekninger)

Vendekapasitet ved Oslo S + sporkapasitet i Oslotunnelen er flaskehalsen i jernbanenettet

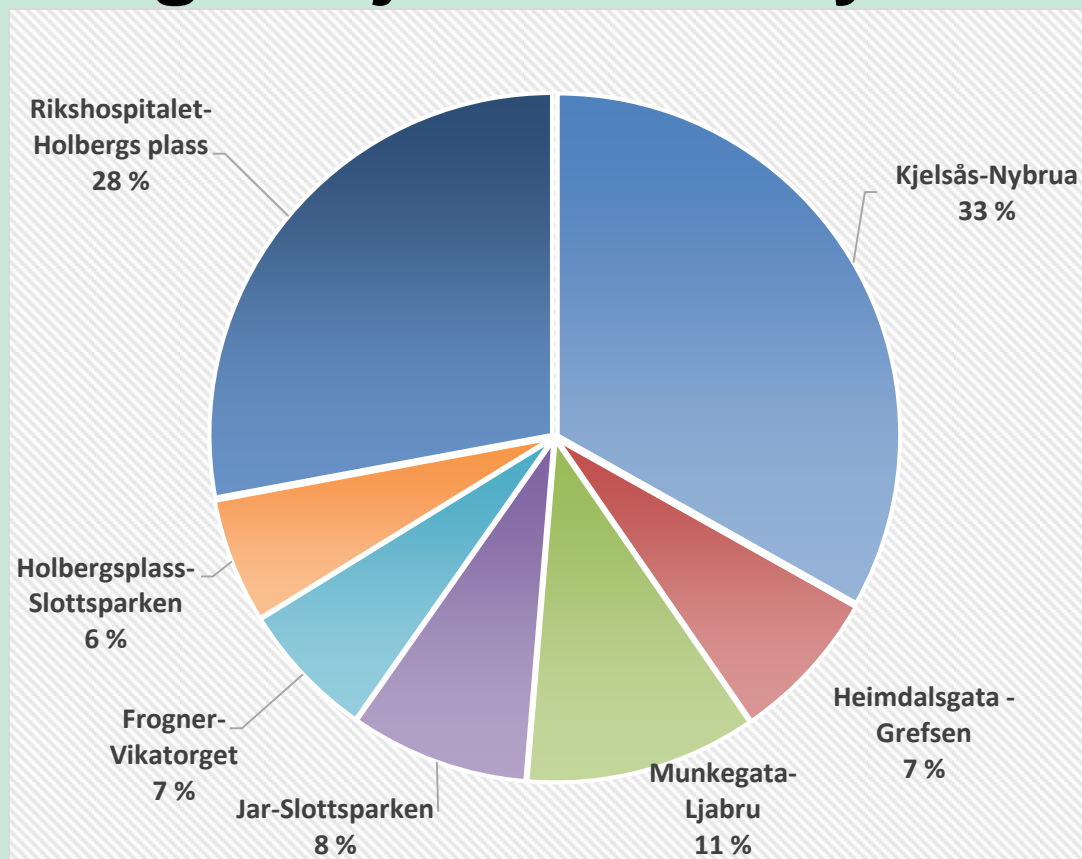
- Begrenser muligheten til å øke antall avganger på linjer med ledig kapasitet i nord (og sør når Follobanen er bygget).
- Tog som vender på Oslo S gjør det nødvendig med overgang; linjer som pendler gjennom sentrum gir et bedre tilbud.

T-bane: Mest trafikk på østlige linjer



- 50 % trafikkvekst fra 2003 – 2013, sterkest vekst i ettermiddagsrush
- T-baneringen, frekvensøkning (Vestli, Ellingsrudåsen, Østerås), nytt materiell
- Sporkapasitet i sentrumstunnelen (Majorstuen – Tøyen) tilnærmet fullt utnyttet, ledig kapasitet på Ringen.

