

Ruterrapport 2011:10

Versjon 2.0, 30.6.2011

K 2012

Ruters strategiske kollektivtrafikkplan
2012–2060



Ruter#

K 2012

Forord 5

1 Sammendrag 7

2 Visjoner og plangrunnlag 21

- 2.1 Visjon, verdier og kundeløfte 22
- 2.2 Kollektivtrafikkens rammer 24
- 2.3 Kollektivtrafikkens marked 26
- 2.4 Arealbruksutvikling og kollektivtrafikk-
utvikling 28
- 2.5 Sårbarhet 30
- 2.6 Trender og utviklingstrekk 32
- 2.7 Samfunnsregnskap 34
- 2.8 Kollektivtrafikkens muligheter og
utfordringer 36

3 Perspektiver 2060 - med tre ganger flere reiser 39

- 3.1 Behov for vesentlig økt kapasitet 40
- 3.2 Ruters ambisjon for å løse
utfordringen 42
- 3.3 Alternative utviklingsstrategier 44
- 3.4 Løsningen 46

4 Ruters strategier 2030 55

- 4.1 Kunde og marked 56
- 4.2 Trafikantinformasjon 58
- 4.3 Trafikktilbud og standardprinsipper 60
- 4.4 Verdibevaring og modernisering 64
- 4.5 Effektivitet og kvalitet 66
- 4.6 Offentlig-Privat Samarbeid 68
- 4.7 Prisnivå og billetter 70
- 4.8 Miljø 72
- 4.9 Kollektivtrafikkens historie 74
- 4.10 Bedre fremkommelighet og
punktlighet 76
- 4.11 Gatebruk i Oslo indre by 78
- 4.12 Universell utforming 80
- 4.13 Stasjoner og stoppesteder 82
- 4.14 Innfartsparkering 84
- 4.15 Planer for metro 86
- 4.16 Planer for trikk 90
- 4.17 Planer for buss - RuterBy 94
- 4.18 Planer for buss - RuterRegion Vest 96
- 4.19 Planer for buss - RuterRegion Follo 98

- 4.20 Planer for buss - RuterRegion
Romerike 100

- 4.21 Planer for båttilbudet 102

- 4.22 Planer for togtilbudet 104

5 Ruters plan 2012–2015 107

- 5.1 Fra visjon til handling. Handlingsprogram
2012–2015 108
- 5.2 Status for gjennomføring av handlings-
program 2010–2013 112
- 5.3 Driftsprogram Oslopakke 3 114
- 5.4 Grunnlag for investeringsprogram 116
- 5.5 Økonomiplan 118

Ruterrapporter 120



Forord

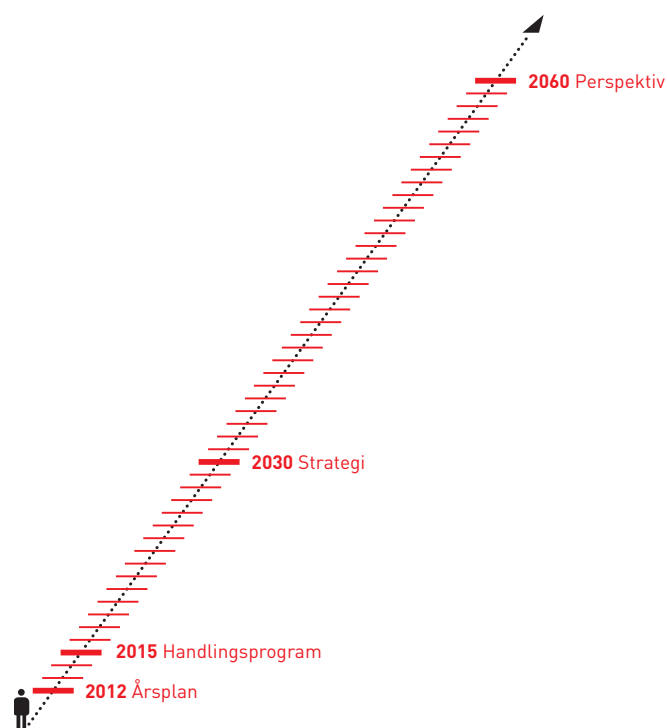
Kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er inne i en sterk vekstperiode, og har på de tre årene etter at Ruter ble etablert, økt med nær 20 %. Sammenholdt med bilbruk vinner kollektivtrafikken markedsandeler, og motorisert kollektivandel er nå 45 % i Oslo og 31 % for regionen samlet. Veksten er gledelig, og i samsvar med omforente mål og en bevisst satsing gjennom oslopakker og lokale budsjettmidler. Ruter begynner imidlertid å merke vekstsmertner, og ser at det er behov for økte økonomiske rammer for på tilfredsstillende måte å kunne håndtere fortsatt vekst.

Oslo er nå Europas kanskje aller raskest voksende storbyområde. Både funksjonsdyktighet og miljø taler for at målet om at kollektivtransporten skal ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk, opprettholdes. Veksttakten er imidlertid så høy at det trengs nye grep. Disse grepene gjelder særlig samordnet areal- og transportplanlegging, tiltak innenfor kollektivtrafikken og økonomiske prioriteringer. Ruters strategiske planarbeid, og her ved dokumentet K2012, er et ledd i en prosess for å finne nye løsninger og samtidig videreføre det positive arbeidet som er i gang, og har gitt suksess.

Fremleggelse av strategidokumenter fra Ruter som et viktig ledd i den regionale planleggingen og styringen av kollektivtrafikken, er nedfelt i aksjonæravtalen mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune ved etableringen av Ruter As som felles regionalt administrasjonsselskap og kompetanseorgan. Planen er vedtatt av Ruters styre etter en prosess hvor regionale organer innen kollektivtrafikk, samferdsel generelt og arealbruk har kommet med innspill.

Strategiplanen legger ved denne rulleringen relativt mye vekt på de langsiktige perspektivene frem mot 2060, som oppfølging av det avsparket som ble gitt i K2010. De vurderingene på mellomlang sikt, frem mot 2030, som tidligere er gjort, vil i hovedsak fortsatt gjelde. Dels er de gjentatt her, og dels vises det til K2010.

K2012 vil være et premissdokument for Ruters arbeid med utviklingen av kollektivtrafikktilbudet innen eget ansvarsområde. Vi håper også at forslagene og synspunktene vil være et viktig grunnlag for utviklingen av øvrig kollektivtrafikk i regionen, og også for samferdsel generelt og arealbruk.





Jogtiser

kollekti
Rute

1

Sammendrag

1. Ruter vil ha flere og mer fornøyde kunder og en økt markedsandel for kollektivtrafikken

Ruter vil være en kundedrevet organisasjon, som utvikler, markedsfører og informerer om trafikktilbudet basert på stadig bedre kunnskap om kundenes preferanser. Ruter vil levere kundene en kollektivtrafikk i hovedstadsområdet som er samordnet, helhetlig, tydelig og slagkraftig, for å kunne ta markedsandeler fra biltrafikken. Virksomhetsidé, visjon, verdier, kundeløfte, posisjonsmål og overordnede strategiske mål kan oppsummeres i:

Ruter vil ha flere og mer fornøyde kunder og en økt markedsandel for kollektivtrafikken.

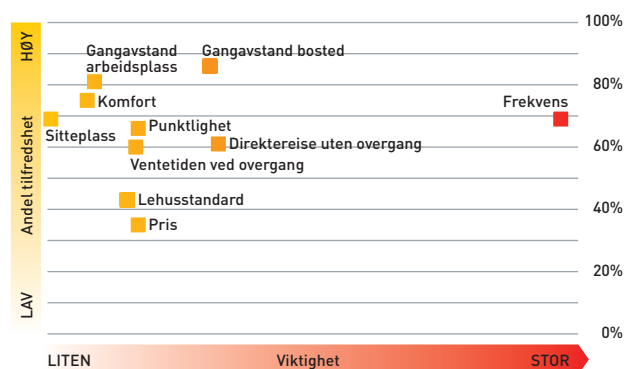
Det er bred politisk og faglig enighet om at målene for markedsandelen konkretiseres i:

Kollektivtrafikken skal ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk.

Ruters utviklings- og oppfølgingsarbeid skjer innenfor politisk optrukne rammer for samferdselspolitikk og økonomi. Flere og mer fornøyde kunder er det sammenfallende utgangspunktet for så vel de samferdselspolitiske målene som Ruters prioriteringer og bestrebelser i daglig arbeid og strategisk planlegging.

Ut fra disse strategiske målene er kunnskap om kundenes tilfredshet og preferanser, og ikke minst hvilke forhold som virkelig endrer reisemiddelvalg, helt sentralt. Som grunnlag for tilbudsutvikling på kort og lang sikt søker Ruter kunnskap om kundenes tilfredshet og vektlegging på en rekke måter:

- Tilbakemeldinger fra frontpersonale via operatører
- Kundereaksjoner formidlet til Ruter eller Trafikanten skriftlig eller muntlig, inkludert sosiale medier som blant annet Facebook og Twitter
- Kundetilfredshetsintervjuer om bord i transportmidlene, i alt 30 000 i året.
- Undersøkelser av innbyggernes tilfredshet, uavhengig av om de reiser kollektivt eller ikke, løpende gjennom hele året, med i alt 6 000 intervjuer.
- Før-/etterundersøkelser ved større tilbudsendringer.
- Samvalgsanalyser som gir tallfestet vektning av kvalitetsfaktorenes betydning.
- Benchmarking ved sammenligning med og læring fra andre byområder og selskaper.
- Norsk og internasjonal forskning.



Innbyggernes tilfredshet med de enkelte kvalitetsaspektene, sett i sammenheng med viktighet for samlet tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet.

Mer kollektivtrafikk for pengene

Ved analyser av tilbudsendringer legges kunnskap om tilfredshet og viktighet inn i modellverktøyet. Hyppige avganger er viktigst for de fleste kundene. For gjennomsnittskunden er pris mindre viktig enn frekvens. Gangavstand til stoppested er det kvalitetselementet kundene er mest fornøyd med. Dette tilsier at vi kan fortsette arbeidet med å samle linjer om færre traseer. Dermed får vi økt frekvens, og dessuten kan økt stoppestedsavstand gi økt reisehastighet og lavere kostnad.

Kunnskap om gjennomsnittlige prioriteringer og konsekvenser suppleres av kunnskap om grupper. Som støtte for dette arbeidet har Ruter i 2011 gjennomført en ny kundesegmentering. Hvert segment består av kunder med noenlunde samme holdninger, atferd og behov. En god segmentering og differensiering gir grunnlag for å optimalisere utviklings-, markeds- og salgsarbeidet.

Hele 94 % av regionens befolkning over 15 år er kunder hos Ruter. Hver fjerde kunde tilhører det utfordrende segmentet "overbevis meg". De har vanligvis bil til disposisjon, og reiser kollektivt bare halvparten så ofte som gjennomsnittet. De har i likhet med "bevisste venner" en åpen og kalkulerende holdning, og representerer i klart større grad enn "meg og min bil" et vekstpotensial for kollektivtrafikken. Parallelt med fokus på utviklings- og markedsarbeid for segmentene med stort vekstpotensial vil Ruter ta vare på de faste brukerne - "ambassadører" og "mitt alternativ".



AMBASSADØRER

er kollektivtrafikkens fans og er stolte av det! Ambassadørene er urbane, uten bil og trives svært godt med å ha kollektivtransport som sitt primære fremkomstmiddel.



MITT ALTERNATIV

er avhengig av kollektivtilbudet, da de har valgt å ikke disponere bil. Kollektivreisen er ikke nødvendigvis en preferert reiseform, men en konsekvens av mangel på alternativer.



BEVISSTE VENNER

er både bil- og kollektivbasert. De er fornøyde kollektivbrukere bevisste på kombinasjonsbruk bil/kollektivtransport, og velger beste løsning ift hver reisesituasjon.



OVERBEVIS MEG

har kollektivtilbudet lett tilgjengelig, men benytter det lite. Bilen oppfattes som mer komfortabel og praktisk. Segmentet er imidlertid åpne for å lytte til hva kollektivtransport kan gjøre for dem.



MEG OG MIN BIL

er nesten utelukkende bilbasert. Bilen oppleves som et riktig, komfortabelt og praktisk valg, mens kollektivtransport betegnes som et lite attraktivt og aktuelt alternativ.



IKKE KOLLEKTIVT

reiser sjelden eller aldri kollektivt av prinsipp eller mangel på tilgjengelighet. Består av 52.000 personer som primært bor i Akershus øst eller nord. Er ikke del av segmenteringsmodellen.

Segmentering av Ruters marked i kundegrupper med sammenfallende holdninger, atferd og behov.

2. Ruter vil tilby økt kapasitet for å kunne ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk, som bidrag til funksjonsdyktighet og miljø i en region i sterk vekst

Tilrettelegging for minst 750 000 nye innbyggere og en tredobling av kollektivtrafikken

Oslo har de senere årene vært Europas kanskje sterkest voksende storbyområde. Bredt omforente prognoser tyder på at veksten vil fortsette, selv om det er usikkerhetsfaktorer. Det skjer en konsentrasjon om storbyområdene, og særlig hovedstadsområdet, og her synes det som om områdene nær fjorden vil være særlig attraktive.

Ruters utredninger i et 50-årsperspektiv, frem mot 2060, er samordnet med utredningene for Nasjonal transportplan (NTP) i samarbeid med blant andre Jernbaneverket og Statens vegvesen. Det funksjonelle hovedstadsområdet, som ved siden av Oslo og Akershus inkluderer deler av nabofylkene, særlig Buskerud og Østfold, synes da å ville ha 2,5 millioner innbyggere. Nye 750 000 ventes i Oslo og Akershus alene, som i sum vil ha 1,9 millioner. De 750 000 forventes noenlunde jevnt fordelt på Oslo og Akershus. Når det vesentlige av motorisert trafikkvekst skal tas kollektivt, bør vi forberede for en tredobling av kollektivtrafikken.

Dersom vi lar befolknings- og aktivitetsveksten skje uten en høy grad av styrt tilrettelegging, vil resultatet uunngåelig bli lav funksjonsdyktighet ved køer og trafikkorker og negative miljø- og klimakonsekvenser, med sterkt økt forurensning og energibruk. Dette var bakgrunnen for at Ruter i K2010 gikk inn for samarbeid om en arealbruk og utbyggingspolitikk som i enda større grad enn hittil legger til rette for effektiv kollektivtrafikk, og dermed kan møte sterk vekst på en funksjonsdyktig, miljøriktig og kostnadseffektiv måte. Dette innebærer blant annet konsentrasjon om knutepunkter i Oslo og byer og stasjonsbyer i Akershus og hovedstadsområdet for øvrig. Nær stasjoner som en vil satse på, bør jordvern hensyn avveies mot andre, og kanskje enda sterkere miljøhensyn.

Det regionale plansamarbeidet har foreløpig en lav konkretiseringsgrad, men det synes å være bred oppslutning om behovet for en styrt utvikling, med vekt på reell samordning av arealutvikling og rasjonelle transportløsninger. Når gode fremtidige transportløsninger skal skisseres, er det en utfordring at det regionale plansamarbeidet er strengt avgrenset til Oslo og Akershus, mens trafikktiltak avgjort må sees innenfor rammen av hele det funksjonelle hovedstadsområdet.

Både i K2012, og i enda større grad i NTP-arbeidet, er derfor store deler av det sentrale østlandsområdet inne i vurderingene. I K2012 gjelder det særlig deler av Østfold og Buskerud, og det er tatt kontakter med Buskerud kollektivtrafikk, Buskerudbyen og Røyken og Hurum kommuner.

Av de strategiske retningene som er trukket opp i det regionale plansamarbeidet, har Ruter foreløpig valgt å legge konsentrasjonen om byer, stasjonsbyer og større knutepunkter til grunn. Fra et rent transportrasjonelt synspunkt kunne valg av et enda mer konsentrerte alternativ, basert på byene, være det foretrukne. Ruter antar imidlertid at en også ved å inkludere stasjonsbyer og enkelte nye, godt tilrettelagte miljøbyer, vil kunne oppnå miljø- og funksjonsgunstige transportløsninger.

Det som er skissert i K2012 mht. arealbruk, ønskes uansett betraktet som et innspill i den videre planprosessen, ved at vi får illustrert muligheter for en langsiktig utvikling av et kollektivtrafikknett som legger opp til å møte en sterk regional vekst på en målrettet måte.

Skissen til regionalt stamnett ca 2060 viser også viktige knutepunkter og en prinsipiell antydning av satsing på utvalgte stasjonsbyer og miljøbyer, ved siden av generell fortetting og utvikling i Oslo. Som grunnlag for transportvurderingene har vi basert oss på at det meste av veksten kommer ved generell fortetting og en styrt vekst i utpekte knutepunkter i Oslo og stasjonsbyer i Akershus, mens en firedel kommer i nye stasjonsbyer eller miljøbyer. Ut fra hensyn til effektiv kollektivtrafikk og høye kollektivandeler bør en større del av veksten legges til Follo og vestregionen enn til Øvre Romerike.

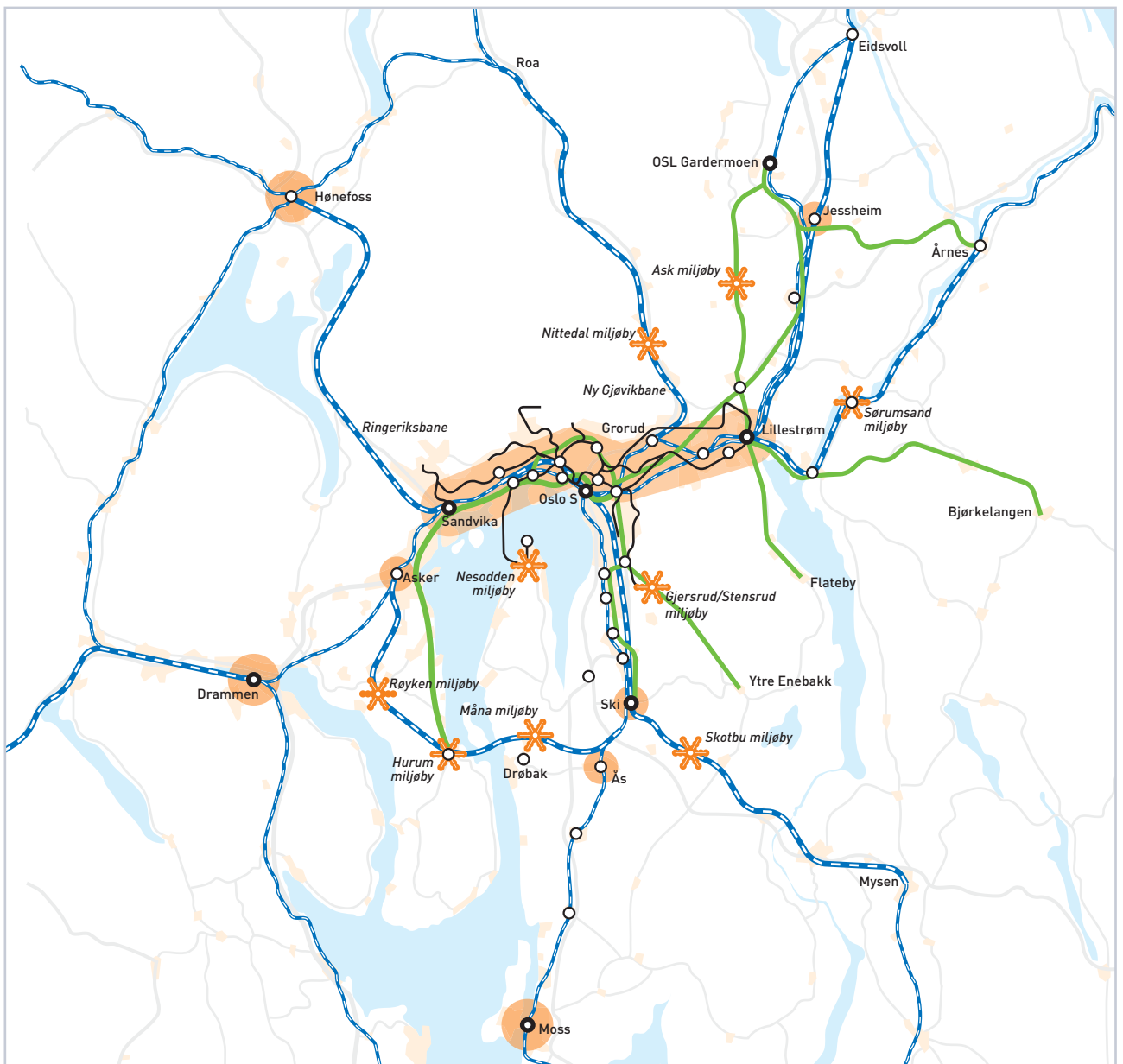
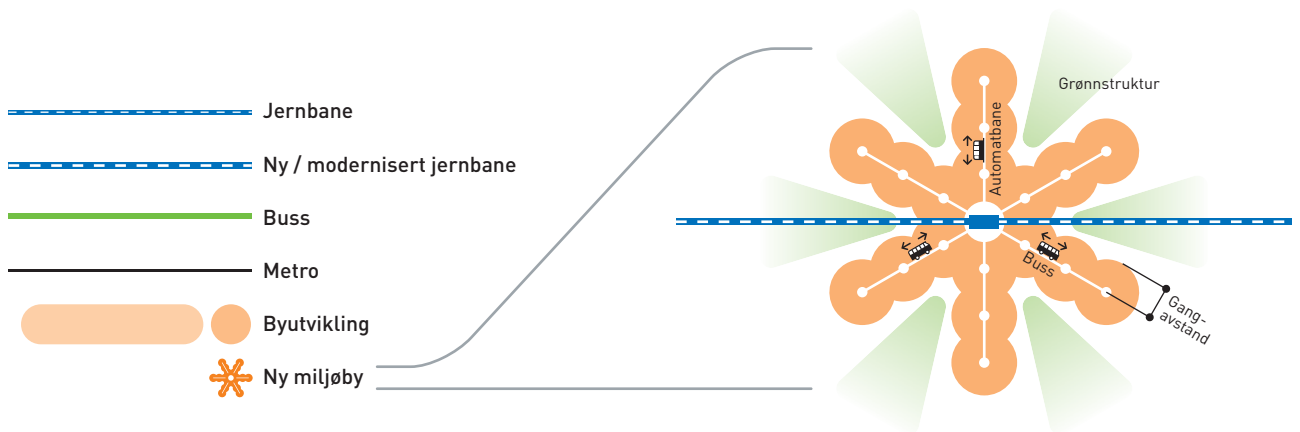
Hovedtrekk i endringer i stamnettet er:

Jernbane: Follobanen, Ringeriksbanen, godsbane fra Alnabru mot syd, ny Oslostunnel, omlagt Gjøvikbane, ny Hurumbane og oppgradering med dobbeltspor for økt frekvens, kapasitet og hastighet for Hovedbanen, Kongsvingerbanen, Østfoldbanen østre linje, Gjøvikbanen og banestrekningene Drammen-Kongsberg.

