

## Passasjergrunnlag i de ulike korridorene i Bussveien

Korridorene i Bussveien er delt inn i fire korridorer. Gjennom behandling av handlingsprogrammet har styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren prioritert de fire korridorene slik:

- Korridor 1: Mosvatnet – Stavanger sentrum – Forus – Sandnes sentrum
- Korridor 2: Risavika – Mosvatnet
- Korridor 3: Ruten – Vatnekrossen
- Korridor 4: Forus – Sola sentrum – Stavanger lufthavn Sola

### Nøkkeltall om korridorene i Bussveien:

	Korridor 1	Korridor 2	Korridor 3 <sup>1</sup>	Korridor 4
Lengde (km)	19,7 km	21,1 km	2,7 km	6,3 km
Befolkningsgrunnlag (2015) <sup>2,3</sup>	47000 personer	26700 personer	5300 personer	Se fotnote 3
Befolkningsvekst (2040) <sup>4</sup>	15000-32000 personer	8000-22500 personer	230-1500 personer	Se fotnote 3
Ansatte i buffersonen (2014) (ibid)	72 000 ansatte	12 900 ansatte	780 ansatte	Se fotnote 3
Passasjertall pr. hverdag (2018) <sup>5</sup>	12000	6900	100	1200
Passasjertall (hver korridors andel av hele BV-nettet) (2018)	60%	34%	1%	6%
Usikkerhet /forsinkelse i rush i minutt <sup>6</sup>	8 minutt	9 minutt	12 minutt <sup>7</sup>	8 minutt <sup>8</sup>

Tab 1

1) Sandnes kommune sine tall for befolkningsvekst og arbeidsplassutvikling langs korridoren er 7 400 nye innbyggere og 2 200 nye arbeidsplasser.

2) Asplan Viak sin rapport «Prognose for bo- og arbeidsmarked langs Busway» (2015)

3) Korridor 4 var ikke en del av Bussveien da befolkningstallene ble hentet inn.

4) Asplan Viak sin rapport «Prognose for bo- og arbeidsmarked langs Busway» (2015)

5) Passasjertall, gjennomsnitt pr. hverdag, to siste uker i januar 2018 (Kolumbus)

6) Forsinkelsen varierer, dette er maks tall fra jan/feb 2018 (Kolumbus)

7) Strekningen Sandnes - Hommersåk

8) Strekningen Sandnes - Flyplassen

9) Kilde: <http://www.kap.no/by/b-ndbyen-sandnes-stavanger>

Tabellen over viser tydelig at korridor 1 er den viktigste korridoren i Bussveien basert på nåværende og fremtidig befolkningsgrunnlag. I korridoren er det allerede gjort vesentlige investeringer i en fullverdig bussvei. I en studie utført av arkitektkontoret «KAP kontor for Arkitektur og Plan»<sup>9</sup> omtales Båndbyen med sin nærhet til både jernbane og bussvei som en uslåelig kombinasjon med over 100 000 innbyggere og 50 000 arbeidsplasser. Det fremheves også at båndbyen har et større utbyggingspotensiale for arbeidsplasser enn det som i dag er lokalisert på Forus, og at båndbyen har rom for å dekke inn regionens vekstbehov de neste 30-50 år (ibid).

Tabell 1 viser av- og påstigende passasjerer i de enkelte delavsnittene. En alternativ måte å fremstille passasjermengden er å vise tall som viser belegget om bord i bussene langs de samme korridorene. Kartet under viser sumtall for belegg pr. hverdag langs de tre rutene som erstattes av Bussveien.



Fig.1) Sum belegg pr hverdag (januar 2020) for rutene 2,3 og 42 (Kolumbus). Kartet viser dagens rutetraseer, som på enkelte strekninger (særlig Jåttåvågen og Kvadrat-Ruten) vil avvike fra traseføring for Bussveien. Strekningen Ruten-Vatne er ikke tatt med fordi alle dagens passasjerer på denne strekningen er på ruter til Hommersåk, Sviland m.m., som vil bli videreført også etter en åpning av Bussvei til Vatne. For delstrekningen til Vatne er tallene i tab. 1 mer relevante, da disse viser av- og påstigning på delstrekningen (m.a.o. lokalreisende, ikke gjennomgangsreisende).

Begge disse målemetodene indikerer tydelig hvordan dagens passasjerer er fordelt på de ulike korridorene:

Korridor 1 er suverent størst, fulgt av korridor 2. Det er imidlertid betydelige forskjeller hvor i de to korridorene man måler. Passasjertallene er vesentlig lavere helt vest i korridor 2 enn nærmere sentrum, og samme effekt sees også sør i korridor 1 i forhold til lenger nord i korridoren.

For delstrekningen Kvadrat-Ruten har tidligere analyser vist at forventet kundegrunnlag er av tilsvarende størrelse for den kommende Bussvei-traséen i Strandgata, som det er i dagens busstraséer lenger vest.

Det er også markante forskjeller mellom korridorene, og internt i korridorene, hvor mange passasjerer hver trasékilometer genererer.

For enkelte delstrekninger, særlig langs Fv44 og Rv509 (kommende Fv509) nærmest Stavanger sentrum og gjennom Forus, vil bussvei-infrastrukturen også ha stor nytteverdi for mange andre bussruter. På disse strekningene har en rekke bussruter fellestrasé.

Korridor 3 har i dag beskjedne passasjertall. Det må tas med i betraktningen at korridoren er kort og sentrumsnær, og den betjenes i dag hovedsakelig av rute 21 til Hommersåk. Korridoren er også spesiell ved at den er eneste Bussvei-korridor hvor dagens ruter ikke blir erstattet av Bussveilinjen som etableres, dvs. rutene fra Hommersåk, Sviland, Høle m.m. vil fortsette å gå parallelt med Bussveien. Dette for å unngå lite populær omstigning så nært Sandnes sentrum.

Korridor 4 har varierende kundegrunnlag underveis. Flyplassen genererer i dag beskjedne passasjertall for Kolumbus rute 42. Flybussene drives kommersielt og er ikke med i disse tallene, da de også forutsettes videreført etter at Bussveilinje C er etablert. Bussveien og flybusstilbudet vil utfylle hverandre, da flybussen ventelig vil være det foretrukne transportmiddel for mange reisende til flyplassen også etter at Bussveien etableres, hovedsakelig grunnet kortere reisetid.

**Strekningen Sandnes (Ruten)-Stavanger sentrum-Kvernevik genererer 88% av dagens bussreiser langs de fire Bussvei-korridorene.**

Stavanger, 04.06.20

Tore Jensen