Trikk: Tunge linjer i Indre by



- 1/3 av påstigningene i sentrum, 2/3 fordeles som vist i figuren.
- Linjene over Grunerløkka til Kjelsås og over Bislett til Rikshospitalet har 60 % av påstigningene utenfor sentrum (like mange påstigninger som de tyngste T-banelinjene i øst).
- Sterk trafikkvekst (rullende fortau, redusert pris på månedsbilletter)

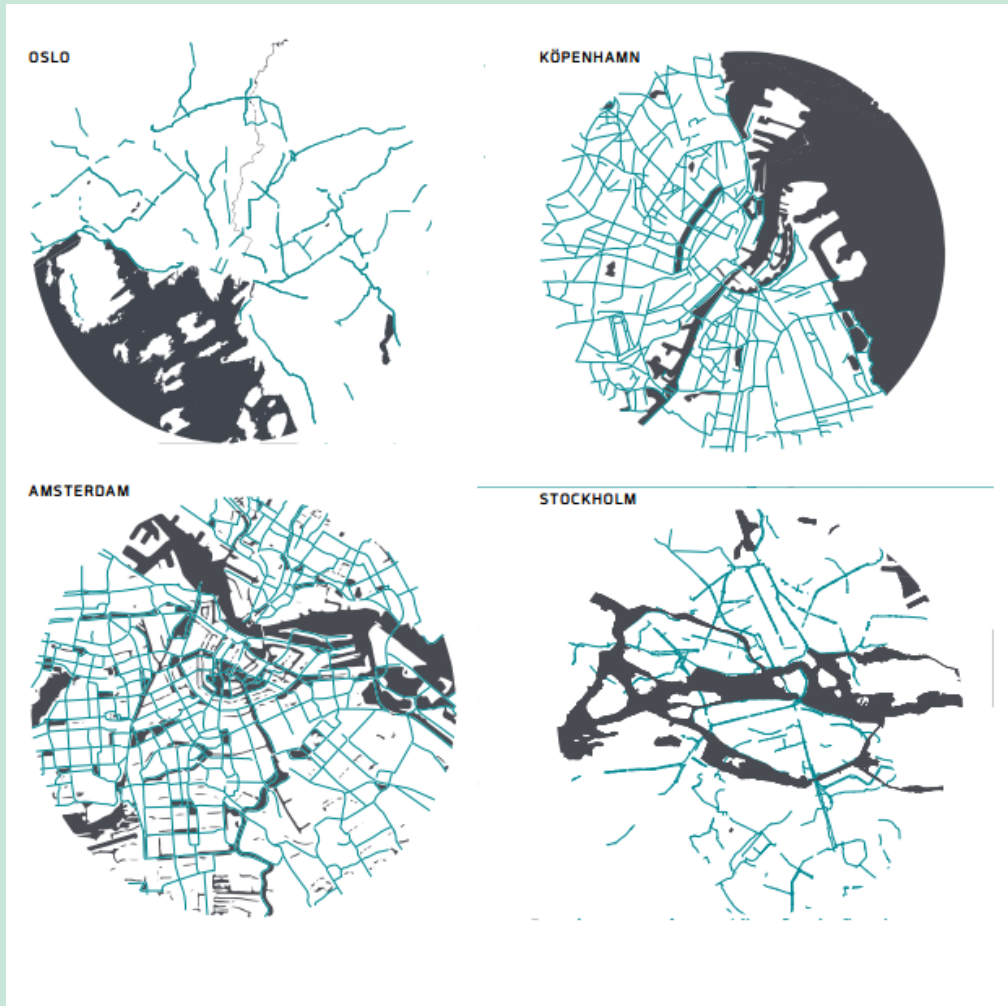
Trikk: utfordringer

- Lav rutehastighet, likevel mye forsinkelser i rush
 - Trengsel i vognene gir for lange opphold på holdeplassene
 - Forsinkede avgang innhentes av etterfølgende avgang (reell frekvens lavere enn rutesatt frekvens)
 - Gjennom sentrum (Storgata – Jernbanetorget – Nationaltheatret) er andre trikker og busser viktig årsak til lav hastighet og forsinkelser.
 - Blandet trafikk (biler, fotgjengere og syklistene) gir forstyrrelser også utenfor indre by
 - Mange stopp med korte avstander
- Knapphet på trikkemateriell fører til at avganger kjøres med buss
- Trikkeparken skal fornyes.....