Buss: Hovedforbindelser der det ikke finnes bane, og spesielt der det satses på utbygging av miljøbyer.

Metro: Ny fellestunnel i Oslo og forlengelser til bl.a. Fornebu, Alna/Furuset, Lørenskog/Lillestrøm og Rykkinn/Sandvika.

Trikk/bybane: Høystandard linje Skøyen - Sagene - Bryn.



Ruters skisse til regionalt stamnett 2060, med prinsipiell illustrasjon av satsing på miljøbyer og stasjonsbyer.

3. Ruter vil ta vare på verdiene og prioritere en pålitelig trafikkavvikling

Pålitelig drift krever økt vekt på reinvestering og vedlikehold

Ruter ønsker å prioritere verdibevarende vedlikehold og reinvestering foran tilbudsøkning og nyinvesteringer. Dette er nødvendig for å sikre et mer pålitelig trafikktilbud. Lar vi etterslep oppstå, vil tekniske feil, eventuelt midlertidig avstenging, gi betydelige problemer for kollektivtrafikkens funksjonsevne og attraktivitet. De skinnegående transportformene er attraktive hos kundene og gir høy kapasitet, men både jernbane, metro og trikk har hatt betydelige pålitelighetsproblemer de senere årene - i det vesentlige på grunn av etterslep i reinvesteringer og et for lavt vedlikeholdsnivå.

I praksis må dette prinsipielle utgangspunktet avveies mot nødvendigheten av å følge opp tempoet i endret arealbruk og ny utbygging i en region i sterk vekst. Skal eksempelvis Fjordbyen få en god, integrert kollektivtrafikk-løsning, må vi være der når øvrig utbygging skjer. Alternativet med senere lapping blir sjelden vellykket - og som regel dyrere.

Fra og med 2010 er det sikret mekanismer som gjør at midler til fremtidig fornyelse av ny infrastruktur (eksempelvis Kolsåsbanen) ligger inne i de årlige driftsbudsjettene på et nivå som tilsvarer normal avskrivning. Videre legges det i handlingsprogrammet opp til en videre opptrapping i løpende vedlikeholdsnivå, slik at vi fra og med 2012 skal være sikret mot ekstraordinært forfall og for øvrig en standard som gir pålitelig drift. Dette krever i sum 900 mill kr i året. Midler til innhenting av etterslep kommer i tillegg, med 670 mill kr årlig i 10 år. Samlet er dette et nivå 300 mill kr høyere enn i 2011.

Et slikt nivå er imidlertid ikke tilstrekkelig til å gi kundene et strøket miljø, og heller ikke til å gi et vintervedlikehold som gir tilgjengelighet for alle i samsvar med intensjonene bak kravene om universell utforming. Ruter vil i løpet av 2011 ta initiativ overfor veiholderne til å igangsette en utredning for å søke å klarlegge disse vedlikeholdskonsekvensene.

Kollektivtransportproduksjon AS (KTP) fremla i desember 2010 en omfattende utredning om omfanget av etterslepet i infrastrukturfornyelsen for metro og trikk. Samlet behov er 6,7 mrd kr. Dette inkluderer samtidig en oppgradering til dagens aktuelle standard, og ikke bare en gjenopprettelse av standarden i åpningsåret, f.eks. 1960-tallsnivå for store deler av metronettet.

Oppgradering for pålitelighet og attraktivitet	
Fornytt signalsystem metro	1 000
Lambertseterbanen, oppgradering	650
Østensjøbanen, oppgradering	470
Røabanen, oppgradering	480
Sognsvannsbanen, oppgradering	390
Holmenkollbanen, oppgradering	390
Grorudbanen, oppgradering	610
Furusetbanen, oppgradering	470
Metro fellesstrekning, oppgradering	400
Metro, diverse oppgradering	530
Sum metro	5 390
Ekebergbanen, oppgradering	260
Gamlebyen, oppgradering	50
Rådhusplassen, oppgradering	20
Stortingsgata, oppgradering	90
Majorstutrikkene, oppgradering	160
Grünerløkka, oppgradering	220
Rikshospitalet-Jernbanetorget, oppgradering	170
Trikk, oppgradering elektro	240
Trikk, diverse oppgradering	100
Sum trikk	1 310
Sum oppgradering	6 700

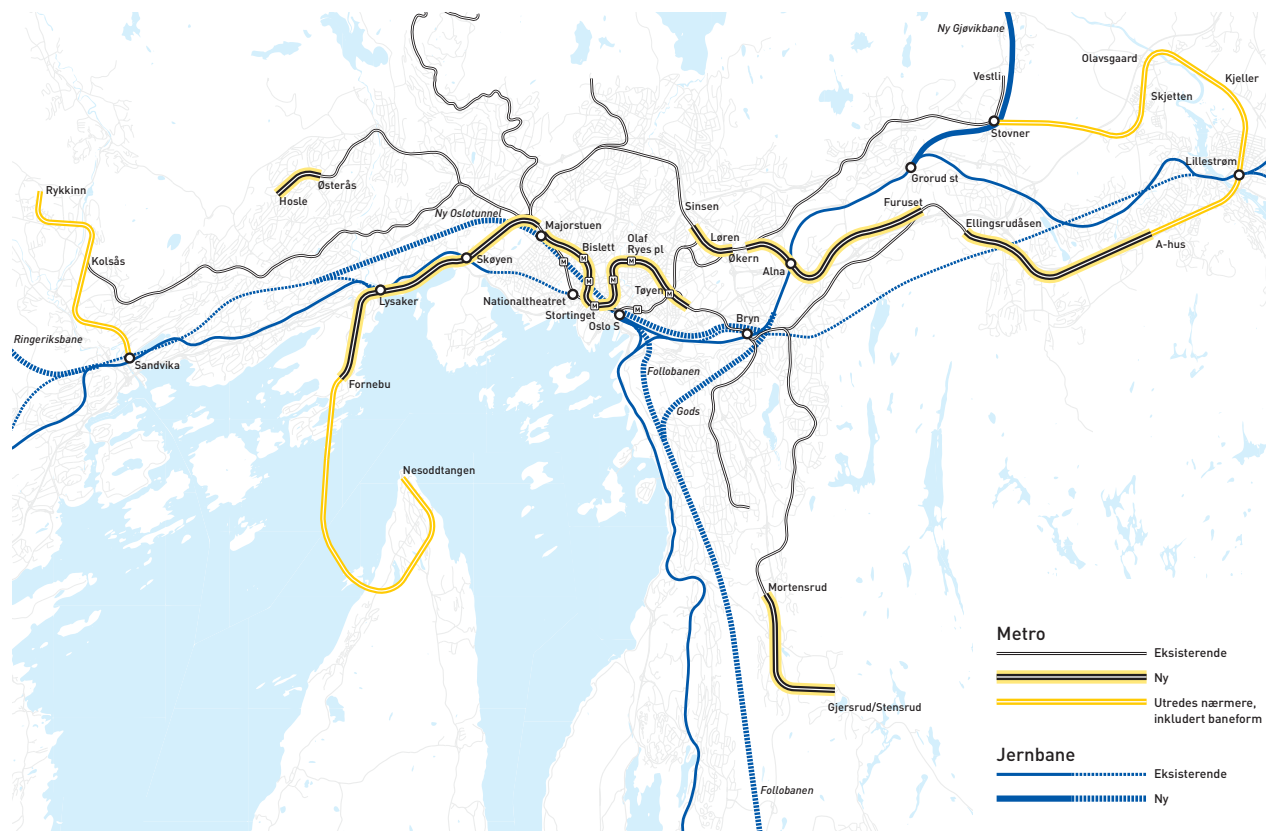
Oversikt over behov for fornyelsesmidler for å innhente oppstått etterslep i reinvesteringer i baneinfrastruktur. (Mill kr 2011)

Økningen fra tidligere overslag er særlig stor for trikkennettet, som slites ekstra ved blandet gatetraffic og på grunn konstruksjonsmessige svakheter, som nå er utbedret, på de nyeste trikkene (SL95).

Etterslepet i reinvesteringer bør innhentes innen maksimalt 10 år. For samtidig å unngå at nye etterslep oppstår, kreves det et løft i årlig bevilgningsnivå som tilsvarer ca 300 mill kr ut fra situasjonen i 2011. For de kommende årene er det en ekstra utfordring at fornyelsesmidlene i Oslopakke 3 gradvis reduseres de kommende årene for å finansiere nye metrotog.

Sett i sammenheng med vognfornyelsen for trikken kan spesielle og raskere løsninger vurderes. For øvrig prioriteres reinvesteringer i handlingsprogrammet i O3, særlig innenfor rammen for småinvesteringer gjennom Ruter, men så langt det har vært rom, også innenfor Ruters driftstiltak og i den generelle investeringsrammen for kollektivtrafikktiltak.

4. Ruter vil styrke stammene i nettet ved nye sentrumstunneler for metro og jernbane, bundet sammen i effektive knutepunkter



Modernisering av T-banen til en fornyet Metro med økt kapasitet ved ny sentrumstunnel

Arbeidet må fortsette med å utvikle T-banen til en kapasitetssterk metro, med vekt på sikkerhet, trygghet, pålitelighet og reiseglede. I de to første fireårige handlingsprogrammene disponeres det vesentlige av midlene til reinvestering og fornyelse. Dessuten gjennomføres Lørensvingen, som et tiltak som, ved siden av å betjene Lørenbyen, øker kapasiteten i hele nettet. Fornebu anbefales betjent av metro via Skøyen. Senere nettutvidelser kan være forlengelser til Ahus og Rykkinn og tverrforbindelse mellom Økern og Furusetbanen.

Ved vognbestillingen som ble vedtatt i 2010, får vi et antall MX-tog som gjør at fellestunnelens kapasitet kan utnyttes optimalt ved seksvognstog på alle avganger i rushtidene. Senere forlengelser krever flere vogner.

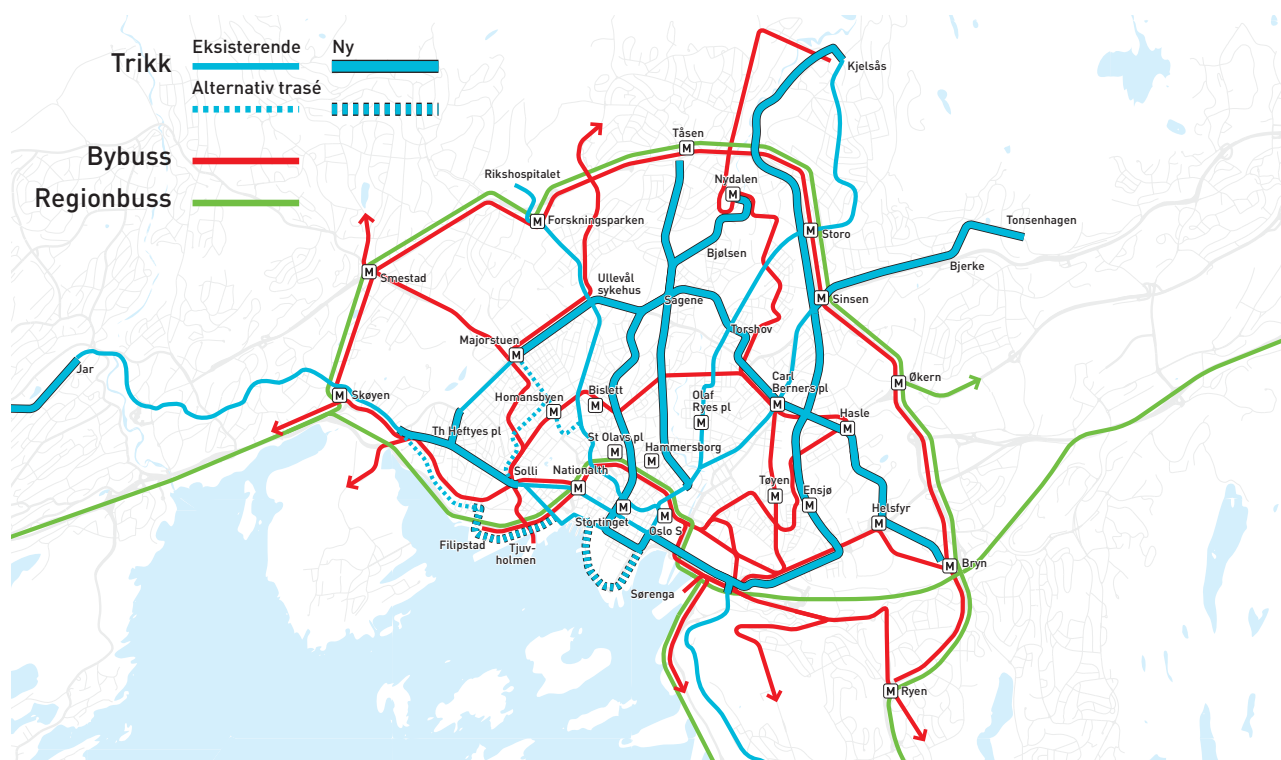
Metronettets fellestunnel har i dag en praktisk kapasitet på 7 tog per kvarter, eller 28 tog i timen. Planmessig opplegg med flere avganger vil gi store punktlighetsproblemer. Automatiseringstiltak vil kunne gjøre det mulig å kjøre 32 tog i timen med dagens punktlighet, eller alternativt å øke punktligheten til ønsket nivå

med dagens togtetthet. Ekstra kostnad i tillegg den fornyelsen som uansett er nødvendig, er 1 mrd kr.

I K2010 ble det antydnet at vi etter 2030 vil kunne trenge en ny tunnel gjennom Oslo for å ha kapasitet til at banenettet skal ta sin del av målsatt trafikkvekst. Den veksttakten vi nå ser, og de behovene som utløses av ønsker om banebetjening av f eks Fornebu, kan tilsi behov for en noe raskere fremdrift. Ruter anbefaler videre utredning av skissert ny tunnel Majorstuen - Bislett - Stortinget - Grünerløkka - Tøyen - Bryn. Det tenkes et trafikkopplegg i kombinasjon mellom gammel og ny tunnel, slik at togene trafikkerer enten Oslo S/ Jernbanetorget eller Nationaltheatret knutepunkt. Foreløpig anslag over anleggskostnader er 10 mrd kr. Samlet nytte er 30 mrd kr, og netto nytte per budsjett-krone er klart positiv, med ca +2. Den største kundenyttens fremkommer ved at de fleste grenbanene kan tilby økt kapasitet og frekvens, med 5-6 minutters rute.

Metro til Fornebu fra Majorstuen via Skøyen koster ca 4,5 mrd kr, og ny Majorstuen stasjon ca 2 mrd kr. Gjennomføring ved en OPS-modell bør utredes nærmere.

5. Ruter vil effektivisere og modernisere trikken, blant annet ved nye, kapasitetssterke bybanestrekninger



Trikkens fremtid ligger i vesentlig høyere kapasitet til en klart lavere enhetskostnad enn i dag

Ruter har lagt frem en egen trikkestrategi, som viser at sterk trafikkvekst, fornøye kunder og stort markeds-potensial på den positive siden, kombineres med et stort fornyelsesbehov og svært høye verkstedkostnader på den negative. Det anbefales raskest mulig en totalfornyelse av hele vognparken og noe kapasitetsøkning, ved i alt å kjøpe 84 nye, moderne trikker. For å få full glede av fornyelsen og unngå garantiproblemer som kan skapes ved nye trikker på en nedslitt infrastruktur, foreslås parallell forsering av hele infrastrukturfornyelsen på trikkenettet. Samlet gir dette en reinvestering og investering på ca 3,5 milliarder kroner.

Det er sannsynliggjort at kombinasjonen av nye trikker, nytt verkstedutstyr og en ny forretningsmodell kan gjøre denne fornyelsen mulig uten økning i årlige kostnader. Selv ved en frekvens- og kapasitetsøkning med 7,5 og 3,5 i stedet for 10 og 5 minutters rute, vil kostnadsøkningen være under 10 %.

Ruter vil satse på trikken ut fra forutsetninger om at den i årene fremover får en rolle i trafikken som bedre utnytter dens fortrinn, og dermed gir grunnlag for en

sunnere økonomi. Trikken må i større grad gis egne traseer og ellers bedre prioritet og høyere reisehastighet. Den bør betjene områder med trafikkgrunnlag for høy frekvens og bedre utnyttelse av infrastruktur og systemkostnader, og gjennomgående trafikker lengre reisestrekninger. I et langtidsperspektiv og i en merkbart større by bør trikken utvikles til bybanestandard, og i en slik sammenheng bør også tunnelstrekninger vurderes.

For å styrke kollektivtrafikknettets og betjene dagens og fremtidens marked bedre anbefales i første omgang omlegging av trikk fra Schweigaards gate til Bjørvika/ Dronnings Eufemias gate, ny trasé i Kvadraturen, utbygging av Fjordtrikkens østre del (Vippetangen, Myntgata eller Rådhusgata) og forlengelser til Tonsenhagen og Hauketo. På lengre sikt vurderes trikk/bybane langs Ring 2. Også de to sterkt trafikkerte busslinjene via Sagene til Nydalen og Tåsen/Kjelsås kan vurderes omlagt til trikk. Som en idé fra Ruter skisseres at Gjøvikbanens spor mellom Strømsveien og Kjelsås kan inngå i fremtidig trikkenett.

En utvikling som skissert kan gi en ren trikkebetjening av gatene innenfor Ring 1. Samtidig kan deler av dagens linjenett i indre by vest vurderes på nytt.

6. Ruter vil optimalisere busstilbudet ved å legge større vekt på nye markedsmuligheter

Tilbudsdifferensiering fra femminutters rute til bestillingstrafikk

Ruters busstilbud skal bestå av hovedlinjer i ikke banebetjente korridorer/områder og lokallinjer som gir supplerende flatedekning. I effektive knutepunkter spiller de lokale bussene sammen med banenettet og hovedlinjer for buss. Ved bedre differensiering skal vi få en enda bedre tilpasning mellom markedsgrunnlag og tilbud.

Kollektivtrafikkens, og dermed Ruters, hensikt er tredelt:

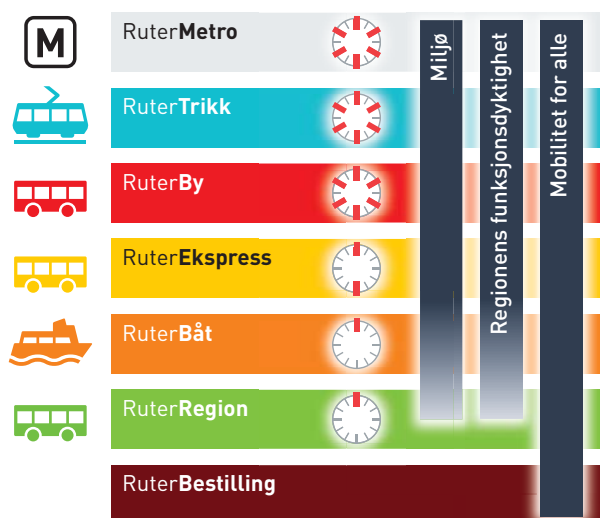
1. Gi et funksjonsdyktig samfunn, ved at kollektivtrafikk er mer effektivt enn bilbruk for å unngå kø.
2. Gi et bedre miljø, ved redusert forurensning.
3. Gi mobilitet til alle, ved at trafikanter uten biltilgang også skal ha et tilbud om å nå prioriterte reisemål.

I den tette byen og i forstedene vil som regel alle formål dekkes på en sammenfallende måte, selv om rushtrafikktilbudet primært er knyttet til funksjonsdyktighet. Det skinnegående tilbudet kan vanskelig differensieres på samme måte som for buss. Muligheten for å gi et tilbud begrenset til en mobilitetsbegrunnelse gjelder dermed særlig buss.

I spredtbygde områder er trafikkgrunnlaget for kollektivtrafikken svakt, samtidig som kapasitetsproblemer i veinettet normalt ikke eksisterer, og miljøgevinsten ved å ta buss i stedet for bil er begrenset eller negativ. Ruter ønsker å definere et grunntilbud for bussnettet, dels som utgangspunkt for egen tilbudsutvikling og dels som et påregnelig utgangspunkt for kommuner, utbyggere og innbyggere. Et mer konsentrert utbyggingsmønster og et veinett som er rasjonelt for kollektivtrafikkbetjening, vil alltid gi økt sannsynlighet for at det er mulig å gi et godt busstilbud.

Høy frekvens er som kjent den viktigste kvalitetsfaktoren i kollektivtrafikken. For å få en god nettvirkning, der driftsarter og linjer spiller effektivt sammen i knutepunkter og enklere omstigningspunkter, trengs 10 minutters rute eller bedre. På den annen side gir høyere frekvens enn 5 minutters rute ingen særlig tilleggseffekt.

Ruter vil arbeide for å øke grunnfrekvensen i bytrafikk og sentrale deler av forstadssonen fra 15 til 10 minutters rute. Av korrespondansegrunner, særlig for matebusser, krever dette samspill med togansvarlige.



Ved lavere frekvens enn 10 minutters rute kreves godt tilrettelagt korrespondanse i utvalgte knutepunkter. For linjer med lavere frekvens enn timesrute er det vanskelig å etablere et effektivt samspill mellom flere linjer, samtidig som slike tilbud også isolert sett er lite attraktive, og i hvert fall svært lite konkurransedyktige overfor bilbruk. Timesfrekvens til nærmeste by, stasjonsby eller større knutepunkt bør derfor normalt være en nedre grense for det vanlige, rutegående busstilbudet. Øvrige områder dekkes av bestillingslinjer, eventuelt også rushtidslinjer.

Minimumstilbudet gis av åpne skoleruter, supplert av bestillingslinjer for formål som ikke kan tilpasses skolerutene. Bestillingstrafikken søkes bedre samordnet med spesialtransportene, med sikte på kostnadsreduksjon. Transporttjenester for funksjonshemmede (TT) bør være en del av kollektivtrafikktilbudet og inngå i et samspill.

Kriteriet for å kunne gi et grunntilbud for ordinær rutebuss med timesfrekvens bør være en kombinasjon av befolkningstetthet eller andre trafikkskapende aktiviteter, miljøeffekt (normalt minst 5 passasjerer om bord i gjennomsnitt) og tilskuddsbehov (normalt under 80 %).

7. Ruter vil effektivisere produksjonen og Ruternettet

Optimalisert nett, pålitelig trafikkavvikling og kostnadseffektiv produksjon

Ruter vil effektivisere ved at trafikktilbudet utvikles og samordnes, slik at ressursene settes inn der nytten og potensiell etterspørsel og inntekt er størst. Muligheter for bedre samordning og samspill over fylkesgrensen er utnyttet etter etableringen av Ruter, men fortsatt finnes potensial for mer effektiv bruk av felles ressurser.

I optimaliseringen av Ruternettet prioriteres funksjonsdyktig transport og bedre miljø foran høy kollektiv mobilitet i spredtbygde områder. Rolledelingen mellom driftsartene og omfanget av mating defineres og endres med større vekt på fremtidig effektivitet enn tilvent tradisjon. Jernbanens styrke i form av høy fremføringshastighet utnyttes bedre ved satsing på knutepunktstasjoner. Gjennomføring av en god samordningsmodell bør sikres ved at Ruter overtar bestillingsansvaret også for togtjenester og TT-transport. Ruter bør dessuten ha et gjennomgående ansvar for å styre standard på lehus og trafikantinformasjon mv.

Produksjonen effektiviseres ved kontrakter med vekt på incitament som gir målsatt eller høyere kvalitet innenfor gitt økonomisk ramme. Rammene for bussanbud forsøkes lagt opp slik at det blir økte frihetsgrader for operatørens del av tilbudsutviklingen. For å sikre bedre kvalitet og riktig kostnadsnivå for metro og trikk foreslås en ny forretningsmodell, som eventuelt kan innebære at også denne produksjonen konkurransesponeres. Økonomiske gevinster bør benyttes i arbeidet med å realisere målene for kollektivtrafikken.

Forsinkelser gir over 3 milliarder kroner i årlig samfunnsøkonomisk tap

Trikker og busser som står fast i bilkø, er dårlig bruk av samfunnets ressurser. Kundernes tidstap alene gir en årlig samfunnsøkonomisk kostnad på over 3 mrd kr. Prioritering av fremkommeligheten for trikk og buss mer på linje med gode utenlandske eksempler, og Bybanen i Bergen, ville dessuten frigjort inntil 200 mill kr, som kunne finansiere den kapasitetsøkningen som økt attraktivitet og flere kunder ville kreve.

Treg avvikling, forsinkelser og innstillinger skyldes en rekke forhold, som opptrer enkeltvis eller i kombinasjon. Dårlig programmert eller vedlikeholdt signalprioritering bør det være relativt enkelt å gjøre noe med.



Et ryddigere trafikkilde og prioritert fremkommelighet for trikk og buss vil være effektivitetsfremmende.

Vi burde også unngå stans på grunn av ubetenksomhet ved parkering og utrykning - forhold som særlig rammer trikkepassasjerene.

Det Norske Veritas har på oppdrag for Ruter analysert kollektivtrafikkens og dermed samfunnets sårbarhet ved å se på konsekvensene av mulige hendelser på metro, trikk, buss og båt. En ett døgn stans i metronettet koster samfunnet 55 mill kr, en tre timers stans i fellestunnelen 11 mill kr. En halvtimes trikkestans på en trasé med tre linjer koster 0,3 mill kr og summen av årlig trikkestans pga feilparkeringer mellom 4 og 17 mill kr.

Ruter har gjennomgått de målene som ble satt for fremkommeligheten for ti års tid siden, og supplert dem med mål for punktlighet. Oppnåelsen av opprettholdt mål om en reisehastighet på 20 km/h for trikk og hovedlinjer for bybuss er sterkt forsinket, selv om noe forbedret kjørehastighet er oppnådd. Sterk trafikkvekst har gitt behov for økt stoppestedskapitet for å lette avviklingen. Som punktlighetsmål settes at minst 80 % av avgangene skal være maksimalt 3 minutter forsinket ved avgang, ved passering av knutepunkt underveis og ved ankomst. Metro skal måles på ett minutt avvik, men uten at det her settes konkrete mål i første omgang.

8. Ruter vil modernisere salgskanalen

Reisekortet er en viktig mellomstasjon, og nye billettmedier vil komme

Fra oktober 2011 skal Ruters billettering være tilnærmet helelektronisk, parallelt med innføring av nytt pris- og sonesystem. Systemet er for øvrig basis for en nasjonal billetteknisk samordning, men praktisk bruk krever kommersielle avregningsavtaler mellom fylkeskommunalt ansvarlige som Ruter, togselskaper, interesserte ekspressbussoperatører og andre.

Full gjennomføring av elektronisk og sømløs billettering basert på reisekort er en viktig milepæl, men vi ser samtidig at den teknologiske utviklingen går raskt, og at enkelte av de valgene som tidligere er tatt, kan suppleres av mer kundevennlige og driftsrasjonelle løsninger. Blant annet er det et åpenbart behov for online utstyr, slik at kundenes reisekort oppdateres umiddelbart etter billettkjøp uavhengig av hvor billetten kjøpes, f.eks. hjemme via internett.

Mobiltelefoner som billett bærer og kilde for betalingsformidling vil også være et skritt mot løsninger som kombinerer kunde forventninger og kostnadseffektivitet. Det forutsettes modeller som tilfreds stiller krav til sikkerhet og personvern. En mobil billettløsning bør være kundevennlig, fremtidsrettet og standardisert. Ruter legger vekt på at det etableres en nasjonal standard, og deltar i dette arbeidet. Alt tyder på at utrullings hastigheten for smarttelefoner og mobile betalings løsninger i løpet av kort tid vil gi oss spennende muligheter, og kundene kan gjøre slike mobile løsninger til sin foretrukne billett bærer. I et mer langsiktig perspektiv ser Ruter for seg at selskapstilknyttede reisekort er utviklet som billett medium, erstattet av felles løsninger eid og drevet av aktører som har betalingsformidling som kjernevirksomhet.

På kortere sikt vil Ruter, ved siden av oppgradering til online utstyr, gradvis foreta en omlegging av salget bort fra vognene og over til internett, automater og mobile plattformer. Dette gjøres både for å effektivisere trafikkavviklingen og for å gi økt sikkerhet og trygghet. Der alternativer er rimelig bra tilgjengelig, innføres tillegg for ombordsalg, slik det allerede er i Oslo og hos NSB. For trikk og buss kan enkle salgsmatemater om bord også vurderes. Samtidig vil vi se på en avleser plassering om bord også på metro, slik at det blir et felles system for kortavlesing, og dermed enklere for kundene.



Mobiltelefonen er eksempel på en elektronisk billett bærer som etter hvert kan supplere eller overta for kollektivtrafikkaktørenes reisekort.

Pristilbud som kombinerer abonnement og enkeltreise

Når de første erfaringene med nytt pris- og sonesystem er evaluert, vil det være naturlig å se om de mulighetene som ligger i elektronisk billettering, kan utnyttes mer kundeorientert f.eks. når det gjelder prissetting for kunder som reiser verken helt fast eller helt sporadisk. Denne vurderingen gjelder også kunder som er usikre på de kommende ukenes reise mønster. Her kan det være aktuelt med en kombinasjon av abonnement, til en vesentlig lavere inngangspris enn dagens 30-dagersbillett, og deretter en rabattert pris per reise. En alternativ modell er automatisk økende rabatt, som betyr betaling per enkeltreise, men til gradvis lavere pris avhengig av reiseaktivitet utover i abonnementsperioden.

Elektronikken legger godt til rette for eventuell tidsdifferensiering av prisene i kollektivtrafikken. Tiltak for å styre etterspørselen mot perioder med ledig kapasitet må i tilfelle forutsette tidsdifferensierte trafikkeringssavgifter også for biltrafikken.

9. Ruter vil være tilgjengelig, og prioritere gjennomføring av trafikantinformasjonsprogrammet



Bedre trafikantinformasjon

Fattbarhet og enkelhet er grunnleggende for et tilgjengelig trafikktilbud. God planlegging og utforming av så vel nett som stasjoner, stoppesteder og knutepunkter er viktige tiltak, men det vil alltid trengs en effektiv trafikantinformasjon i flere medier. Ruter har utviklet et fornyet trafikantinformasjons- og designprogram (TID), og gjennomføringen av dette vil bli gitt prioritet de kommende årene. At elementet sanntidsinformasjon (SIS) verdsettes til nær 2 kroner per reise, illustrerer kundenytten ved å satse på informasjonstiltak.

Den teknologiske utviklingen går særlig raskt når det gjelder reiseplanleggere og oppdatert avviksinformasjon, hvor digital distribusjon og mobile, personlige informasjonsbærere spiller en stadig større rolle. Likevel vil det alltid være behov for en fattbar veiledning ute i trafikken, til og på stoppesteder, stasjoner og knutepunkter og i vognene. I vognene ønsker Ruter å gi bedre korrespondanseinformasjon i sanntid og etter hvert mulighet for toveis kundekommunikasjon. Når det gjelder avvikssituasjoner, vil Ruter gjenoppta arbeidet med en felles sentral, som kan informere så vel som omdisponere kapasitet, ved helhetlige vurderinger på tvers av operatører.

Universell utforming

Tilgjengelighet for alle følger av kollektivtrafikkens idé, men også av lov og forskrift. Ruter ønsker å gi et trafikktilbud som er sikkert og trygt og gis universell utforming, så raskt som praktisk og økonomisk mulig. Transporttjeneste for funksjonshemmede (TT) bør inngå i Ruters tilbud, både ut fra prinsipielle vurderinger av tjenestens art og med sikte på optimalisert samordning.

Oppnåelse av krav og mål for universell utforming krever oppmerksomhet, bevilgninger og innsats i en annen størrelsesorden enn hittil. Ruter har i et eget strategidokument fremlagt et investeringsbehov på 1,8 milliarder kroner, som er vurdert minimum for å oppnå en standard i samsvar med lov, mål og intensjoner. Med dagens bevilgningsnivå (statlig og lokalt) vil det ta over 100 år før målet er nådd. Dessuten kreves det et helt annet vedlikeholds nivå enn i dag, spesielt i vintermånedene. Hva dette krever økonomisk, er ennå ikke kartlagt.

Ruter anbefaler at tiltak for universell utforming får en egen post ved den forestående revideringen av Oslopakke 3.

10. Ruter vil anbefale en større statlig satsing på kollektivtrafikken i hovedstadsområdet

Samfunnets funksjonsevne er avhengig av en effektiv kollektivtrafikk

På tvers av samferdselssektoren og hos arealplanleggere og blant forskere er det bred enighet: Det eneste virkemidlet for effektiv trafikkavvikling er økt satsing på kollektivtransport, og en styrt kollektivtrafikkorientert arealbruk. Miljøgevinsten ved slik politikk er en bonus.

Utviklingen i Oslo de senere årene, og etter hvert også i Akershus, har vist at det nytter. Bare på de tre årene som har gått etter at Ruter ble etablert, har Oslo og Akershus fått 19 % flere kollektivreiser. 271 millioner reiser i 2010 tilsvarer for øvrig ca 55 % av kollektivtrafikken i Norge. Markedsandelene har økt kraftig, og kollektivtrafikken har 31 % av de motoriserte reisene i regionen - i Oslo hele 45 %. I Oslo er biltrafikken fortsatt på 2004-nivå, etter en befolkningsvekst på 15 %.

Kollektivtrafikken i Oslo og de sentrale øvrige delene av regionen har imidlertid vekstmerter. En årlig befolkningsvekst i området 1,5-2 % kan ikke håndteres innenfor dagens økonomiske rammer, når målet er at kollektivtrafikken skal ta det vesentlige av motorisert trafikkvekst, og dermed omtrent 5 % i året. Tilskuddsveksten bør nærme seg trafikkveksten. Dessuten: Ved siden av å gi kapasitet og attraktivitet også til morgendagens kunder skal vi innhente et etterslep i infrastrukturfornyelsen på 6,7 mrd kr eksklusiv jernbane.

En oppfølging av gjeldende mål tilsier at Ruter skal kunne ha dobbelt så mange reiser som i dag om 20 år. Det er ikke realistisk å basere seg på at dette skal kunne skje uten tilsvarende økte økonomiske rammer. Økt kollektivtrafikk gir nye stordriftsfordeler, men samtidig stiger kravene til standard fra både kunder og omgivelser. Tunnelløsninger og økt pålitelighet og sitteplassandel er eksempler på slike kostnadsdrivere.

Det ville for øvrig være langt dyrere å basere seg på bilbruk enn styrket kollektivtrafikk. KS-rapport 23/2011 anslår kostnaden ved et bilscenario til det doble av et miljøscenario. Ruters samfunnsregnskap viser en samfunnsnytte per tilskuddskrone i dag på kr 1,78.

Offentlig tjenestekjøp i kollektivtrafikken i hovedstadsområdet bør gradvis løftes opp til samfunnsøkonomisk optimalt nivå, 750 mill kr høyere enn i dag. Videre trengs investeringer og reinvesteringer i ny og mer effektiv kollektivtrafikkinfrastruktur for 180 mrd kr i løpet av de kommende 50 årene, inkludert jernbanetiltak

som synes relevante i Ruters markedsområde. Omfanget tilsvarer et årlig gjennomsnitt på 3,6 mrd kr, og utfordringene gjelder ikke minst forutsigbarhet og mulighet for bevilgninger tilpasset ønsket realiseringstidspunkt for de enkelte prosjektene og optimalt utbyggingstempo.

Behov for nye tanke-, ansvars-, organisasjons- og finansieringsmodeller

Ruter deltar på vegne av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i NTPs utredningsarbeid om langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området. Dette er klart positivt. Samtidig anbefaler Ruter at en vurderer helt nye grep, med hensyn til så vel analytisk innfallsvinkel som organisering og finansiering. Det er i dag et klart skille mellom statlig og lokalt ansvarsområde, samtidig som den statlige innfallsvinkelen er styrt av eierskap til infrastruktur. Vi anbefaler et felles grep, med utgangspunkt i marked og drift. Det er der behovene og suksessmulighetene ligger, og det er forskjeller på kollektivtrafikk og individuell veitrafikk, som tilsier ulike tankesett.

Det er i dag et kunstig og unødvendig stort skille mellom jernbane og øvrig kollektivtrafikk i regionen. Jernbanen er en viktig del av kollektivtrafikken i hovedstadsområdet. I dag skjer omtrent hver tiende kollektivtrafikkreise i regionen med tog, og kundene benytter et felles billettsystem og reiser i betydelig grad på tvers av lokalt og statlig ansvar. Det er bred enighet om å satse mer på toget, og at busstilbudet skal spille sammen med toget ved knutepunktstasjoner.

Ny metrotunnel gjennom Oslo er ett blant flere eksempler på kollektivtrafikkprosjekter i Oslo og Akershus med høy positiv netto nytte per budsjettkrone. Slike prosjekter bør uten eksterne skadevirkninger kunne gjennomføres i et tempo som sikrer at kundenyttene, og dermed samfunnsnyttene, tas ut raskest mulig, f.eks. ved prosjektfinansiering.

Som alternativ for en mer optimal ansvarsdeling og finansiering anbefaler Ruter at en vurderer å utrede en modell hvor staten tar samlet ansvar for all baneinfrastruktur. Samtidig tar lokalt nivå ved Ruter ansvar også for kjøp av lokale togtjenester, for bedre samordning med det øvrige kollektivtrafikktilbudet. Dagens system er suboptimaliserende. Ruter ved selskapets styrende organer må samtidig ha en definert rolle som innspiller til behov også for statlige infrastrukturtiltak.



2

Visjoner og plangrunnlag

2.1

Visjon, verdier og kundeløfte

Ruter – drivkraft for en stadig bedre kollektivtrafikk i Oslo og Akershus

Ruter vil være en drivkraft som sørger for at man får en stadig bedre kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Slik skal Ruter oppleves av sine interessenter. For å nå målet om en bedre samordnet og mer slagkraftig kollektivtrafikk er man også avhengig av felles idégrunnlag, visjon, visjoner og strategiske mål.

Virksomhetsidé. Ruter arbeider ut fra følgende hensikt eller idégrunnlag for virksomheten, med mobilitet som et sentralt utgangspunkt:

Ruter tilbyr attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport og skaper et pulserende hovedstadsområde.

Visjon. Fortsatt er det for mange som vurderer kollektivtrafikk som en sekundær løsning, som en benytter når bil ikke er tilgjengelig. Ruters ambisjon er å snu disse holdningene og være det primære valget i en dominerende del av markedet. Vår visjon er dermed å være det klart foretrukne alternativet i stadig flere reisesammenhenger – kundene velger oss fordi vi er best, og tenker kollektivtrafikk først.

Sammen med operatørene er det gjennom en grundig prosess utarbeidet en revidert, felles visjon. En felles visjon for kollektivtrafikkfamilien skal sikre at alle aktører jobber mot samme målbilde og leverer gode kundeopplevelser. De langsiktige målene for merkevaren Ruter, der en samlende visjon bidrar som ledestjerne, er at kollektivtrafikken skal fremstå som tydelig, relevant og attraktiv i markedet og bidra til at stadig flere reiser kollektivt. Visjonen skal gi uttrykk for at kunder, politiske myndigheter, operatører, andre leverandører og Ruter på hver sine områder stadig strekker seg i følgende retning:

Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg.

Visjonsformuleringen peker ut en tydelig og inspirerende retning – alle forstår hvor vi skal. Visjonen er ambisiøs, men samtidig realistisk og mulig å nå. Den inneholder formuleringen "sammen" som viktig signal om samspill, samarbeid og kollektivtrafikkfamilien på et samlet lag -

sammen leverer vi bedre enn hver for oss - sammen med kunden, sammen med samarbeidspartnere og sammen med eiere og myndigheter. "Et naturlig førstevalg" er kunderettet og en operasjonalisering av preferanse, der konkurransen med bil implisitt defineres. Visjonen gir en overbygning der det må leveres på en rekke områder for å kvalifisere til å bli kundens førstevalg (enkelhet, effektivitet, miljø osv). Alle i kollektivtrafikkfamilien kan påvirke og levere på disse områdene hver eneste dag, hvilket sikrer fokus på leveranse av gode kundeopplevelser.

Verdier. Ruters organisasjon bygger på et verdigrunnlag som er utgangspunkt for konkrete spilleregler, fastsatt i nært samspill med de ansatte. Grunnverdiene er

Pålitelig Åpen Nytenkende

Verdiene har en ekstern så vel som en intern dimensjon. Det er en avgjørende kvalitet for kundene at tilbudet er pålitelig – til å stole på med hensyn til regularitet og punktlighet. Samtidig skal Ruter og Ruters ansatte fremstå som pålitelige samarbeidspartnere.

Ruter skal ha en åpen holdning overfor kunder, myndigheter, eiere, media og samarbeidspartnere. Vi skal fortelle åpent om våre planer, intensjoner og resultater, sørge for økonomisk transparens hos oss selv og for kollektivtrafikken for øvrig, og stille kunnskap og data til disposisjon for interesserte.

Ruter har et stort engasjement og hjerte for kollektivtrafikken og har en kundedrevet produktutvikling. Ruters ekspertise på kollektivtrafikk i regionen og evne til relevant analyse benyttes til å finne også nye vinklinger og uprøvde løsninger i arbeidet for en stadig bedre kollektivtrafikk.

Kundeløftet skal skape en forventning i markedet til hva Ruter kan og skal levere, og skal være vår konkurransemessige fordel. Overfor kundene kommer dette konkret til uttrykk gjennom trafikktilbud, trafikantinformasjon, kundeservice og reisegaranti. Internt skal kundeløftet hjelpe oss å holde riktig kurs, og tydeliggjøre hvilke forpliktelser vi har overfor våre kunder.

Ruter. Enkelt for deg. Bra for alle.



Sammen gjør vi kollektivtrafikken
til et naturlig førstevalg

2.2

Kollektivtrafikkens rammer

Ruters virksomhet er avhengig av statlige så vel som lokale rammer og vedtak

Ansvar for lokal kollektivtrafikk tilligger i utgangspunktet fylkeskommunene og Oslo kommune. Statens viktigste bidrag ligger i dag i rammebetingelser gjennom fastsettelse av lover og forskrifter, og ikke minst (fylkes-) kommunalt inntektsgrunnlag. Det lokale ansvaret økte fra 2010, da de fleste kollektivtrafikkinvesteringer ble overført fra tidligere riksvei- til nytt fylkesveiansvar.

For togtilbudet har Staten valgt å opprettholde en direkte styring gjennom Samferdselsdepartementets tjenestekjøp fra NSB. Dette gjelder også lokaltog.

Både stortingsmeldinger og budsjettproposisjoner trekker opp positive mål for kollektivtrafikkens utvikling, og de senere årene har forståelsen for kollektivtrafikkens betydning for storbyenes funksjonsdyktighet og miljø vært økende. I første fase i arbeidet med NTP 2014-2023 har de statlige samferdselsetatene anbefalt et sterkere statlig engasjement i kollektivtrafikkinvesteringene i storbyområdene. Politisk synes det å vokse frem en bred erkjennelse av at det trengs et krafttak for kollektivtrafikken i de største byområdene, og at det særlig er der bane, buss og båt må være problemløseren. Denne til dels nye rikspolitiske holdningen har bred oppslutning også i næringslivet, og er utmerket oppsummert i Dagens Næringsliv, se neste side.

Planer og strategier i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune legger opp til en styrking av kollektivtrafikkens rolle. Disse strategiene ligger til grunn også for Ruters strategiarbeid. En sentral felles ambisjon er at kollektivtrafikken skal ta det vesentlige av veksten i den motoriserte persontransporten.