Buss

- Bussen har ulike funksjoner i det samlede kollektivtilbudet
 - Linjer som supplerer det sentrumsrettede banetilbudet (bybusser og regionale busslinjer)
 - Tverrgående linjer
 - Linjer som dekker reisebehov til / fra tettsteder utenom Oslo inkludert mating til baner.
- Flere bybusslinjer med like mange reiser som tunge T-bane og trikkelinjer
 - 31 Snarøya-Grorud (6 mill. pass. pr. år)
 - 37 Nydalen – Helsfyr
 - 20 Skøyen – Galgeberg
- Andre linjer med mer enn 2 mill. passasjerer pr. år
 - 21 Aker brygge - Helsfyr
 - 30 Nydalen - Bygdøy
 - 54 Kjelsås – Aker brygge
 - 401 Oslo-Strømsveien-Lillestrøm-Kjeller
 - 79 Grorud-Furuset-Bøler-Holmlia
 - 23 Lysaker – Smestad – Ryen - Simensbråten
 - 34 Tåsen – Jernbanetorget - Ekeberg
- utfordringer:
 - Kollektivkapasitet i Oslo sentrum (felles med trikk)
 - Forsinkelser på strekninger uten bussfelt
 - Begrenset kapasitet i hver avgang skaper problemer når det er stor etterspørsel

Sykkel; lav sykkelandel og dårlig tilrettelegging



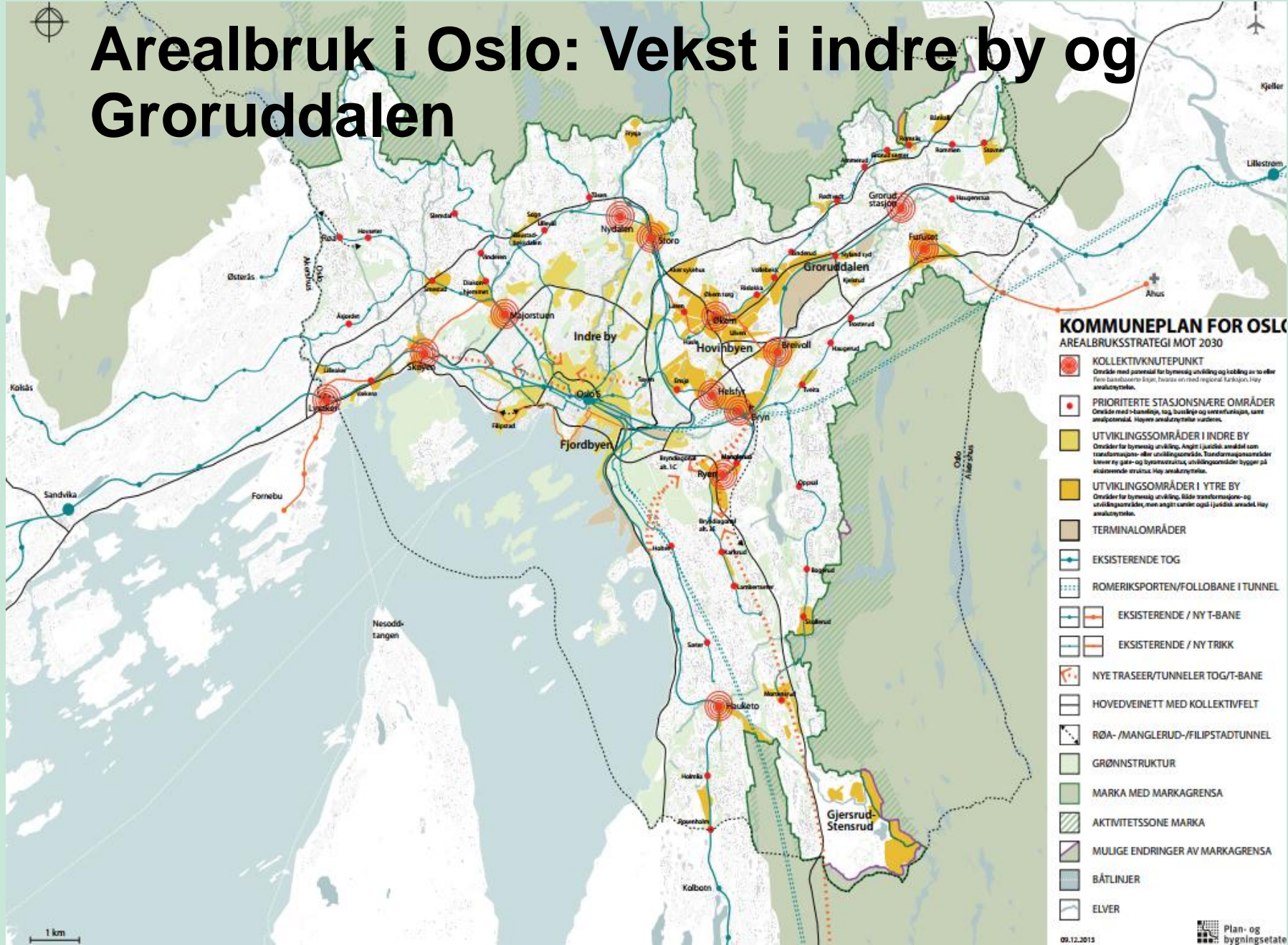
Sykkelandeler ved arbeidsreiser:

- Amsterdam: 38 %
- København: 36 %
- Oslo: 8 % (av alle reiser, RVU 2013)

I Oslo er syklisten en «sterk og uredd» mann som bruker sykkelen til/fra arbeid.

Kilde: Sykkelstrategi 2015-2025, Oslo kommune

Arealbruk i Oslo: Vekst i indre by og Groruddalen



KOMMUNEPLAN FOR OSLO AREALBRUKSSTRATEGI MOT 2030

- KOLLEKTIVKNOTEPUNKT**
Områder med potensial for bymessig utvikling og kobling av to eller flere banelinjer (både tog og t-bane), basert på en regional kartlegging. Høy utviklingspotensial.
- PRIORITERTE STASJONSNERE OMRÅDER**
Områder med t-banestasjon, tog, busstasjon og venterområde, samt utviklingspotensial. Høyere utviklingspotensial vurderes.
- UTVIKLINGSOMRÅDER I INDRE BY**
Områder for bymessig utvikling. Angitt i jordbruksarealplan som transformasjons- eller utviklingsområde. Transformasjonsområder knytter by-gate- og bymessig utvikling, utviklingsområder bygger på eksisterende struktur. Høy utviklingspotensial.
- UTVIKLINGSOMRÅDER I YTRE BY**
Områder for bymessig utvikling. Blått transformasjons- og utviklingsområde, men angitt som utviklingsområde. Høy utviklingspotensial.
- TERMINALOMRÅDER**
- EKSISTERENDE TOG**
- ROMERIKSPORTEN/FOLLOBANE I TUNNELL**
- EKSISTERENDE / NY T-BANE**
- EKSISTERENDE / NY TRIKK**
- NYE TRASEER/TUNNELER TOG/T-BANE**
- HOVEDVEINETT MED KOLLEKTIVFELT**
- RØA-/MANGLERUD-/FILIPSTADTUNNELL**
- GRØNNSTRUKTUR**
- MARKA MED MARKAGRENSA**
- AKTIVITETSSONE MARKA**
- MULIGE ENDRINGER AV MARKAGRENSA**
- BÅTLINJER**
- ELVER**

1 km

09.12.2013

Plan- og bygningssetat

Akershus, to alternativer:

Konsentrert utvikling av byer:

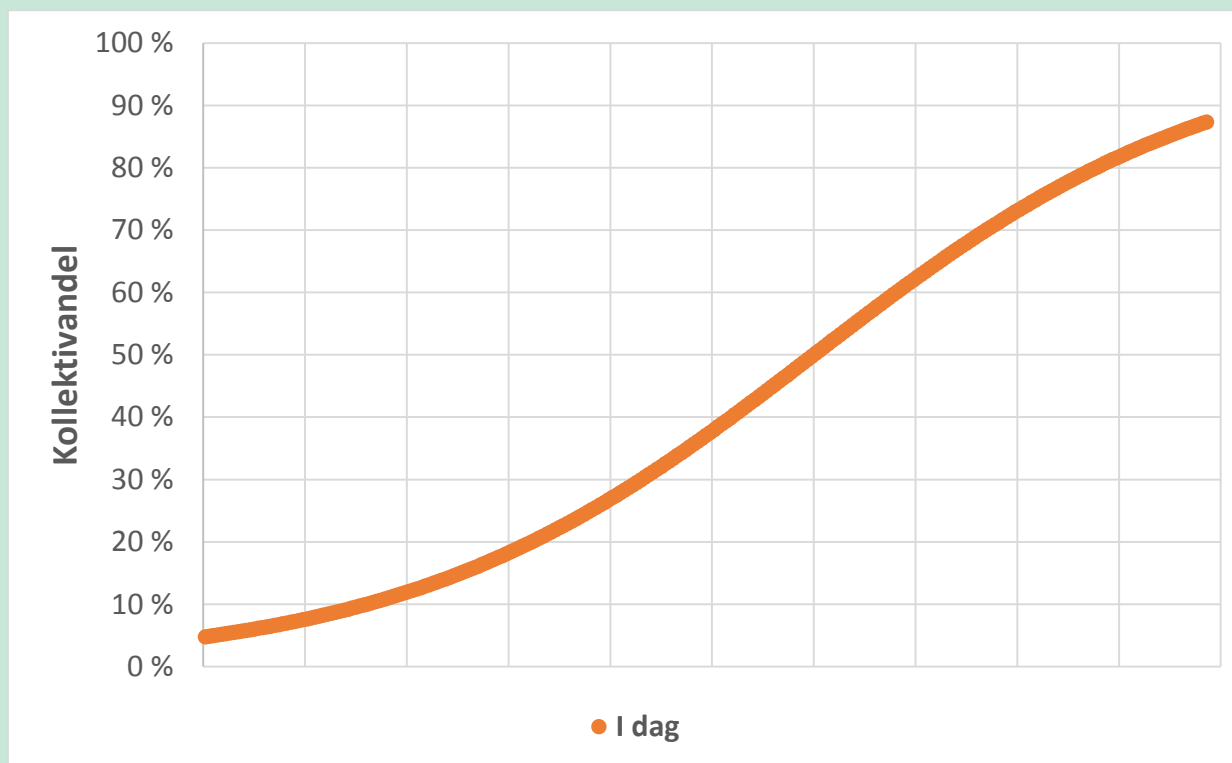
- Jessheim/Gardermoen
- Lillestrøm
- Ski
- Ås
- Fornebu/Lysaker
- Sandvika
- Asker

Fortetting i mange knutepunkter:

- Vestby
- Drøbak
- Kolbotn
- Lørenskog
- Frogner
- Kløfta

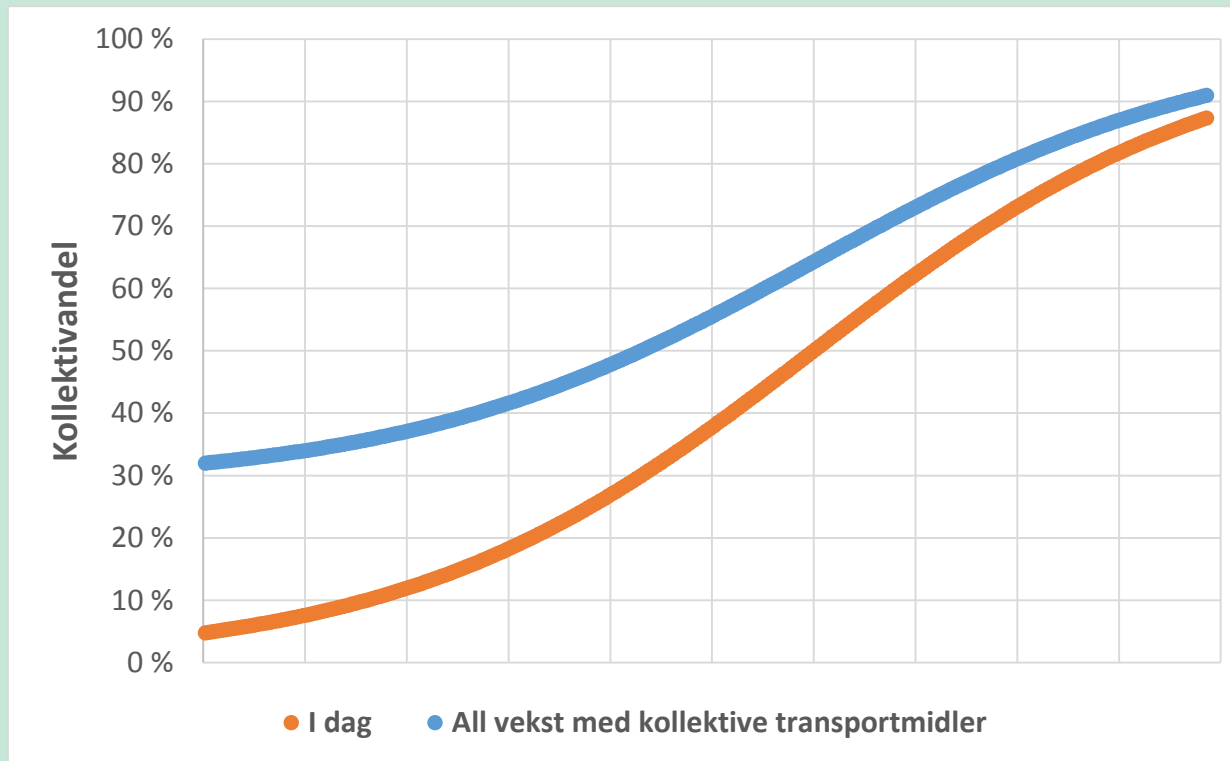
Også i Akershus legges det opp til en arealbruk som (i ulik grad) vil kunne gi økt kollektivtrafikk