Ruter som felles administrasjonsselskap skal bidra til en mer slagkraftig kollektivtrafikk i hovedstadsområdet. Gjennom aksjonæravtalen har partene forpliktet seg til minst å opprettholde tjenestekjøpet de første fire årene, dvs. til og med 2011. Oslo kommune har prioritert å øke tjenestekjøpet vesentlig ut over dette, slik at det i 2011 er på 1 439 mill kr. Sammen med Akershus fylkeskommunes tjenestekjøp på 578 mill kr, driftsmidler fra Oslopakke 3 og andre tilskudd utgjør samlet tjenestekjøp 2 180 mill kr i 2011, eller vel 47 % av Ruters omsetning. Skal Ruter og kollektivtrafikken fylle sin målsatte rolle, trengs en årlig justering, som ved siden av inflasjon også tar hensyn til befolknings- og trafikkvekst.

K2010. Vedtak ved Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes behandling av strategiplanen K2010 er tatt inn i H2011 (Ruterrapport 2010:10), og er en vesentlig del av grunnlaget for hvilke tema som er tatt opp i K2012.

Arealplanmyndigheten tilligger i utgangspunktet Oslo kommune og de 22 kommunene i Akershus. Ruter ønsker en bedre samordning av areal- og transportplanleggingen for større områder, som delregionene i Akershus. Slik samordning gir bedre rammer for utvikling av en attraktiv og økonomisk rasjonell kollektivtrafikk.

Oslopakke 3 inneholder tiltak for 60 mrd kr i løpet av 20 år, frem til og med 2027. Driftsmidler til kollektivtrafikk gjennom Ruter kom i gang fra 1.8.2008, mens de store investeringsprosjektene i vei- og kollektivtrafikktiltak startet med handlingsprogramperioden i NTP fra 2010. Kollektivtrafikken er gjennom Oslopakke 3 sikret årlige midler på minst 630 mill kr (2012) til forbedret drift og småinvesteringer og reinvesteringer. Samtidig inneholder forslaget til handlingsprogram for O3 for årene 2012-15 et årlig gjennomsnitt på 818 mill kr til større kollektivtrafikkprosjekter, i hovedsak ny eller kraftig modernisert infrastruktur. Dette nivået er eksklusiv jernbane. Jernbanens O3-tilknyttede program skal i utgangspunktet minimum være på 1,5 mrd kr i årlig gjennomsnitt, og er på 2,7-2,8 mrd kr i 2011-2012.

Sammen med kommunale og fylkeskommunale investeringer og øremerkede statlige midler er det i 2011 i alt til disposisjon 1 650 mill kr utenom de ordinære driftsmidlene. Bruken av midlene samordnes gjennom Ruters investeringsråd, men endelige vedtak varierer med finansieringskilder og spilleregler knyttet til dem.

Samlet omsetning i Ruters budsjett (5,5 mrd kr) og investeringsmidler og diverse midler utgjør ca 7 mrd kr.

Plan før penger. Spesielt tatt i betraktning det langsiktige perspektivet i K2012 finner Ruter det riktig i noen grad ikke å være begrenset av gjeldende kortsiktige økonomiske rammer. Klarlegging av behov, nytte og muligheter bør fremkomme som basis for senere handlingsprogrammer. Tiltak som er aktuelle etter O3, og dermed fra 2028, må forberedes nå. Handlingsprogram for de kommende fire årene må likevel håndteres innen gitt ramme.

Dagens Næringsliv

EN FRI DAGSAVIS

Sjefredaktør og administrerende direktør: AMUND DJUVE

Kollektivrush

Det er plutselig blitt trangt i politikken kollektivfelt. I helgen fattet Arbeiderpartiets landsmøte et vedtak som lover et nasjonalt kollektivløft. Onsdag la Høyre-leder Erna Solberg frem en ny politikk for kollektivsatsing i de store byene.

Ap-vedtaket kom på tvers av partiledelsens ønsker og etter press fra fylkene der landets største byer ligger. Det sier ikke noe om hvor mye mer penger det skal brukes på kollektivtrafikk og sykkel, men krever blant annet at staten skal bidra mer til drift og investeringer i miljøvennlig transport i de større byområdene.

Høyre vil bruke 50 milliarder kroner mer og går også inn for at staten skal bidra i utbygging av bane og busstraseer. Pendlere skal styres over fra bil til kollektivtransport, og antall parkeringsplasser i sentrum skal reduseres. Høyres kollektivpakke er en klar dreining for et parti som til nå har vært mest opptatt av at bilen skal frem.

En krangel om hvem som satser mest og best på kollektivtrafikk og sykkel, er noe landet tåler svært godt

Aps samferdselspolitiske talskvinne Anne Marit Bjørnflaten kaller Høyres kollektivpakke «plinglete». Og kanskje er den ikke offensiv nok. En av svakhetene er at Høyre fortsatt tvivholder på sin motstand mot å bruke veiprisering for å regulere trafikken på veiene. Men der har heller ikke Ap stort å skryte av. En utfordring for Ap er dessuten om partiet faktisk vil få sine rødgrønne partnere i Senterpartiet med på en vridning i bruken av samferdselspenger i retning kollektivsatsing i byene.

Uansett er en krangel om hvem som faktisk satser mest og best på kollektivtrafikk og sykkel, noe landet tåler svært godt. Politikere har i for liten grad kjempet om plass på bussen. For begge partier vil testen handle om hvordan de faktisk følger opp de nye kollektivløftene både på nasjonalt plan og i kommuner og fylker.

Det viktige er at begge de store parti samferdselsutfordringene i byområde løses med økt bilbruk. Befolkningsøkning gjør at det rett og slett blir for mange mennesker til at det kan bygges et veinett med kapasitet til alle sammen. Det trengs en omstilling av buss, trikk, bybane, t-bane og tilgang til gang og sykling. Det skyldes både kollektivtransport, lokal forurensning og klima



Det viktige er at begge de store partiene innser at samferdselsutfordringene i byområdene ikke kan løses med økt bilbruk. Befolkningsøkning og trafikkvekst gjør at det rett og slett blir for mange reiser som skal gjennomføres til at det kan bygges et veinett med kapasitet til alle sammen. Det trengs en massiv utbygging av buss, trikk, bybane, t-bane og tilrettelegging for gang og sykling. Det skyldes både kostnadene for samfunnet, lokal forurensning og klimahensyn.

Lederartikkel i Dagens Næringsliv 15.4.2011 illustrerer den brede oppslutningen om at bare en kraftig satsing på kollektivtrafikk kan løse transportutfordringene i storbyområdene.

2.3

Kollektivtrafikkens marked

Et pulserende hovedstadsområde. Ruters primærmarked utgjøres av 1,2 millioner bosatte og hovedstadsområdet omfattende nærings- og forvaltningsaktiviteter. Dette ga i 2010 grunnlag for 271 millioner reiser, som tilsvarer 55 % av kollektivtrafikkreisene i Norge. Kundene kjøpte billetter for 2,8 mrd kr. Kollektivtrafikkens andel av motorisert trafikk er økende, og var i 2010 31 % i regionen samlet og 45 % i Oslo alene. Variasjonene er imidlertid betydelige, og markedet er på mange måter tredelt: Oslo, de nærmeste nabokommunene og resten. Mens oslofolk foretar 240 kollektive helreiser i året og befolkningen i nabokommunene gjennomsnittlig 140-150, ligger gjennomsnittet for Øvre Romerike på under 30. Dette tilsier ulike muligheter og ulike virkemidler.

Kollektivtrafikken tar veksten i motorisert trafikk.

Norge er blant de land i verden hvor befolkningen i størst grad har tilgang til bil. Bare 10 % er uten bil, og hele 38 % bor i en husholdning som har tilgang til to eller flere biler. Akershus har landets høyeste biltetthet, med 1,5 innbyggere per bil. Dette er en ekstra utfordring i arbeidet med å oppnå høyere kollektivandeler i regionen. Biltrafikken har tradisjonelt vokst i takt med biltettheten, med ca 2 % pr år. I Oslo er bilholdet lavere (1,9 innbyggere per bil), men med store variasjoner. I indre by har nå under halvdel av befolkningen bil til disposisjon.

2008 ble det foreløpige vendepunktet i utviklingen av kollektivtrafikkens markedsandeler. De siste tre årene har biltrafikken stabilisert seg (Akershus) eller vist en nedgang (Oslo). I treårsperioden har samtidig kollektivtilbudet blitt vesentlig forbedret, spesielt nevnes kapasitetsøkningen på metro og buss i kombinasjon med økt subsidiering av pris i Oslo, samtidig som biltrafikken har møtt nytt prissystem i bomringen og forsinkelser knyttet til anleggsvirksomhet på viktige strekninger.

Et bredt omforent mål er at kollektivtrafikken skal ta veksten i motorisert trafikk på lang sikt, slik tilfellet var i 2008-2010. I denne sammenhengen er en kombinasjon av positive tiltak overfor kollektivtrafikanter, syklist og gående, og restriktive tiltak overfor biltrafikken, mest effektivt. I K2012 viser vi at selv med vesentlig økte investeringsrammer til kollektivtrafikk, kan ikke målet nås uten samtidige endringer i rammene for biltrafikk.

Størst vekst i og nær Oslo. Frem mot 2030 ventes en befolkningsøkning i Oslo og Akershus på over 30 %, ca. 350 000 personer. Med antatt veksttakt frem mot 2060 passerer folketallet 1,9 mill, dvs en tilvekst på ca 750 000 nye innbyggere (65 %).

I dag bor nær 25 % av landets befolkning i Oslo og Akershus, og trendene peker mot ytterligere konsentrasjon i bosetting og arbeidsplasser i Oslo og de nære kommunene i Akershus, samt kommunene nord i Østfold, i Buskerudbyen og Røyken og Hurum kommuner. Dette gjør storbyutvikling og herunder kollektivtrafikk stadig viktigere som ledd i å nå nasjonale mål.

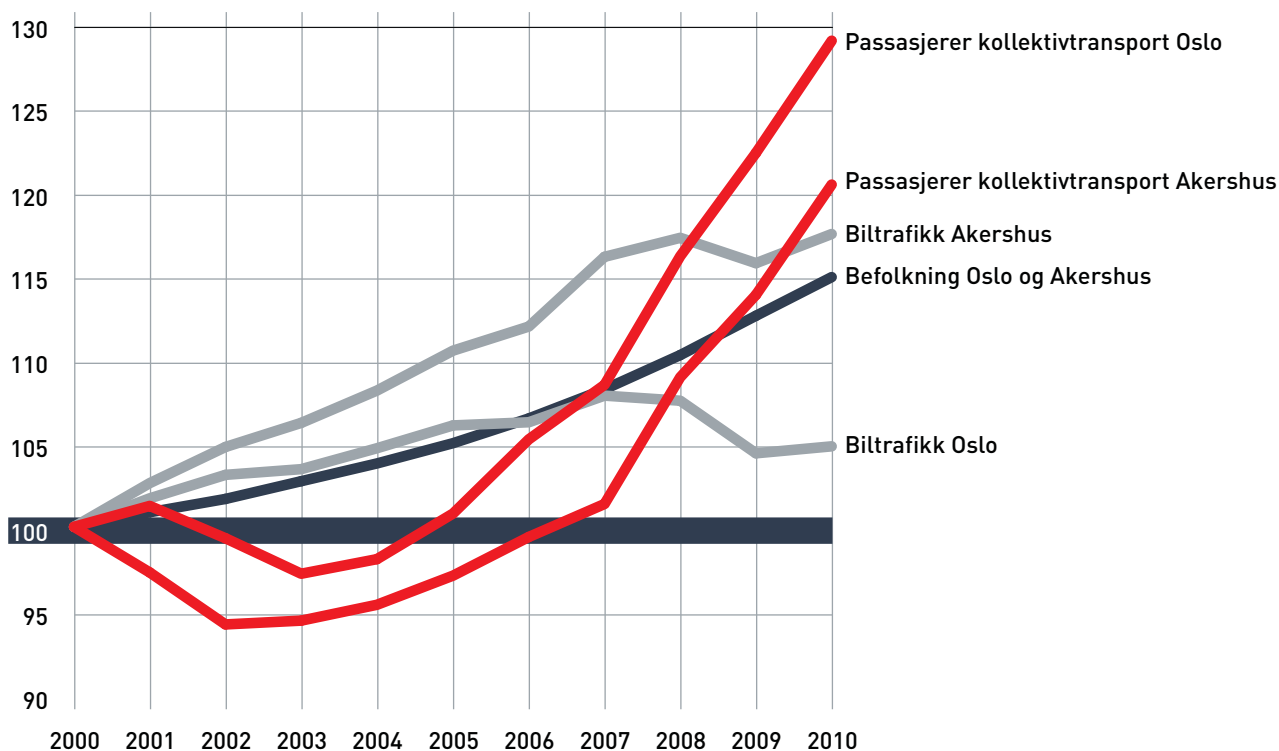
Den sterke befolkningsveksten gir positive muligheter for velstand og trivsel. Økt etterspørsel etter motorisert transport stort sett overalt i regionens transportsystem skaper utfordringer som ikke bør bli problemer, når vi tar tak i dem på rett måte.

Følgende vekstområder peker seg særlig ut:

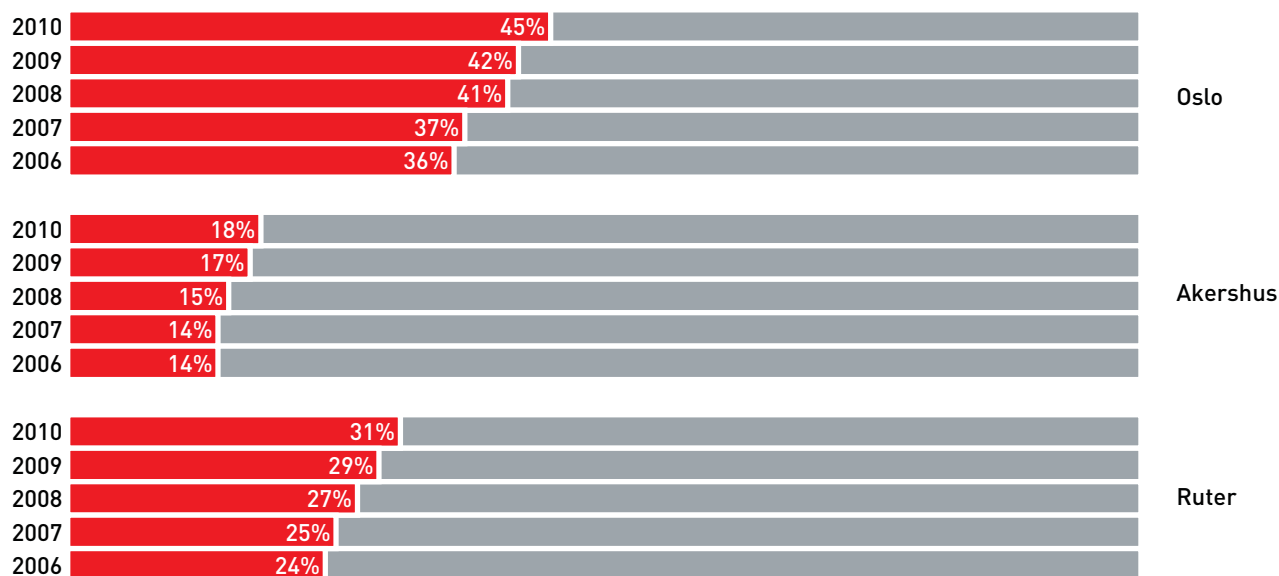
- Oslo Indre by, spesielt bydel Gamle Oslo
- Nedre del av Groruddalen
- Fornebu, Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker
- Gjersrud-Stensrud og Skibyen
- Lørenskog sentrum, A-hus, Lillestrøm, Kjeller.
- Skjetten, Skedsmokorset, Rælingen og Nittedal
- Gardermoen og Jessheim

Ruter legger særlig vekt på en tilbudsutvikling som bygger opp om ønsket struktur for arbeidsplasskonsentrasjoner og by-, tettsteds- og senterutvikling for øvrig. Dette gjelder tunge målpunkter også i Oslos ytre sone og konsentrasjoner i Akershus som Sandvika, Asker sentrum, Lillestrøm/Ahus, Jessheim/Gardermoen og Ski/Ås. Samlet virkning av økt markedsgrunnlag og bedre tilrettelagt kollektivtrafikk skal gjøre det mulig å øke kollektivtrafikkens markedsandeler vesentlig også lokalt til og fra disse områdene.

Utvikling 2000–2010. Indeks: 2000=100



Kollektivtrafikkens andel av motorisert trafikk



Kollektivtrafikken i Oslo og Akershus har de senere årene vokst klart sterkere enn befolkningen og biltrafikken, og markedsandelen har følgelig økt markert.

2.4

Arealbruksutvikling og kollektivtrafikkutvikling

Styrt konsentrasjon. Uten et kollektivtrafikkorientert arealplangrep er det vanskelig for Ruter å lykkes godt i arbeidet for økt kollektivtrafikk og høyere kollektivandeler. Dersom kollektivtrafikk skal være et reparerende tiltak etter en planlegging og utbygging på biltrafikkens premisser, blir resultatet aldri godt, og ikke i samsvar med de målene som settes i overordnede planer.

Den prinsipielle forståelsen for disse sammenhengene er økende. Men i praktisk kommunepolitikk viser det seg at vi ofte står overfor vanskelige avveininger. Ruter som ansvarlig for lokal kollektivtrafikk er avhengig av argumenters kraft alene, og har ikke de virkemidlene i form av innsigelsesmyndighet som statsetater som Statens vegvesen og Jernbaneverket har. Dersom en fortsatt skal ha et slikt innsigelsesinstitutt, bør kollektivtrafikkens rolle styrkes ved at ansvarlige for trafikktilbudet bringes inn.

Et mer kollektivtrafikkorientert plangrep innebærer blant annet:

- Konsentrasjon av utbyggingen til Oslo sentrum og indre sone og prioriterte knutepunkter i Oslo og Akershus.
- Sentralisert plassering av arbeidskraftintensiv næringsliv er av særlig viktighet, også fordi det da er lettere å få etablert en restriktiv parkeringspolitikk.
- Boliger og arbeidsplasser plasseres i eller mellom allerede utbygde områder, slik at det naturlig legges til rette for effektive kollektivtrafikklinjer med høy frekvens.

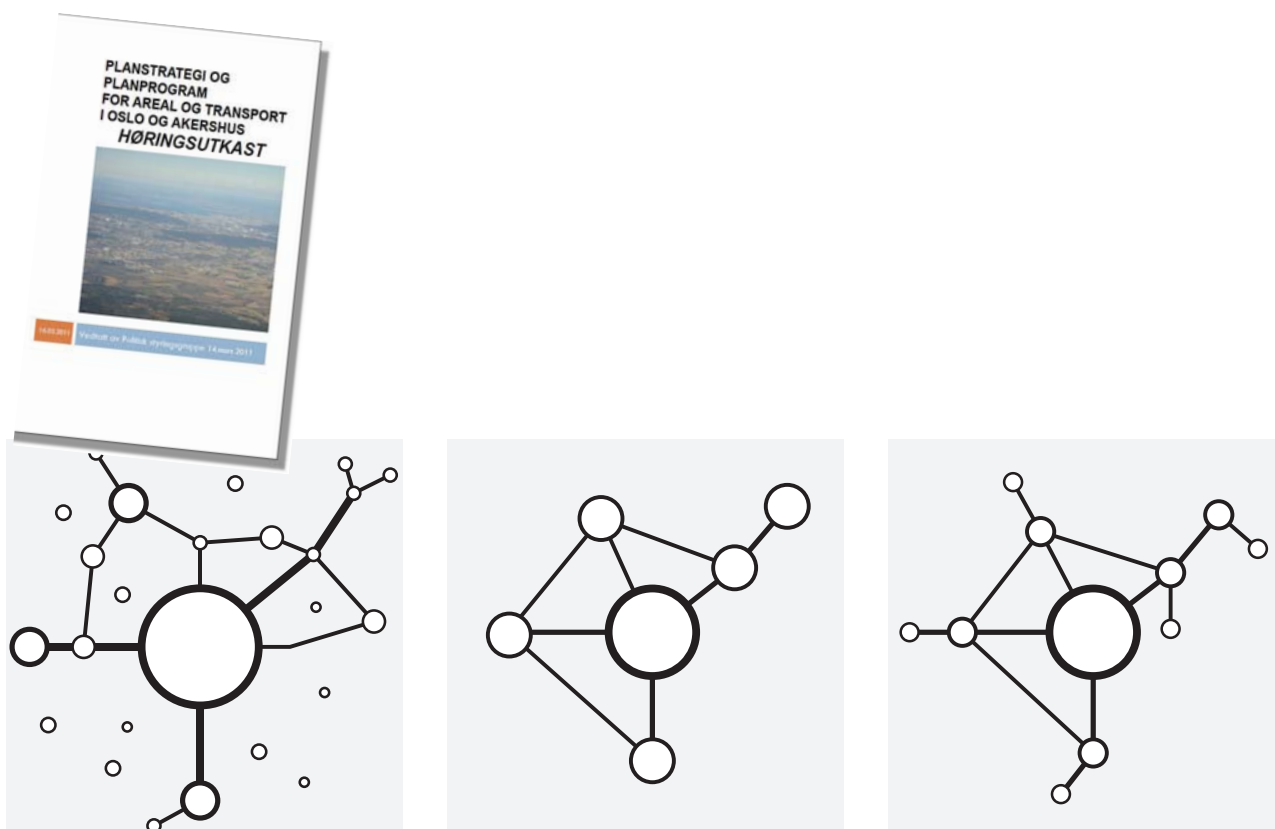
I enkelte sammenhenger kommer disse retningslinjene i konflikt med andre prioriterte hensyn. Markavern og jordvern gir i utgangspunktet en spredt utbygging med lange reiseveier. Hovedstadsområdet 1,5 millioner innbyggere legger beslag på store arealer sammenlignet med andre europeiske storbyområder. Reiseveiene blir lange, og behovet for motorisert transport tilsvarende stort. Økonomisk velstand bidrar til at behovene i stor utstrekning blir realisert.

Bærekraftig transport og jordvern. Ruter ønsker å bidra til å ta vare på og utvikle regionens blå og grønne verdier. I K2010 stilte vi imidlertid spørsmål ved enkelte aspekter, f.eks. prioritering av jordvern helt inn mot stasjonsplattformene i stasjonsbyer som Ås. En samlet miljøvurdering tilsier kanskje at det riktige å satse på trafikkgenererende aktiviteter i umiddelbar nærhet av knutepunktstasjoner som har og vil få et godt togtilbud. Den senere prosessen har vært svært konstruktiv. Ruter har sammen med Ås kommune og Miljøverndepartementet gjennomført en utredning som er dokumentert i Ruterrapport 2010:15. Samtidig har Ås kommune vedtatt en kommuneplan som innebærer en konsentrasjon om stasjonsbyen og at stasjonsnære jorder etter hvert disponeres til utbyggingsformål.

Regionalt plansamarbeid. Ledet av Miljøverndepartementet i de innledende fasene er det igangsatt et plansamarbeid som omfatter Oslo og Akershus. Ruter er blant de deltakende faginstansene. Arbeidet har tidsperspektiv 2030 og skal konkludere med retningslinjer fastsatt i statsråd.

Dette samordningsgrepet er svært positivt, men Ruter kunne ønske at det geografiske området var mer funksjonelt avgrenset og at tidsperspektivet var noe lengre. Sammenhengene med deler av særlig Buskerud og Østfold blir stadig viktigere, ikke minst på grunn av raskere transporttilbud. Og dersom en skal se resultater av en klar endring i utbyggingspolitikken, må en være innstilt på at det tar noe tid. På kort sikt er mye bundet, og etablering av ny infrastruktur er tidkrevende.

Fra plansamarbeidet foreligger et høringsutkast, som trekker opp alternative strategier og foretar prinsipielle avveininger. Forståelsen for kollektivtrafikkens rolle og betydningen av en kollektivtrafikkorientert arealbruk er stor. anbefalingene er imidlertid foreløpig lite konkrete og operasjonelle.



Det regionale plansamarbeidet studerer alternative utbyggingsmønstre. Til venstre: Trend/videreføring av historisk utbyggingsmønster. I midten: Konsentrert utvikling av byer. Til høyre: Utvikling av byer, stasjonsbyer og større knutepunkter.



Ruterrapporten om miljø- og samfunnsregnskap for fortetting på stasjonsnære jorder belyser avveiningene mellom jordvern og miljøvennlig transport.



Skisse til trinn 1 i utvikling av Ås stasjonsby, med nærmere 20 000 innbyggere. (AsplanViak for Ruter)

2.5 Sårbarhet

Middel mot kø, kork og kaos. Hovedstadsområdet, og særlig Oslo og byområdet for øvrig, er helt avhengig av en velfungerende kollektivtrafikk. Snart skjer hver tredje motoriserte reise i regionen kollektivt, og i Oslo nærmer vi oss halvparten. I rushtidene mot sentrum er andelen nær 80 %. Både bosatte, arbeidstakere, elever og næringsliv baserer seg på tog, metro, trikk, buss og båt for å komme til og fra. I indre by i Oslo har nå under halvparten av de bosatte bil til disposisjon. Alternativet til en omfattende kollektivtrafikk er ikke der, og det er ikke noe ønske om å ta den omdisponeringen av arealbruken, den vei-, gate og parkeringsutbyggingen og de miljø- og sikkerhetsproblemene som melder seg, om vi skulle basere oss på bilbruk i større omfang.

På en slik bakgrunn kan man forbauses over at vi indirekte har akseptert at kollektivtrafikken ikke er mer påregnelig enn i dag. Tid er penger for oss alle. Næringslivet er avhengig av at de ansatte kommer på jobb, at reiser og møter kan gjennomføres i følge timeplan og at varene kommer frem. Som en konsekvens av erfaring med pålitelighetssvikt legger mange av oss inn ekstra slakk ved å ta en avgang eller to tidligere enn det som egentlig skulle være nødvendig, når det er en viktig avtale eller flyavgang som skal nås.

For å få mer kunnskap og noe kvantifisering omkring kollektivtrafikkens, og dermed samfunnets, sårbarhet på dette området har Ruter engasjert Det Norske Veritas til å gjennomføre en utredning, som er dokumentert i Ruter-rapport 2011:7. Kunnskapen følges opp med initiativ overfor operatører og aktuelle organer eksternt.

Forsinkelser for over 3 milliarder i året. Vurderingene av de samlede samfunnskostnadene ved den punktlig-hetssvikten vi kan registrere, baserer seg i stor grad også på PROSAM-rapport nr 187, utarbeidet av Urbanet Analyse i 2010. Forsinkelsene i regionens kollektivtrafikk synes å gi et årlig tidstap på over 3 milliarder kroner. Selv om det neppe er realistisk å eliminere alle forsinkelser og innstillinger, viser beregningene at det ligger en betydelig gevinst for oss alle i å satse på tiltak som gir en mer pålitelig kollektivtrafikk. Tiltakene kan gjelde alt fra omfattende fornyelser til parkeringshåndheving.

En kvart million for en liten trikkestans. Veritas har analysert konsekvensene av en rekke små og store hendelser. Årsakene til f.eks. en trikkestans kan variere, men virkningene blir ofte de samme. I beregningene er det tatt hensyn til følgekonskvenser i den berørte delen av nettet med tilhørende passasjerer, men også til at kundene etter en tid tilpasser seg og velger andre reisemåter der det er mulig. Dette illustrerer for øvrig betydningen av en bedre avviksinformasjon og et apparat til raskt å foreta omlegginger og omdisponeringer.

Passasjerenes tidskostnader er beregnet til 280 000 kroner for en typisk halvtimes trikkestans på en sentral fellesstrekning med tre linjer, hver med 10 minutters rute. Slik stans skyldes vanligvis feilparkerte biler, og samlede kostnader for slike feilparkeringer har de senere årene variert mellom 4 og 17 millioner kroner. Variasjonen skyldes både ulike snømengder og ulike rutiner. Antakelig er det for mange som ikke tenker over alle følgekonskvensene og hvor mange som rammes. Dette kan også være bakgrunnen for at vi litt for ofte ser det som må oppfattes som litt ubetenksom stans av utrykningskjøretøyer. Bare ved å stå litt annerledes ville man åpne for at trikken kommer forbi.

11 millioner for en tre timers stans i fellestunnelen.

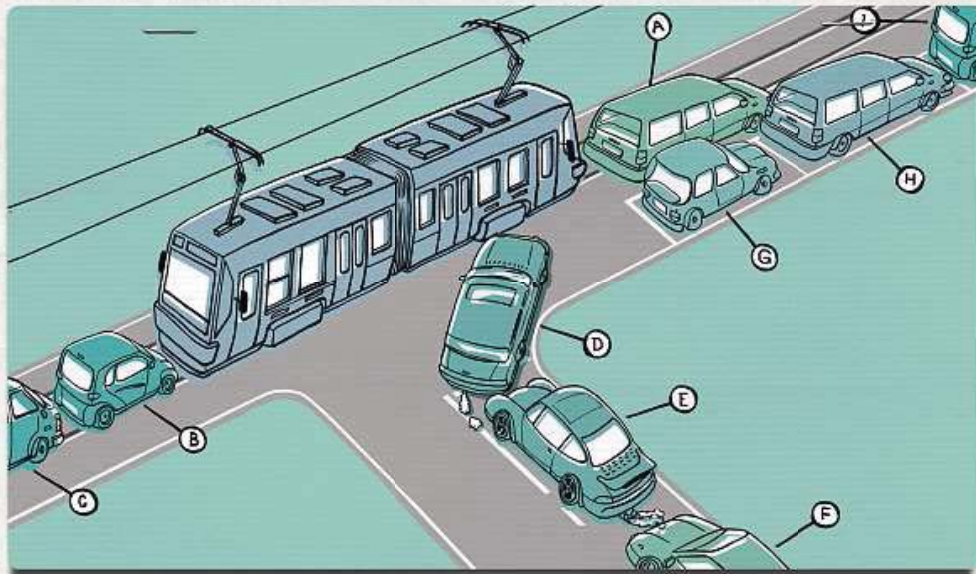
Stans i metroens fellestunnel har vanligvis en intern, teknisk årsak, og sårbarheten reduseres best ved forsert oppgradering av teknisk standard. Men også for metro kan det være grunn til å gjennomgå de avveiningene som gjøres ved myndighetspålagt midlertidig stans, for å se om passasjerenes og samfunnets tidskostnader har relevant vekt.

Kostnadene for en tre timers stans i fellestunnelen er beregnet til 11 millioner kroner og en ett døgns stans i hele metronettet til 55 millioner kroner.

8 millioner for ett døgn uten SIS. Utfall av sanntidsinformasjonssystemet gir manglende meldinger til signal-prioriteringen, og ett døgns forsinkelser gir et tidstap for kundene på buss og trikk tilsvarende 8 millioner kroner.

8 millioner for ett døgn uten Nesoddbåten. Full stans i fergetrafikken til Nesodden i ett døgn, f.eks. pga stengt brygge og terminal, har en tidskonsekvens på 8 millioner kroner.

TRAFIKKETATENS
TRAFIKK-QUIZ



- ① Hvilken bil står feilparkert?
- ② Hva tror du føreren av trikken tenker?
- ③ Hvor mange av passasjerene på trikken klapper akkurat nå?
- ④ Hvilken unnskyldning skal føreren av bil B bruke når han ringer barnehagen?
- ⑤ Hva i all verden skal paret i bil C snakke om mens de venter?
- ⑥ Hvor høyt tror du barnet i baksetet av bil D gråter akkurat nå?
- ⑦ Hvordan tror du det står til med blodtrykket til føreren av bil E?
- ⑧ Hvor lenge tror du hunden i baksetet på bil F klarer å holde seg før den tisser?
- ⑨ Hvor blid tror du sønnen til føreren av bil J blir for at han ikke rekker bandøvingen?
- ⑩ Hva slags unnskyldning skal føreren av bil K bruke til kona som allerede har reagert på mye overtidsjobbing i det siste?

Eksempel fra kampanje fra Bymiljøetaten for å øke bevisstheten om konsekvenser av uvetting parkering.
 (Side 1 av 2 i avisannonse)

2.6

Trender og utviklingstrekk

Økende kvalitetskrav og vekt på symbolverdier. I løpet av de kommende femti årene vil Norge antakelig bevege seg ut av oljealderen. Byer med et godt service- og kulturtilbud, og med gode forbindelser til andre byer, har en konkurransefordel om arbeidskraft og næringsutvikling i et globalt marked. Symbolverdier, som sender signaler til omverdenen om livsstil og tilhørighet, blir stadig viktigere enn de rent funksjonelle verdiene som kollektivtrafikken tradisjonelt har vært assosiert med. Økende kjøpekraft gjør det mulig for den enkelte å være med på stadig nye forbrukstrender. Men økt kjøpekraft kan, i tillegg til økt forbruk, også benyttes til å signalisere skifte fra materielt fokus til en mer verdiorientert livsstil. Individualisering av behov gjør etterspørselen etter varer og tjenester mer kompleks enn det vi tradisjonelt har vært vant til. Det meste er tilgjengelig, og mange vil ha noe som skiller seg ut fra det øvrige på markedet. Dette gjør at også transportetterspørselen blir mer kompleks.

For å møte denne forventingen må kollektivtrafikken ha høyere kvalitet og kapasitet enn i dag. Et nettverk bygd på prinsipper om enkelhet og høy kapasitet, svarer på en mer kompleks transportetterspørsel. IKT legger til rette for individbaserte løsninger og mest mulig sømløse reiser. Selv om IKT gir tekniske muligheter for redusert fysisk persontransport, tyder erfaringer så langt på at menneskers behov for å møtes i tradisjonelle former, opprettholdes.

Samtidig som innbyggernes realinntekt forventes å øke, vil alderssammensetningen i befolkningen endres. Oslo og Akershus har i dag en forholdsvis ung befolkning, hvor de over 65 år utgjør kun ca 12 % av innbyggerne. I 2060 vil én av fire tilhøre gruppen 65+, og av veksten på ca 750 000 nye innbyggerne antas over 250 000 å tilhøre den eldste gruppen. Andelen yngre (inntil 20 år) antas å ligge på dagens andel, ca 25 %.

Hvilke langsiktige konsekvenser en slik utvikling vil ha, vil henge sammen med hvilke ordninger som finnes for at de over 65, og som ønsker det, kan stå lenger i arbeid, og dermed vil være avhengig av å reise til/fra jobb. Det kan finnes argumenter for at veksten utenom rush blir sterkere enn veksten i rush, da flere etterspør fritidsreiser som ledd i en aktiv alderdom. Det bør uansett tas høyde for at fremtidens pensjonister, dvs dagens kollektivtrafikanter, vil reise mer kollektivt i sin alderdom enn dagens eldre, som vokste opp med

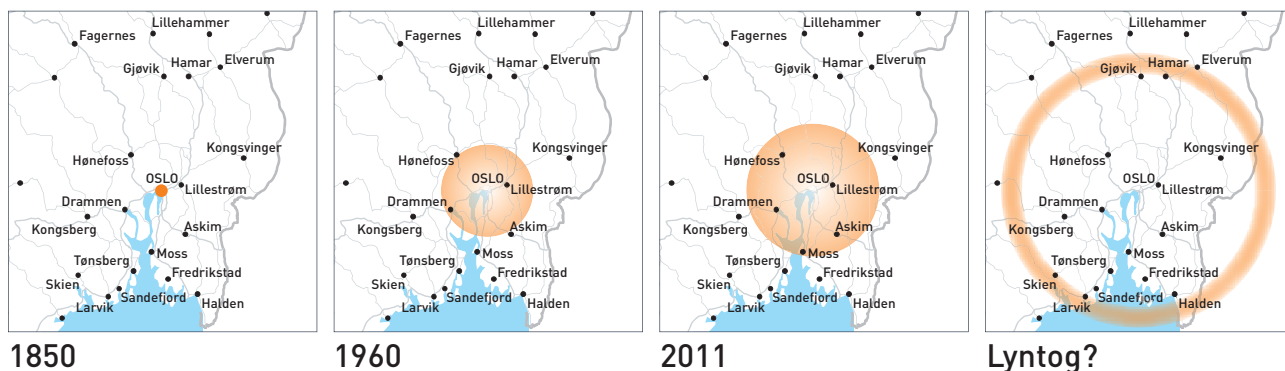
privatbilisme og liberalisert bilsalg. Flere eldre aktualiserer uansett arbeidet med å tilrettelegge for universell utforming i alle deler av kollektivtrafikksystemet.

Energieffektivitet og utslipp av klimagasser. Mye tyder på at problemene som følger av lokal luftforurensning og støy, gradvis vil bli redusert som følge av teknologisk utvikling og stadig strengere krav til nye kjøretøy. Utslipp av klimagasser vil likevel være et økende globalt problem, og utslippene fra samferdselssektoren utgjør en betydelig andel, og vil vokse kraftig, med mindre drastiske tiltak iverksettes. Samferdselssektoren kan bli stilt overfor helt nye krav, f eks utledet av hensyn til klima, beredskap, energieffektivitet og helse. Disse ser vi ennå ikke, men vi må ha en bevissthet rundt at nye krav oppstår innenfor aktuell planleggingshorisont.

Det kan ventes en fortsatt gradvis elektrifisering av transportsektoren. Dette løser likevel ikke problemet, da produksjon av elektrisitet og kjøretøyer også gir utslipp av klimagasser. Energieffektivisering vil etter alt å dømme få økt oppmerksomhet. Det er mer energieffektivt at vi reiser sammen enn i hvert vårt kjøretøy. Og økt andel kollektivtrafikk er et kostnadseffektivt tiltak for å redusere utslippene av klimagasser.

Økende aksjonsradius. Nye, og som regel raskere, transportløsninger resulterer i lengre reiser. Loven om reisetidens konstans tilsier at gjennomsnittsmennesket tar ut gevinstene ved økt hastighet ved å øke sin aksjonsradius, fra fotgjengerbyen via sporvognsbyen til motorvei- og ekspresstog- og senere lyntogregionen. Avstander mellom bolig og arbeidsplass, service- og fritidsaktiviteter og omgangsvenner øker.

En slik økt aksjonsradius har fordeler for befolkningens valgmuligheter, arbeidsmarkedet og byregioners konkurransekraft, der man satser på kapasitet og hastighet i transportsystemene. På den annen side er kortreist en kvalitet også i persontrafikksammenheng, med lavere energibruk og færre skadevirkninger for miljøet. Bevissthet rundt disse forholdene trengs for å gi en riktig avveining i den samordnede areal- og transportplanleggingen.



Nye, raskere reisemuligheter gir økt aksjonsradius, og de funksjonelle byområdene, med et felles arbeids- og service-tilbud, øker i utstrekning. (Grov, prinsipiell illustrasjon av én times reisetid fra Oslo sentrum)



Trikken har både funksjons- og miljøeffekter for bylivet.

2.7

Samfunnsregnskap

Kr 1,78 i nytte per tilskuddskrone. Dagens nivå for offentlig tjenestekjøp i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er i sum klart samfunnsøkonomisk lønnsomt. For hver bevilget tilskuddskrone får samfunnet igjen kr 1,78 i form av trafikantnytte og verdien av redusert biltrafikk. Hvis kollektivtrafikktilbudet i Oslo skulle vært drevet uten tilskudd, ville det innbære mer enn en fordobling av dagens priser og et redusert rutetilbud. Det ville ut fra analysene gitt 40 % færre passasjerer og 12 % økt biltrafikk, og et netto samfunnsøkonomisk tap på ca 1,3 mrd kr. Det samfunnsøkonomiske tapet ved redusert tilskudd kan også tolkes som gevinsten av å beholde dagens nivå.

Samfunnsøkonomisk optimalt å øke tilskuddet.

Utredninger som Urbanet Analyse har gjort for Ruter, viser videre at det vil gi betydelig samfunnsøkonomisk gevinst å øke tilskuddene til kollektivtrafikken i hovedstadsområdet. Gevinsten er størst i metro- og bybussnettene.

Blant annet har en sett på mulige kombinasjoner av økte bilbrukskostnader, lavere parkeringsdekning og økt kollektivtrafikktilbud ved økt offentlig tjenestekjøp. Slike scenarier kan i et eksempel med tilskuddsøkning nær 1 mrd kr gi en kollektivtrafikkøkning i dagens marked på over 25 %, og nær 20 % reduksjon i biltrafikken. Aller best samfunnsøkonomi gis ved økte bilbrukskostnader kombinert med dagens tilskuddsramme.

Et samfunnsøkonomisk optimalt kollektivtrafikktilbud i Osloregionen vil kreve ca 750 mill kr i økte tilskudd, og vil kunne gi 15 % flere kollektivtrafikkpassasjerer og 4 % redusert biltrafikk, alt vurdert ut fra dagens befolknings- og trafikkmengder. Utslippene av CO₂ og partikler (PM₁₀) ville reduseres med 3 %. Den netto samfunnsøkonomiske gevinsten er på 117 mill kr, noe som gir en nytte på kr 1,16 per tilskuddskrone. Gevinsten inkluderer ca 24 000 tonn redusert årlig CO₂-utslipp.

For hver 100 mill kr i økt offentlig tjenestekjøp ville kollektivtrafikken kunne vokse med ca 3 % og biltrafikken reduseres med ca 1 %.

Virkning av tilskuddsendringer (Millioner kroner)				
	Uten tilskudd	Optimalt tilskudd	Per 100 mill kr økt tilskudd	Per 1 % økt tilskudd
Endret tilskudd	-1 615	737	100	14,9
Skattekostnad	-323	147	20	3,0
Trafikantnytte	-2 502	865	130	17,9
Redusert biltrafikk	-703	137	24	3,3
Netto samfunnsøkonomisk gevinst	-1 267	117	35	3,3
Nytte per tilskuddskrone	-1,78	1,16	1,36	1,22

Endringer i nytte av tilskudd til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus ved alternative tilskudd. Samfunnsøkonomisk optimalt nivå ville være 737 mill kr høyere enn i beregningsgrunnlaget eksklusiv O3, avrundet til 750 mill kr nå.



Best samfunnsøkonomisk resultat for trafikk i storby gir økt satsing på kollektivtrafikk i kombinasjon med endrede rammer for bilbruk, ved noe høyere bilbrukskostnader.



2.8

Kollektivtrafikkens muligheter og utfordringer

Samfunnsnyttens tilsier bedre rammer. Det er bred oppslutning om offensive mål for kollektivtrafikken, og utviklingen i Oslo og Akershus de senere årene har vist at det nytter å satse. I storby er kollektivtrafikken den mest effektive problemløseren, og samfunnsnyttens av nye kollektivtrafikktiltak er gjennomgående høy i vårt område. Kollektivtrafikken kan bidra til å strukturere og betjene en miljøriktig byutvikling. Enigheten om disse sammenhengene omfatter også næringslivet og fagansvarlige veimyndigheter blant annet.

Med et slikt utgangspunkt bør en kunne gå løs på de utfordringene som ligger i for svake styringsmekanismer innen samordnet areal- og transportplanlegging, og økonomiske rammer som er lavere enn det samfunnsøkonomisk optimale. Både styringsutfordringene, de samfunnsøkonomiske aspektene og behovet for en optimal rolledeling mellom lokal jernbanetrafikk og øvrig kollektivtrafikk tilsier et bredere statlig engasjement.

Videre kan myndighetene med forholdsvis enkle grep endre rammebetingelsene for kollektivtrafikken, f.eks ved bedre bymiljøinnretning av avgiftsprofilen for biltrafikken, skattefritak på månedsbilletter osv. Dessuten kan kollektivtrafikken bidra effektivt til et bedre klimaregnskap, særlig ved at flere reiser kollektivt, men også ved at den selv drives med tilnærmet nullutslipp, dersom man vil betale for det.

Ikke minst i en situasjon hvor trafikantene gjennom handling nå viser at de ønsker å reise mer kollektivt - i tråd med politiske mål - er det uheldig at de skal møtes av kapasitets- og pålitelighetsproblemer, og at trikk og buss skal bli stående i bilkø. De samfunnsøkonomiske kostnadene ved forsinkelser i hovedstadsområdets kollektivtrafikk er som nevnt på over 3 milliarder kroner i året. Prioritering av fremkommelighet for trikk og buss vil i noen sammenhenger måtte skje på bekostning av biltrafikken, men i sum vil nytten være sterkt positiv.

Mer og bedre kollektivtrafikk for pengene. Uavhengig av de eksternt gitte rammene er det betydelige muligheter for forbedring internt i kollektivtrafikken, gitt politiske rammer lokalt som åpner for det. En kombinasjon av for svakt utviklede incitament i busstrafikken og monopolleverandører for tog, metro og trikk gjør at vi i sum produserer for dyrt og er for dårlige på innovasjon. Kvaliteten blir lavere enn det burde være, men her er også manglende eller lite relevant oppfølging og sanksjon fra Ruters side en del av årsaksbildet.