Store variasjoner i kollektivandel



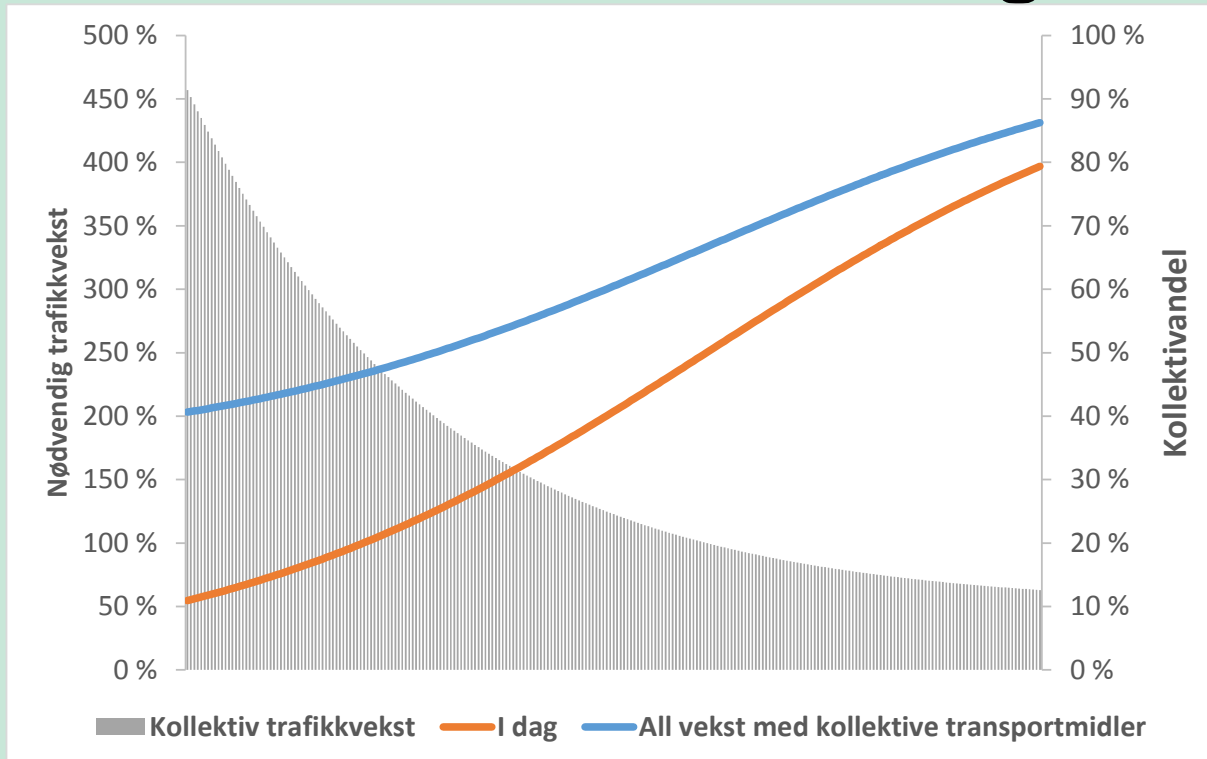
- Gir ulike utfordringer i forhold til å ta trafikkveksten kollektivt

50 % vekst i samlet trafikk, all vekst med kollektive transportmidler



- Utfordringen er størst i markeder hvor andelen i dag er lav.

Størst trafikkvekst der kollektivandelen er lav i dag



- Samlet kollektivtrafikk dobles, men nødvendig trafikkvekst varierer fra 60 % til 450 %.
- Kapasitetsproblemer på steder vi ikke forutser i dag ?