Samtidig ligger det store muligheter i implementering av trafikantinformasjonsprogrammet TID, offensiv satsing på stoppestedene som informasjons- og salgspunkter, videre utnyttelse av det store potensialet som ligger i et serviceinnstilt trafikkpersonale og ikke minst et nettverk som gir enda bedre tilpasning til nye og nåværende kunders etterspørsel. Ikke minst gjelder mulighetene for bedre nettverkstilpasning tverrgående forbindelser, der det kan være et tilstrekkelig markedsgrunnlag.

Skillet mellom statlig og lokalt ansvar gir i dag suboptimalisering og en komplisert og kostbar administrasjon. Vi har i realiteten to baneverk og to innkjøpsorganisasjoner for lokal kollektivtrafikk i hovedstadsområdet.

Befolkningen har tro på kollektivtrafikken. Nordisk benchmarking viser at befolkningen i Oslo og Akershus i enda større grad enn i de øvrige nordiske hovedstadsområdene har tro på kollektivtrafikkens samfunnsmessige betydning. Samtidig gir de uttrykk for at folk vil reise mer kollektivt i fremtiden. Dette utgangspunktet er verdifullt for Ruters satsing, og det bør være et godt grunnlag for politiske prioriteringer lokalt og nasjonalt.





3

Perspektiver 2060 -
med tre ganger flere reiser

3.1

Behov for vesentlig økt kapasitet

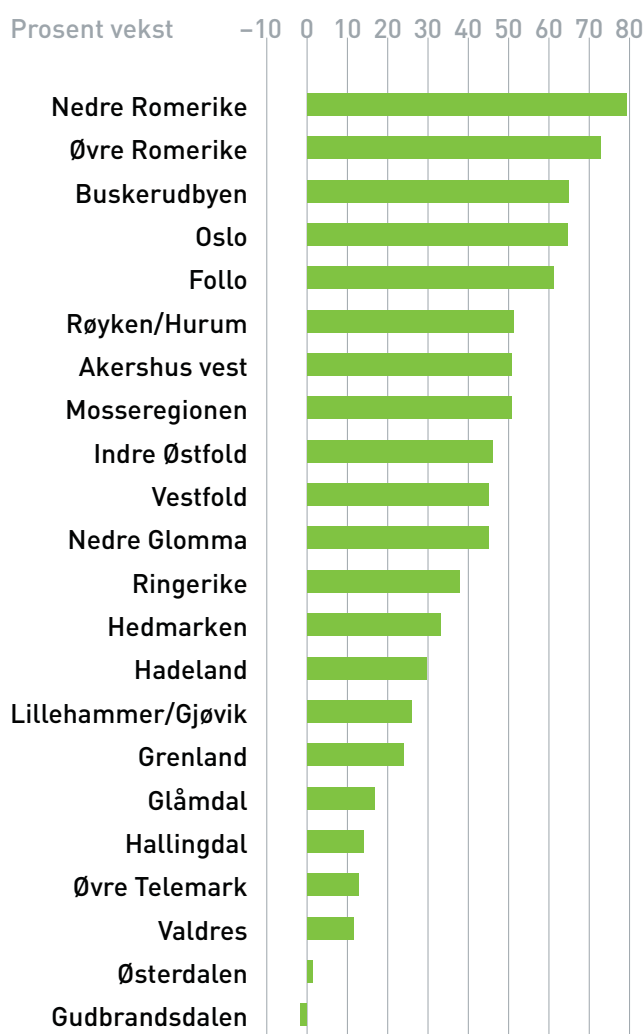
Tre ganger så mange reiser. Oslo er et av de aller sterkest voksende storbyområdene i Europa. Likevel har vi, ved å satse på en kollektivtrafikk som har lyktes, så langt unngått det trafikkinfarkt vi ellers lett kunne fått. Antall kollektivtrafikkreiser i Ruters område har økt med nær 20 % på tre år, og det er fortsatt en god veksttrend. Befolkningen har tro på kollektivtrafikkens rolle, veimyndighetene peker på kollektivtrafikken som løsningen på trafikktutfordringene, og lokale politiske myndigheter leder an så langt de økonomiske rammene rekker.

Det er bred oppslutning om målet om at kollektivtrafikken skal ta det vesentlige av motorisert trafikkvekst. De senere årene har vi lyktes i Oslo og nærområdene i Akershus. Dette krever imidlertid stadig økt kapasitet, med tilhørende kostnader. Skal kollektivtrafikken ta trafikkveksten, kreves det ut fra dagens nivå at veksten i antall reiser blir omtrent tre ganger befolkningsveksten, og følgelig rundt 5 % årlig. Hvert år er det et behov for økt kapasitet som kan tilsvare ett seksvogners metrotog, to trikker, 10 bybusser, 15-20 regionbusser og to doble lokaltogsett.

Prognoser på 50 års sikt må bli usikre, men mye taler for at vi i Oslo og Akershus da vil kunne ha 750 000 flere innbyggere. I det funksjonelle hovedstadsområdet, som også inkluderer deler av Buskerud og Østfold og noen kommuner i Oppland og Hedmark, vil det dreie seg om en økning i størrelsesorden 1 million, til i alt rundt 2,5 millioner innbyggere.

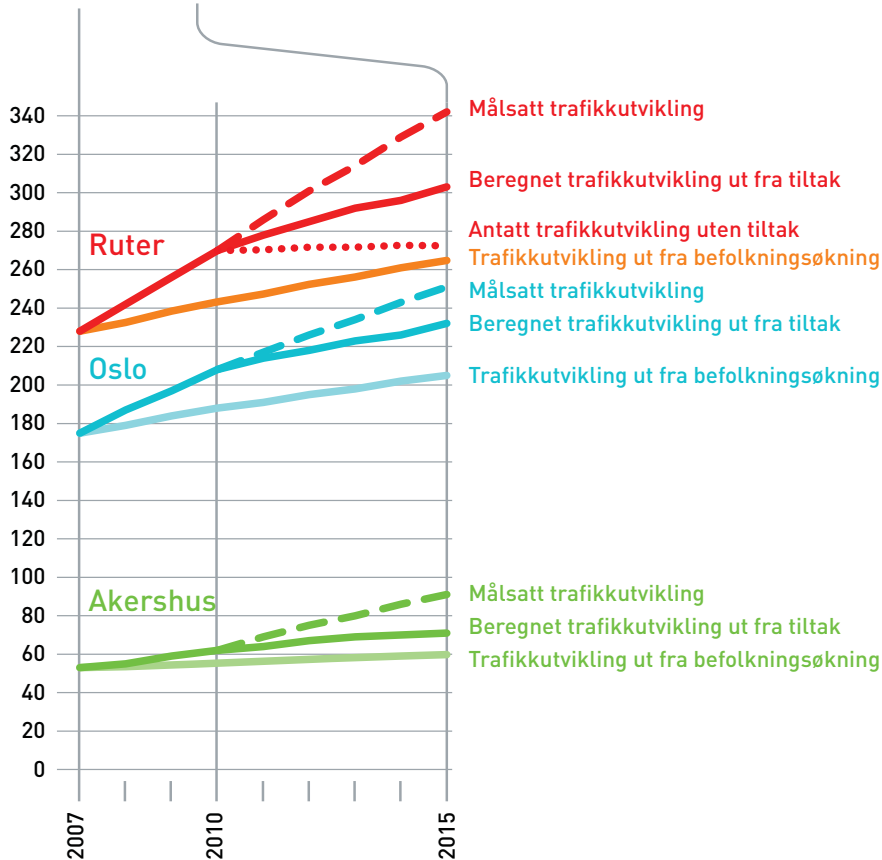
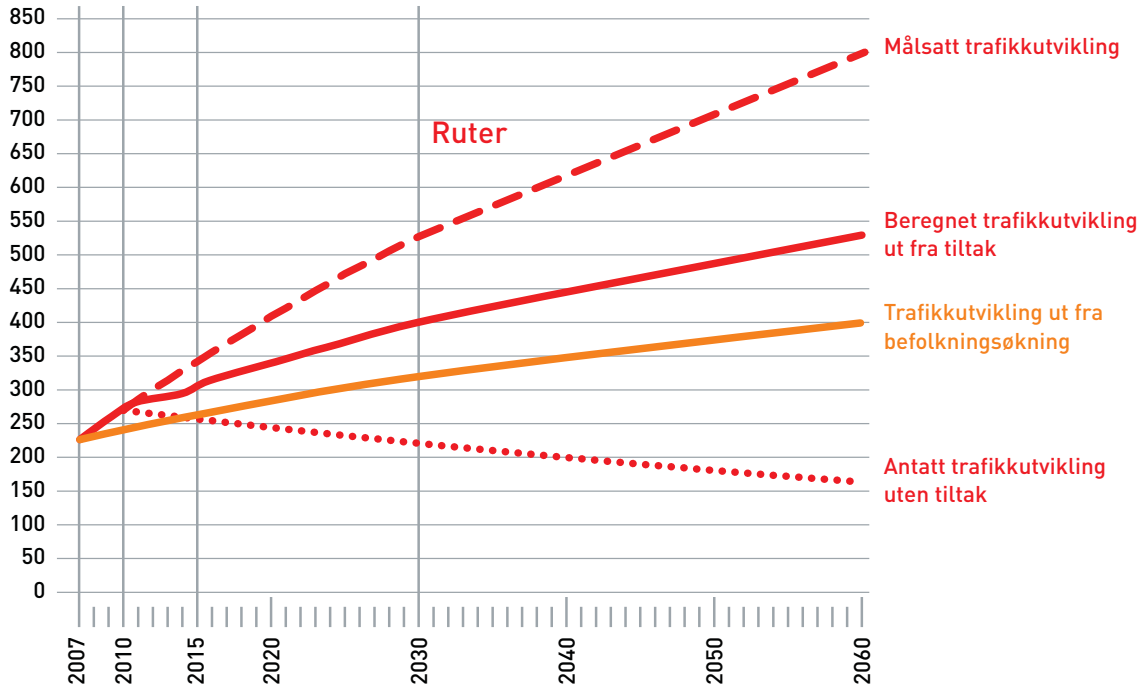
Flere bosatte og arbeidsplasser gir økt trafikk, og med den antatte veksten kreves nye grep, som godt kan sammenliknes med starten på metro- og motorveibyggingen for 50 år siden. Skal kollektivtrafikken ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk, gir det ca 530 millioner reiser i 2030 og ca 800 millioner i 2060, mot ca 270 millioner nå i Oslo og Akershus. I 2030 vil årlig klimagevinst ved at kollektivtrafikken tar veksten, være ca 0,5 millioner tonn CO₂.

Når nye grep skal og må tas, er det vesentlig at retningen og innretningen er riktig. I motsatt fall kan det gjøres store feilinvesteringer, til skade for den regionale utviklingen. Valget mellom en bilbasert og en miljø- og kollektivtrafikkorientert strategi synes tatt. Et bilscenario ville i følge KS-rapport 23/2011 koste omtrent det dobbelte av et miljøscenario. Målene tilsier en klar kollektivtrafikketsatsing.



Antatt relativ vekst i regionene på Østlandet frem mot 2060. Sterkest vekst antas å komme sentralt og ved fjorden, dvs. i Oslo og Akershus, i Buskerudbyen, på Hurumlandet og i Mosseregionen. (Datagrunnlag fra NTP-utredning utarbeidet av Jernbaneverket og Statens vegvesen)

Millioner reiser per år



Forutsetninger og muligheter for vekst i regionens kollektivtrafikk frem mot 2060 (øverst) og 2015.

3.2

Ruters ambisjon for å løse utfordringen

Kvalitet og kapasitet. En god kollektivtrafikk må tilfredsstillende en rekke kvalitetsaspekter, som sikkerhet, trygghet, miljø, pålitelighet, frekvens, tilgjengelighet, komfort osv. Men det grunnleggende er kapasitet. Kundene må komme med når de ønsker å reise, og prioritering av etterspørselsregulerende tiltak, som tids-differensierte priser, vurderes ikke aktuelt som et vesentlig tiltak. Såkalt frakjøring skal normalt ikke forekomme, og eventuell trengsel må være innenfor akseptable rammer. Dessverre svikter regionens kollektivtrafikk av og til på dette området i dag. Årsaken er dels trafikkstans pga manglende vedlikehold eller etterslep i fornyelser, og dels at de økonomiske rammene ikke har tillatt en kapasitetsøkning i samsvar med gledelig etterspørselsvekst i hele nettet. Spesielt trangt er det på deler av trikkenettet og enkelte bybusslinjer og togavganger.

Ruter ønsker å tilby en attraktiv og kostnadseffektiv kapasitetsøkning, slik at det alltid skal være kapasitet til å ta målsatt trafikkvekst på en måte som kundene er fornøyd med. For å oppnå dette finnes alternative praktiske tilnærminger.

Prioritering. Arealbruken i form av regionalt utbyggingsmønster drøftes i neste kapittel. Men også for trafikkarealenes del har prioritering av bruk vesentlig betydning for mulige valg av løsninger. I Oslo sentrums buss- og trikkegater er det i praksis fullt. Tilsvarende gjelder for bussfeltet på E18 ved Lysaker og videre mot Oslo. Jernbanens Oslotunnel og metroens fellestunnel har ikke ledige slots, selv om økt tog lengde og et trafikktilbud som gir bedre utnyttelse av tilgjengelig kapasitet, kunne øke praktisk kapasitet noe. Kapasitetsbegrensningene tilsier rasjonering, slik at store enheter (trikk, superbuss, seksvognstog osv) og avganger med høyt belegg prioriteres.

Ved effektiviseringstiltak i dagens nett antas at vi vil kunne få en økning i kundetilgjengelig kapasitet på noe over 50 %. De tiltakene som da er nødvendig, vil imidlertid medføre ulemper for enkelte. Omstigning i knutepunkter vil bli mer aktuelt for de minst trafikkerte linjene - og dette vil gjelde alle driftsarter, også tog. I kollektivtrafikk-gater bør vi få opp kapasiteten ved strammere regulering av bilkjøring og parkering.

Kapasitetsøkning. For på lengre sikt å gi plass for 100 %, og senere 200 %, økt kapasitet trengs mer omfattende tiltak. I prinsippet kan vi gå i to retninger - gi bedre plass for kollektivtrafikken på gater og veier, eller satse på økt tunnelkapasitet. Kombinasjoner vil ofte bli løsningen.

Det er mye som taler for at bilparkering i prinsippet ikke bør skje på gategrunn, men henvises til parkeringsanlegg. Dette vil dels gi rom for mer effektiv trafikkavvikling, men også muligheter for grønne miljøgater der en ikke ønsker gjennomgangstrafikk. I en slik strategi kan en velge å legge mer biltrafikk i tunneler og gi gatene til trikk og buss. Kollektivtrafikken ville komme nærmere og biltrafikken fjernere.

Problemstillingen er drøftet i det faglige samarbeidet i Ruters perspektivgruppe, hvor Bymiljøetaten blant annet har bidratt med innspill til gatebruk for kollektivtrafikken. Ruters vurdering er så langt at det ikke er, eller raskt kan etableres, tilstrekkelig vilje til en radikal omlegging av gatebruken. Det alternative svaret blir da å basere seg på nasjonal investeringsevne og vilje til å prioritere hovedstadsområdet.

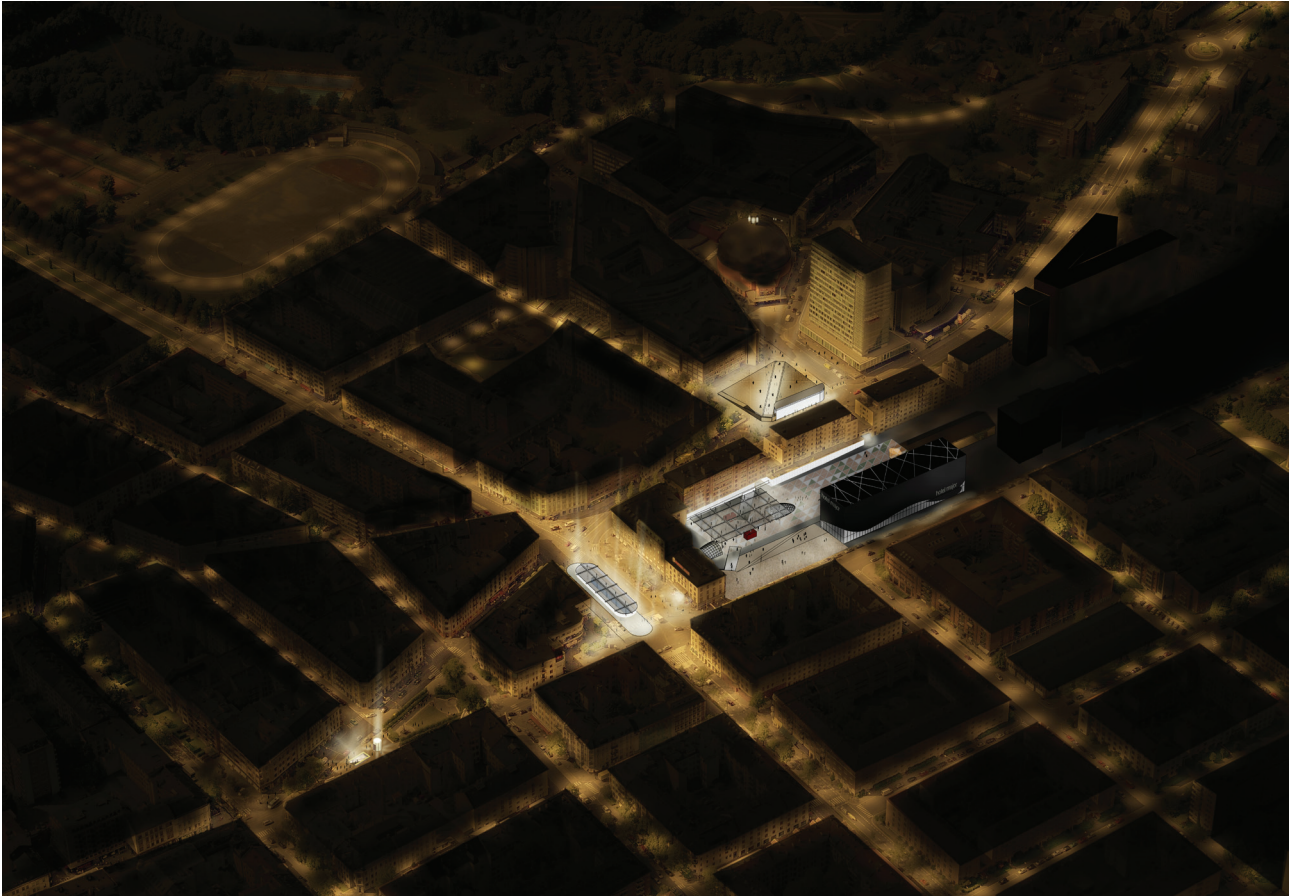
Nye baner og tunneler. Ruter anbefaler en kapasitetsstrategi med tre stolper:

1. En styrt miljø- og kollektivtrafikkorientert arealbruk
2. Effektiv fremkommelighet for trikk og buss, kombinert med større vogner
3. Ny tunnelkapasitet for metro og jernbane

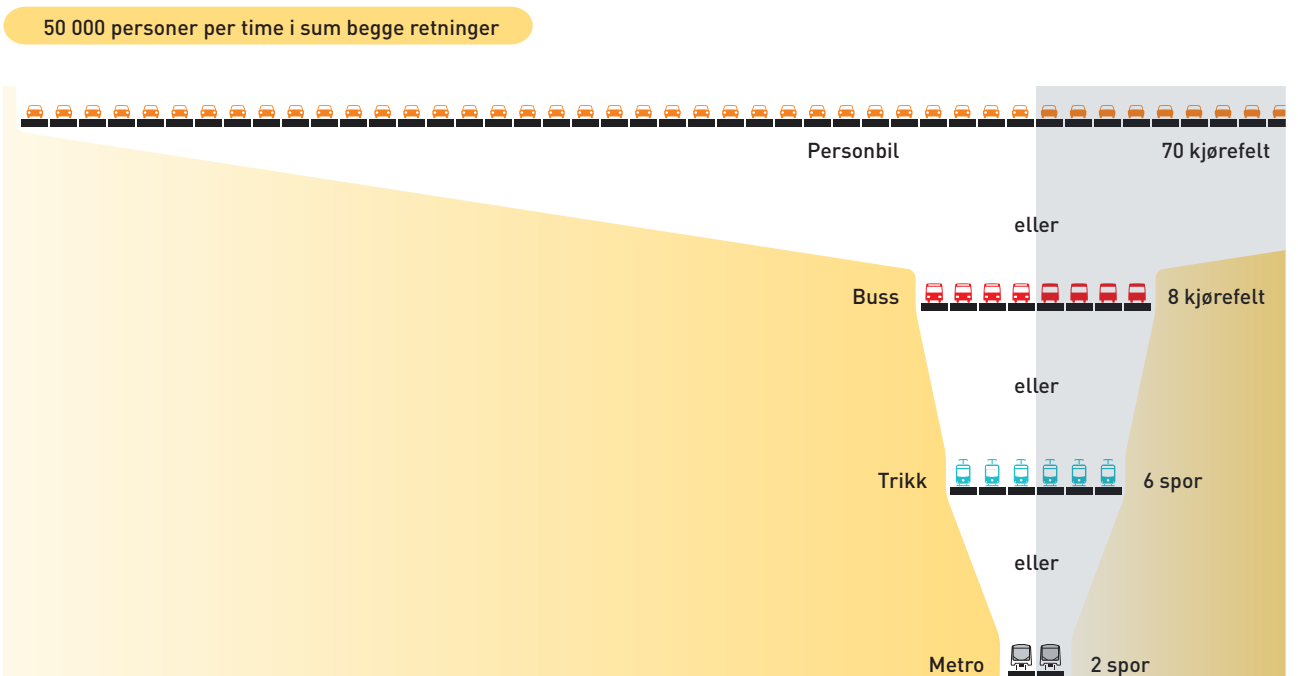
En arealbruk som ligger til rette for effektiv kollektivtrafikkbetjening, gjør det enklere å gi et attraktivt tilbud til en akseptabel kostnad. Bedre fremkommelighet gir også økt kapasitet på en svært effektiv måte.

Ruter har dessuten som ambisjon at vi, gjennom behandlingen av K2012 og det parallelle og oppfølgende arbeidet med NTP og til dels O3, skal få prinsipiell og handlingsrettet oppslutning om behovet for nye tunneler gjennom Oslo for metro og jernbane i overskuelig fremtid.

Nye tunneler gir økt mulighet for nye banegrener og -forlengelser, for metro i byområdet og for tog ellers i hovedstadsområdet. Når det samtidig satses på bussbaner, nye bybanetraseer og effektive terminaler og knutepunkter, vil kollektivtrafikken få tredobbel kapasitet i løpet av 50 år.



Visjon for fremtidig knutepunktstasjon på Majorstuen, med metrotunnel og ny jernbanetunnel.



Prinsippillustrasjon av infrastrukturbehov for å transportere 50 000 personer per time gjennom Oslo sentrum, i metrotunnel, med trikk, buss eller bil.

3.3

Alternative utviklingsstrategier

Arealbruk og transport. Når hovedstadsområdet befolkning skal øke med én million, og vi får tilsvarende utvikling i næringslivet, har arealbruksstrategiene, og ikke minst implementeringen av dem, helt avgjørende betydning for trafikkutviklingen og hvordan vi kan betjene den. En kollektivtrafikkorientert arealbruk er avgjørende for funksjonelle og miljøriktige løsninger, med høye kollektivandeler, uten kø, kork og kaos, og til akseptable kostnader.

Det regionale plansamarbeidet har lagt frem et høringsutkast med skisser til alternative utviklingsretninger og påvist gode sammenhenger mellom de valgene en tar og muligheten for suksess ut fra gitte mål. Avveiningene er imidlertid ikke konfliktfrie. Konflikten går langs akser som styring-marked, sentral-desentral, jordvern-stasjonsby/knutepunkt og endring-tradisjon/stabilitet. Det er verken nødvendig eller ønskelig å gå til ytterpunktet langs noen av disse aksene, men Ruter vil anbefale at en ut fra hensyn til måloppnåelse på transportområdet, med lav forurensning, få ulykker, lav energibruk og høy kollektivandel, går i retning av:

- Noe mer styrt arealbruk
- Tyngre utbygging primært i sentrale deler av regionen
- Stasjonsbyutvikling på bekostning av jordvern
- Endringsvilje med nye grep for vår tid og fremtiden

Blant de utviklingsretningene som det regionale plansamarbeidet har skissert, kunne en ut fra rent transportrasjonelle grunner anbefalt en ren konsentrasjon om utvikling av regionens byer. I K2012 har imidlertid Ruter valgt å legge til grunn en konsentrasjon om byer, stasjonsbyer og knutepunkter, supplert av naturlig fortetting ellers og begrensninger for spredt utbygging. Når arealplanmyndighetene har trukket endelige konklusjoner for fremtidig arealbruksmønster i regionen, vil Ruter innarbeide dette ved rullering av strategiplanen.

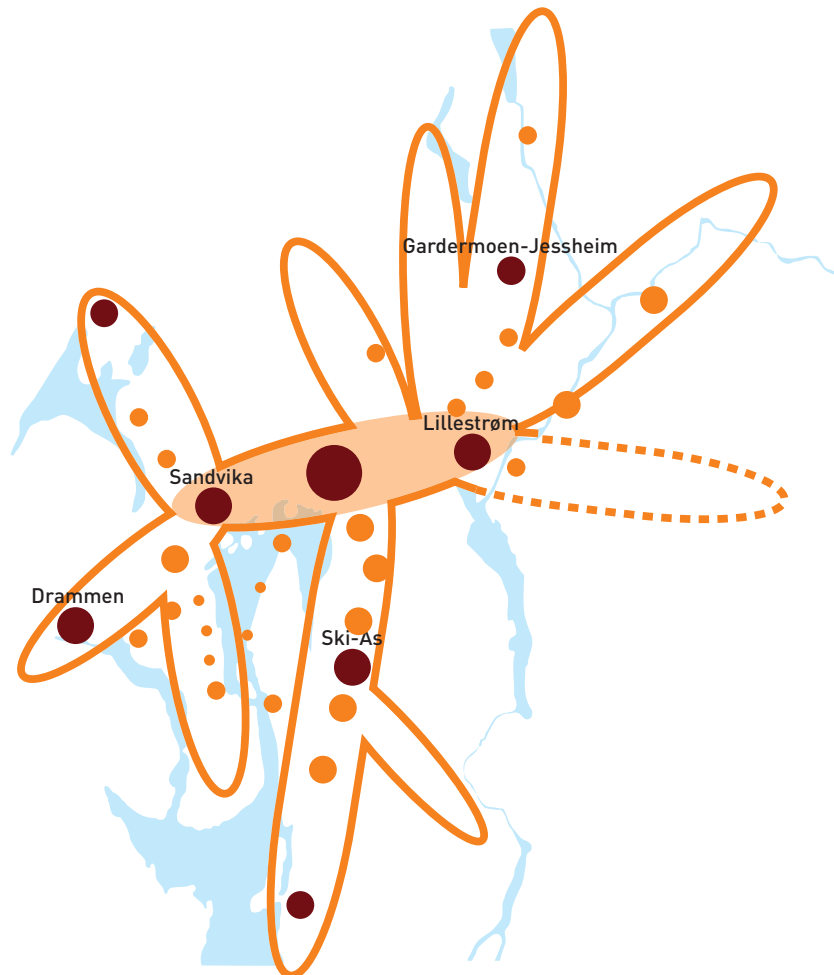
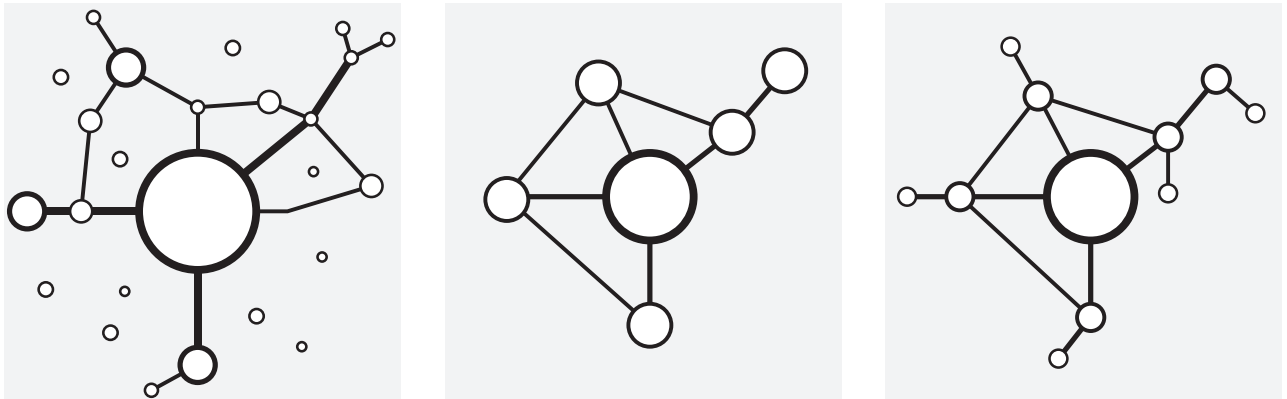
Etablerte og nye byer og stasjonsbyer. Dagens stasjonsbystruktur er av naturlige grunner et resultat av jernbaneutbyggingen i siste halvdel av det 19. århundre. Tettstedene vokste opp fordi toget ga nye transportmuligheter, og noen av tettstedene har utviklet seg videre til stasjonsbyer og byer. Disse etablerte stedene bør vi bygge videre på. Men samtidig er det naturlig at vi med de vekstprognosene som nå er aktuelle, vurderer om det også i vårt århundre bør etableres nye strukturer.

Knutepunkter i fingermønster. Båndbyer og korridor-mønstre gir mer konsentrerte trafikkstrømmer, som kan betjenes kollektivt på en attraktiv og kostnads-gunstig måte. Har båndene en rimelig høy utnyttelse, kan det ligge til rette for banebetjening og eventuelt ny baneutbygging. Deler av hovedstadsområdet har en slik struktur i dag, styrt av fjorden, dalene, markene og Drammenbanen, Østfoldbanen, Hovedbanen og Kongsvingerbanen.

Ruter skisserer kollektivtrafikk-løsninger basert på bånd og knutepunkter i et slags fingermønster, og med hovedvekt på de mer sentrale delene av regionen, omtrent innenfor Buskerudbyen, Røyken, Moss, Sørumsand, Jessheim, Nittedal og Ringerike. Sett i forhold til en trendutvikling vil det være ønskelig at en større del av veksten kommer i vest og syd. Dette gir bedre balanse i banenettene, og dermed er det lettere å oppnå nødvendig kapasitet og ønsket attraktivitet til akseptabel kostnad. Som grunnlag for våre langtids-perspektiver for kollektivtrafikken er veksten ellers skissemessig, grovt og høyst foreløpig fordelt slik at omtrent halve veksten kommer i det etter hvert sammenhengende bybåndet Sandvika-Oslo-Lillestrøm. I Oslo og ellers i bybåndet bør konsentrasjonen om knutepunktutbygging fortsette. Fjordbyen, Ensjøbyen og nedre del av Groruddalen planlegges for en vekst som det ligger vel til rette for å gi gode kollektivtrafikktilbud.

Av den øvrige veksten bør spredt utbygging, inkludert fortetting av de minste boligkonsentrasjonene, søkes gitt en begrenset andel, mens det satses sterkt på utvikling av byer, stasjonsbyer og nye miljøbyer. Utenfor bybåndet vil en målrettet utvikling av byer og tettsteder som Ski, Ås, Vestby, Kolbotn, Asker, Jessheim, Kløfta, Eidsvoll, Sørumsand og Årnes ha stor betydning for at vi skal lykkes med en miljøriktig areal- og transportpolitikk.

For den delen av veksten som i tilfelle kan betjenes av nye baner med nye stasjonsbyer, kan vi lettere enn i etablerte strukturer få miljøriktige løsninger i praksis. Ruters skisse antyder at størrelsesorden 200 000 av de nye innbyggerne i regionen kan finne bolig i nye miljøbyer. Slike miljøbyer må utredes nærmere. De tenkes bygd på prinsipper om miljørettede transportløsninger, rundt en moderne stasjon og med høy andel gående, syklende og kollektivreiser. Matebusser, eventuelt automatbane, til alle tog- eller ekspressbussavganger inngår.



Øverst: Det regionale plansamarbeidets alternative utbyggingsmønstre. Til venstre: Videreføring av historisk utbyggingsmønstre. I midten: Konsentrert utvikling av byer. Til høyre: Utvikling av byer, stasjonsbyer og større knutepunkter. Nederst: Ruters prinsipielle skissering av et tilpasset fingermønster med byer, stasjonsbyer og viktige knutepunkter.

3.4

Løsningen

En tredelt satsing. Ruter anbefaler at en styrking av regionens kollektivtrafikk skjer ut fra tre hovedformål:

1. Pålitelig drift ved reinvestering og fornyelse
2. Kapasitetsøkning for kritiske snitt og strekninger
3. Betjening av nye områder for regional vekst

Denne betraktningmåten kan gjelde på så vel kort som mellomlang og lang sikt. På kort sikt bør fornyelse ha størst oppmerksomhet. Deretter kommer kapasitet, og så betjening av nye områder. Denne rekkefølgen er prinsipiell og må ikke komme i veien for en praktisk tilnærming når nye utbyggingsområder etableres, og mulighetene for gode løsninger ellers vil gå tapt. Samtidig er rekkefølgen et argument for at fortetting i allerede utbygde og betjente områder prioriteres de første handlingsprogramperiodene. Aktivt samarbeid med arealplanmyndighetene må gi endelig prioritering.

3,6 milliarder i året? Oslopakke 3 (O3) har et tidsperspektiv til og med 2027. Det pågår for tiden en gjennomgang både av de langsiktige prioriteringene innenfor en slik ramme og av de fireårige handlingsprogrammene. De perspektivene som trekkes opp i dette kapitlet i K2012, har dels et lengre tidsperspektiv, dels er de ment som en forberedelse av tanker og prosesser for hva som skal komme etter O3, og dels er de ment som grunnlag for å se satsingsmuligheter for økt statlig engasjement i kollektivtrafikkutviklingen i hovedstadsområdet.

Nedenfor skisseres ideer til en samlet prosjektportefølje på 180 mrd kr over 50 år, eller gjennomsnittlig 3,6 mrd kr i året. Dette er ikke mer enn omfanget i 2011/2012 for O3 inkl jernbane (vel 3,5 mrd kr). Men det er ønskelig med bedre forutsigbarhet, et sterkt statlig engasjement og bevilgninger tilpasset ønsket realiseringstidspunkt og optimalt utbyggingstempo for prosjektene. Noen prosjekter er grundig utredet, mens andre er på idéstadiet. Hensikten nå er ikke å søke å binde opp et femtiårig handlingsprogram, men å gi retningsanvisninger og grunnlag for videre utredning.

Pålitelig drift ved reinvestering og fornyelse

6,7 milliarder til metro og trikk. Det har grunnleggende betydning for kapasitetsøkninger så vel som nettutvidelser at bestående infrastruktur er i orden og kan gi pålitelig drift. Midler til fornyelse prioriteres.

Kapasitetsøkning i banenettene

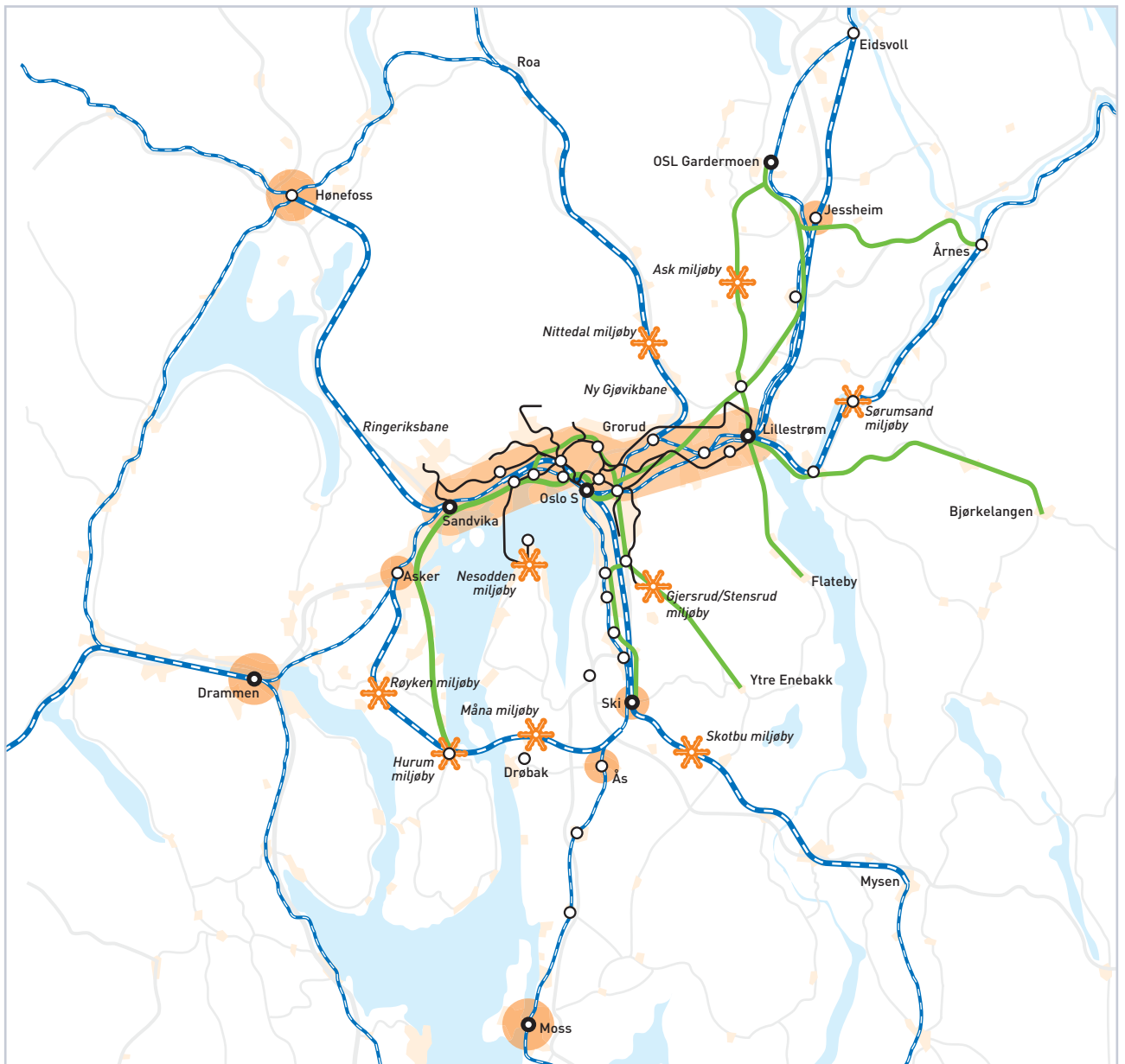
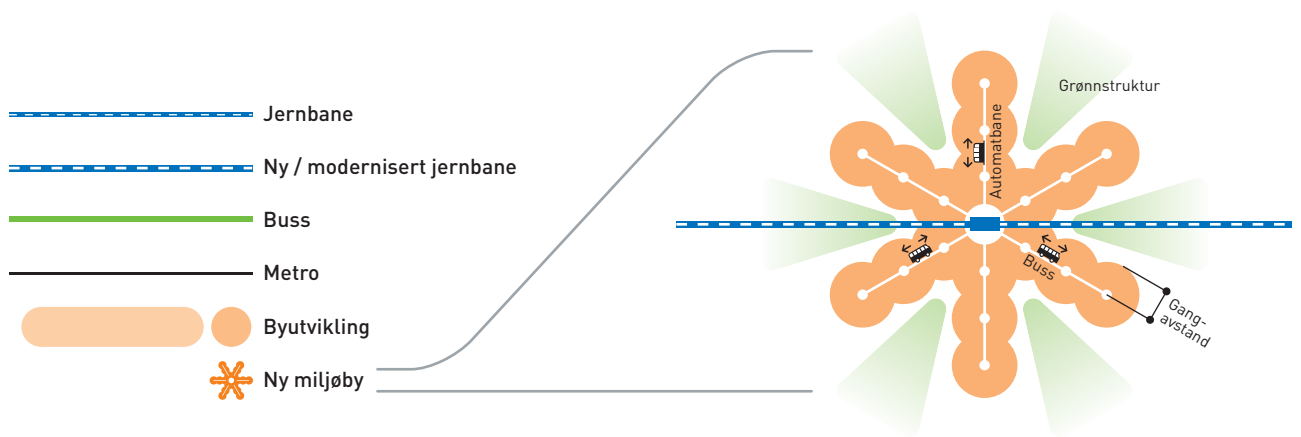
Toget knyttes til metro, trikk og buss i utvalgte knutepunkter. Selv om toget i dag bare har 10 % av kollektivtrafikkreisene i regionen, har det en sentral rolle ved å betjene de lengre reiseavstandene med relativt høy kapasitet og hastighet. Denne rollen og disse egenskapene bør videreutvikles. Kapasitet, pålitelighet og hastighet må opp. Togtilbudet bør konsentreres om reiserelasjoner hvor det er et betydelig marked og hvor det kan tilbys høy fremføringshastighet. Dette innebærer blant annet satsing på byer, stasjonsbyer og større knutepunkter utenfor byområdet, og knutepunktstasjoner i Oslo. Mindre stoppesteder betjenes bedre av buss med korrespondanse med tog i knutepunkter.

Tog, metro, trikk, buss og båt skal spille godt sammen gjennom effektive knutepunkter. Viktige knutepunkter mellom jernbane og metro/trikk/buss bør være Oslo S, Majorstuen, Nationaltheatret, Bryn, Sandvika, Skøyen, Lillestrøm, Oslo lufthavn, Ski og Kolbotn. Kolbotn vil bli et lokalt viktig knutepunkt på Østfoldbanen, men knutepunktets potensielle fremtidige rolle svekkes av manglende stasjon på Follobanen. Prioriterte knutepunkter for øvrig av lokal karakter vil være Asker, Lysaker, Ås, Hauketo, Strømmen, Grorud, Stovner, Jessheim, Eidsvoll og Sørumsand.

Skissene til utvikling av jernbanenettet i samspill med øvrig kollektivtrafikk vil bli fulgt opp i videre samarbeidsprosesser med Jernbaneverket.

Ny jernbanetunnel. Det er fortsatt muligheter for økt praktisk kapasitet på jernbanetunnelen gjennom Oslo, ved prioritering av full tog lengde og høyt passasjerbelegg. Blant annet bør bedre utnyttelse av Flytogets potensial vurderes på nytt. Men det vil bli helt nødvendig i god tid før 2060 å kunne ta i bruk en ny, supplerende jernbanetunnel gjennom Oslo. Dette utredes nærmere som ledd i NTP 2014-2023, et arbeid som Ruter følger når det gjelder kapasitetsvurderinger i Oslo-området. I god dialog med Jernbaneverket har Ruter spilt inn forslag til knutepunkter som en ny tunnel bør betjene, og hvordan toget i knutepunkter skal spille best sammen med det øvrige kollektivtrafikktilbudet. Vi har videre gitt uttrykk for at det for vår planlegging er viktigere å vite hvor tunnelen kommer, enn når dette vil skje.

3 Perspektiver 2060 - med tre ganger flere reiser



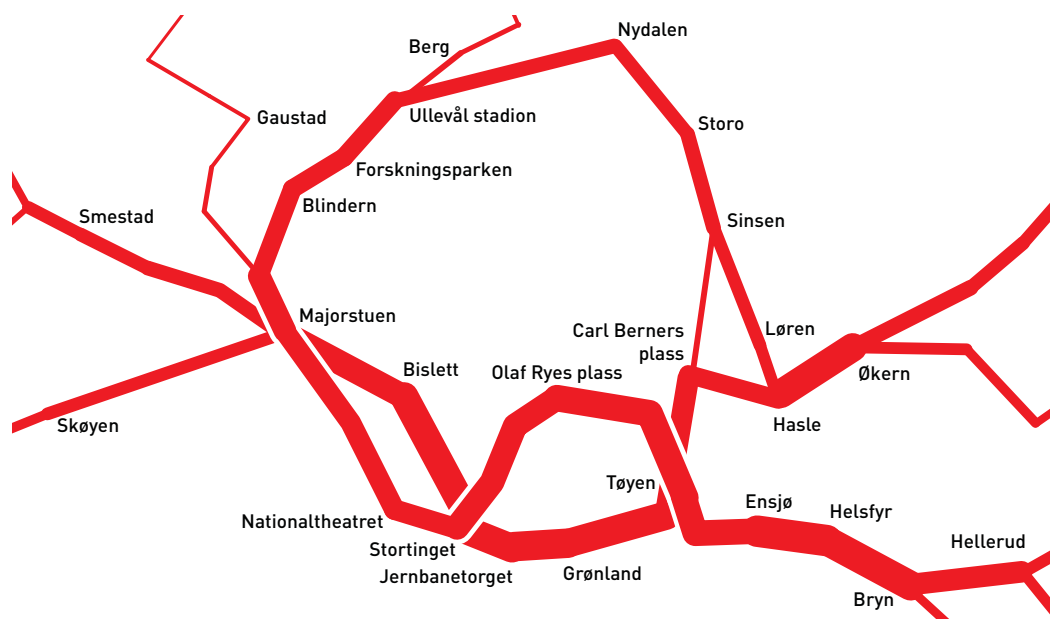
Skisse til idéutvikling av et regionalt stamnett for kollektivtrafikken frem mot 2060. By-, stasjonsby- og miljøutvikling prinsipielt illustrert, knyttet til modernisert og ny infrastruktur.

Ruter skisserer som innspill til videre prosess trasé for en ny jernbanetunnel Bryn-Oslo S-Majorstuen-Sandvika. Få stasjoner på ny tunnel er dels en kostnadsvurdering, men legger til grunn en arbeidsdeling for de to tunnelene mellom lokale tog/regiontog og fjerntog/lyntog, eventuelt godstog.

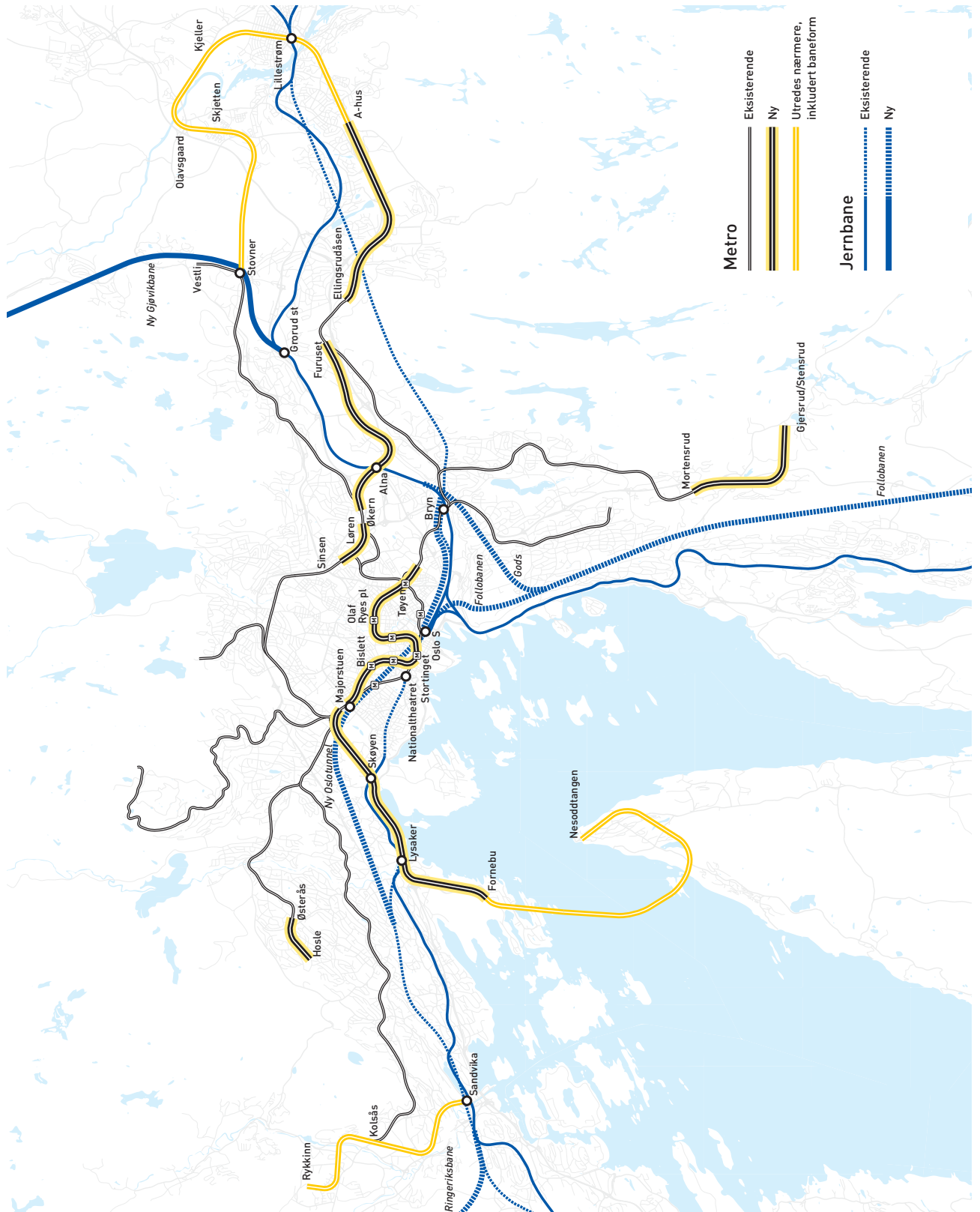
Det er vesentlig at en ny tunnel også betjener det felles knutepunktet Oslo S. Majorstuen er prioritert dels som dagens tredje største knutepunkt, dels ut fra byutviklingsperspektiver og dels ut fra sammenhenger med ny metrotunnel som omtalt nedenfor. Bryn er svært sentralt reisetidsmessig både i vei- og i kollektivnettet, og utvikles til et betydelig knutepunkt for tog, metro, trikk og buss, og tilknytning til Gardermobanen/Romeriksporten er basis. Det felles knutepunktet bør for øvrig markeres ved at også metrostasjon og bussknutepunkt gis navnet Bryn.

Ny metrotunnel. Tilsvarende som for jernbanen er det fortsatt muligheter for økt praktisk kapasitet på metrotunnelen gjennom Oslo, og da ved full tog lengde og et moderne signal- og sikringsanlegg. Ruter har i samarbeid med Oslo T-banedrift AS utredet systemer som kanskje kunne ta inntil 36 eller 40 avganger i timen, mot dagens 28. Ut fra vurderinger av kostnader og ikke minst sannsynlighet for pålitelig trafikkavvikling konkluderes det med en tilleggsinvestering på rundt 1 mrd kr, som vil gi pålitelig avvikling av 32 avganger i timen, eller 8 i kvarteret. Denne investeringen kommer i tillegg til en oppgradering av etterslepskarakter, som uansett er nødvendig, også til omtrent 1 mrd kr.

Denne kapasitetsøkningen er kostnadseffektiv og et godt kortsiktig tiltak. Med en tunnelkapasitet på 32 tog i timen kan også en metrogren til Fornebu trafikere gjennomgående med 7,5 min rute, gitt at Holmenkollbanen midlertidig snur på Majorstuen.



Etterspørselsfordeling i sentrale deler av metronettet etter ny sentrumstunnel. Tykkere linjer indikerer mer trafikk.



Skisse til utvikling av jernbane- og metronettet i området Sandvika-Oslo-Lillestrøm.

Ruter har utredet en rekke alternativer for å løse de litt mer langsiktige kapasitetsbehovene ved ny metrotunnel, med markedsgrunnlag, kapasitet, knutepunkter og grunnforhold/kostnader som de mest sentrale elementene i vurderingen. Den optimale løsningen synes å være en ny tunnel Majorstuen-Bislett-Stortinget-Grünerløkka-Tøyen-Ensjø-Helsfyr-Bryn. Tunnelgrenene kobles slik at togene kjører enten Majorstuen-Nationaltheatret-Stortinget-Grünerløkka-Tøyen eller Majorstuen-Bislett-Stortinget-Oslo S/Jernbanetorget-Tøyen. På den måten betjener alle tog enten Nationaltheatret eller Oslo S knutepunkt direkte.

Løsningen gir jevn fordeling av etterspørselen på de to tunnelene, og dermed sikres at ny tunnel også i praksis gir dobbel kapasitet. Inkludert effektiviserings- og optimaliseringstiltak får vi omtrent tredobbel kapasitet, og følgelig nok til målsatt vekst i kollektivtrafikken i løpet av de kommende 50 årene. Ruters beregninger viser at av 800 millioner kollektivreiser i 2060 vil metro ha ca 260 millioner, mot ca 80 millioner i dag. Det vil imidlertid være systemkapasitet for ca 300 millioner metroreiser.

Sum samfunnsnytte ved ny tunnel vil være ca 30 mrd kr. Størst andel er kundenes tidsgevinst ved at vi kan øke frekvensen på grenbanene. Det er krevende å beregne nytten ved at vi unngår de trafikkavviklingsproblemene og miljøulempene som ellers ville oppstå. Heller ikke positive virkninger for byutvikling generelt og i indre by spesielt, og tilrettelegging for sentrums-ekspansjon mot nord på lengre sikt, er medregnet på nyttesiden. Skisserte nye stasjoner ved Bislett, St. Olavs plass, Hammersborg og Olaf Ryes plass supplerer og knytter seg godt til trikkenettet og bussnettet i indre by, og gir nye muligheter for sentrumsutvikling. Endelig trasévalg, knutepunkter med jernbanen, antall stasjoner og endelig plassering av dem må skje i samspill med blant andre byplanmyndighetene og Jernbaneverket.

Anleggskostnadene er grovt anslått til 10 mrd kr. Ekstra driftskostnader er sterkt avhengig av grad av tilpasning av buss- og trikkenettet til de mulighetene som en ny metrotunnel gir. Med en realistisk tilpasning kan kostnadene øke med 400-500 mill kr. Slike vurderinger vil det imidlertid ikke være riktig å gå nærmere inn på nå. Netto nytte per budsjettkrone er beregnet til +2. Selv om det er usikkerheter ved analysen, tyder alt på et samfunnsøkonomisk velfundert tiltak.



Relativ fordeling av samfunnsnytte ved ny metrotunnel. Størst andel er kundenytte ved at økt frekvens reduserer ventetiden.

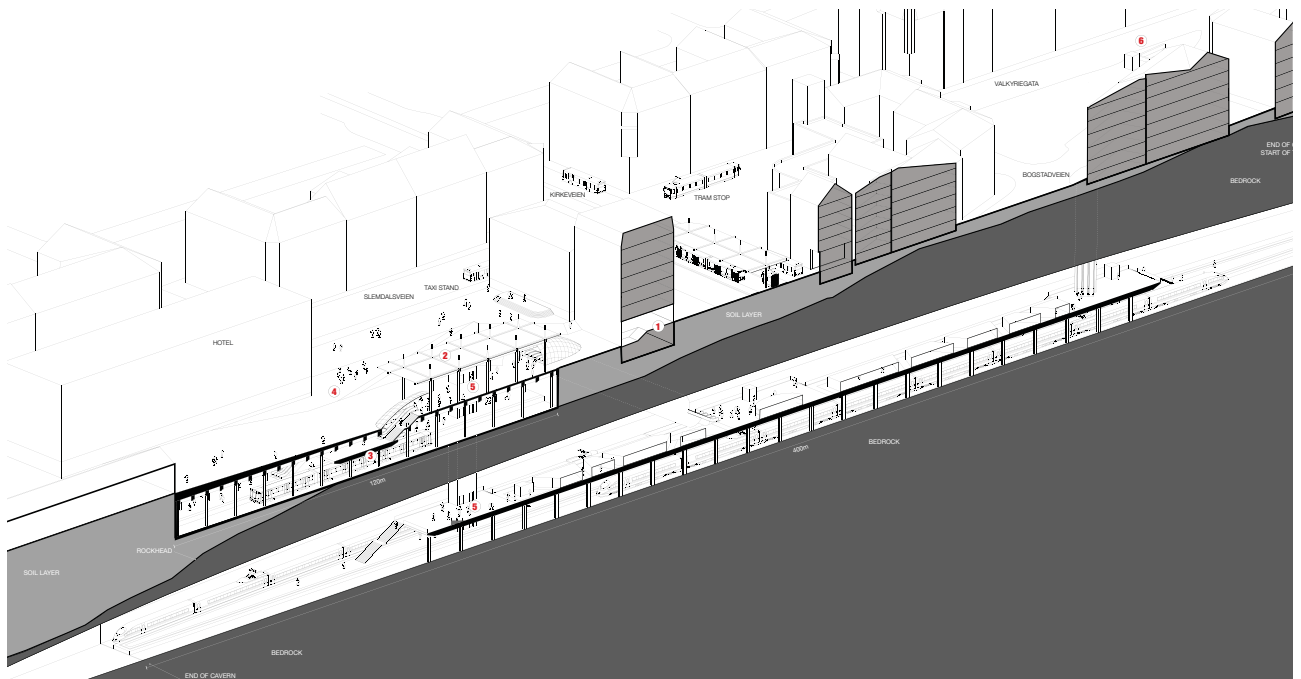
Kapasitetsøkning på gate og vei

Effektiv gatebruk. På kort sikt kan mye ny kapasitet vinnes ved å satse på velkjente tiltak som bedre fremkommelighet for trikk og buss, større enheter (lengre trikker og superbuss) og bedre stoppesteds-kapasitet mv. For at samspillet mellom buss og bane skal virke etter sin hensikt, må fremkommelighet frem mot knutepunkter ha særlig oppmerksomhet.

I et langtidsperspektiv er tradisjonelle effektiviseringstiltak ikke tilstrekkelig. Da trengs også nye traseer.

Ny infrastruktur. Ruter anbefaler videreføring av ideen fra K2010 om en bussbane mellom Storo og Bryn langs Ring 3, supplert av tiltak også i vest, med en direkte forbindelse mellom Smestad og Skøyen knutepunkt. Tilsvarende bør en følge opp Ruters ideer og innspill om en busstunnel mellom Gamlebyen og Bryn knutepunkt, med separat bussvei videre til E6 ved Alnabru. Bussbane langs E18 i vest og effektive bussfelt langs E6 nord for Klemetsrud og langs E18 i syd er også vesentlige tiltak.

Effektive tverrforbindelser og tilknytning mellom buss og bane krever etter hvert egen infrastruktur for å gi kapasitet, attraktivitet og påregnelig korrespondanse. Dette gjelder blant annet mellom knutepunktene Kolbotn, Hauketo og Mortensrud i syd og i byene/knutepunktene Sandvika, Ski, Lillestrøm og Jessheim/Gardermoen.



Skisse til ny Majorstuen stasjon for metro og eventuell ny jernbanetunnel.



Oppgang fra ny Bislett metrostasjon.

Oslo bussterminal bygges ut som foreslått på Oslo S, med 40 oppstillingsplasser, gitt at de problemene som Jernbaneverket påpeker, kan løses. 40 plasser vil være i rimelig balanse med fremtidig busskapasitet på tilførselsveiene. Behov for senere kapasitetsøkning må løses ved satellitter i knutepunktene ved eller utenfor Ring 3.

Fra buss til metro og trikk/bybane. Ny metrotunnel i indre by vil endre markedsgrunnlaget for deler av buss- og trikkenettet. Samtidig kan det på enkelte strekninger vurderes omlegging fra buss til mer kapasitetssterk og attraktiv trikk eller bybane.

Buslinje 31 foreslås delvis erstattet av metro i vest, ved betjening av Fornebu med forbindelse via Skøyen. I øst er trikk til Tonsenhagen under planbehandling.

For å styrke tverrgående kapasitet i området mellom Ringbanen og ny sentrumstunnel foreslås utredet bybane langs Ring 2, med Skøyen M, Majorstuen M, Ullevål sykehus, Sagene, Torshov, Carl Berners plass M og Bryn M som viktige knutepunkter. Trafikkgrunnlaget her vil være bedre tilpasset trikk/bybane enn metro. Trikken vil dessuten være rimeligere og lettere tilgjengelig for de mange korte reisene som preger denne forbindelsen, selv om tunnel kan være aktuelt på delstrekninger.

For på lengre sikt å gi ytterligere kapasitet og samtidig redusere sårbarheten i trikkenettet foreslås utredet omlegging til trikk for de sterkt trafikkerte busslinjene via Sagene til Nydalen og Tåsen/Kjelsås. Dette kan eventuelt åpne for en modell hvor det bare er trikk og ikke buss i sentrumsgatene innenfor Ring 1.

Betjening av nye områder

Fornebu bør betjenes av metro via Skøyen. Pendling gjennom Oslo krever økt kapasitet, først ved nytt signalsystem med delvis automatisering, og senere ved ny tunnel. Finansiering, bygging og vedlikehold ved offentlig-privat samarbeid (OPS) er utredet og anbefales vurdert nærmere.

Groruddalen. Dalbunnen i Groruddalen har Oslos største byutviklingspotensial. Ny bane mellom Økern og Furuset gir kapasitetssterk betjening av området.

Ny Gjøvikbane. Dagens Gjøvikbane gjennom Marka har liten nytte for betjening av utbyggingsområder. Ruter legger til grunn at markagrensen her ligger fast, og tar opp igjen ideen om at modernisering av nedre del av Gjøvikbanen skjer ved at det velges en ny trasé fra Grorud via Stovner, Slattum og Rotnes til Åneby.

Ahus/Lillestrøm/Kjeller/Skjetten. Fremtidig utvikling i bybåndet mot og inkludert Lillestrøm og Sandvika kan på lengre sikt gi grunnlag for banebetjening. Mest aktuelt er antakelig forlengelse av Furusetbanen til Ahus, men valg av løsning og trasé bør sees i sammenheng med hva som senere kan bli aktuelt. Ruter skisserer som innspill til vurdering i langsiktig arealplanarbeid en lokal baneforbindelse som også betjener Lillestrøm, Kjeller og Skjetten og gir kontakt med Grorudbanen. Tilknytning til jernbanen på Lillestrøm er et vesentlig poeng.

Sandvika-Kolsås-Rykkinn. Som et antakelig bedre grep enn ytterligere forlengelse av Kolsåsbanen bør en vurdere en lokal bane Sandvika-Kolsås-Rykkinn. Nyten er sterkt avhengig av hvilken arealbruk det legges opp til.

Nesodden har en sentral beliggenhet, og potensialet for miljøgunstig utbygging kan være stort. I denne sammenheng kan en forlengelse av Fornehubanen vurderes.

Hurumbanen. Da ny hovedflyplass ble planlagt på Hurumlandet, inngikk ideer om en jernbanetilknytning, som senere ble realisert som Gardermobanen. Røyken og langt på vei Hurum, ligger sentralt i hovedstadsområdet og har attraktive utbyggingsmuligheter. Sett i sammenheng også med antatt behov for en supplerende forbindelse over fjorden på lengre sikt, øker tilgjengeligheten og aktualiteten ytterligere. Ruter anbefaler at ideene fra K2010 følges opp ved nærmere utredning av konsekvenser av satsing på miljøbyer på Hurumlandet og i Frogn, betjent ved ny jernbaneforbindelse mellom Røyken og Ski via Drøbak/Ås. Økt trafikk på en modernisert Spikkestadlinje vil for øvrig være et bidrag til bedre trafikkbalanse mellom øst og vest på jernbanen.

Oppgradering. Kapasitet og attraktivitet på toget bør opp, blant annet ved at det etter hvert etableres moderne dobbeltspor i hele nærtrafikkområdet.

Investeringsbehov, anslag (millioner kroner)

	Kategori 1 Kortsiktig prioritert, O3-ramme	Kategori 2 Kortsiktig ønsket	Kategori 3 Langsiktig behov	Kategori 4 Langsiktig Nærmere utredning	Sum
Økt kapasitet					
Follobanen (egen post i statsbudsjettet)	12 000				
Oslo bussterminal	700				
Trikk Dronning Eufemias gate	60				
Delvis automatisering metro (tillegg til fornyet signalsystem)	1 000				
Metro Lørensvingen	1 000				
Metro Kolsås	1 000				
Trikk Tonsenhagen	450				
Fjordtrikken øst	250	250			
Metro Fornebu-Skøyen-Majorstuen		4 500			
Majorstuen stasjon		2 000			
Trikk Ljabru-Hauketo	200	200			
Bussveier Akershus	150	350			
Bussbane Alnabru-Bryn-sentrum		1 000			
Bussbane Storo-Bryn		1 200			
Trikk Bygdøy allé/Thomas Heftyes gate		400			
Ny metrotunnel Majorstuen-Bryn			10 000		
Bybane Majorstuen-Sagene-Bryn			2 500		
Homansbyen stasjon				800	
Trikk Bryn-Jernbanetorget-Sagene-Nydalen				2 000	
Trikk Jernbanetorget-Sagene-Kjelsås				2 000	
Ny jernbanetunnel gjennom Oslo				25 000	
Bane Sandvika-Kolsås-Rykkinn				3 000	
Fremkommelighet	2 000	2 000			
Stasjonsbygging mv for trevognstog Holmenkollbanen	400				
Knutepunkter, stasjoner, stoppesteder, innfartsparkering	1 600	2 000			
Universell utforming	750	750			
Diverse og avrunding	50	940	1 000	6 200	
Delsum	21 610	15 590	13 500	39 000	87 700
Betjening av nye utviklingsområder					
Metro Gjørsrud/Stensrud		2 100			
Dobbeltspor på enkeltsporede lokaltogetrekninger			35 000		
Metro Lørenskog/Ahus			2 500		
Metro Økern-Alna-Furuset			3 000		
Ny Gjøvikbane Nittedal				8 500	
Hurumbanen				20 000	
Bane Stovner-Lillestrøm				7 500	
Metro Nesodden				5 000	
Delsum		2 100	40 500	41 000	83 600
Sum ny infrastruktur	21 610	17 690	54 000	80 000	173 300
Herav jernbanetiltak foreløpig skissert av Ruter	12 000		35 000	53 500	100 500
Oppgradering for pålitelighet og attraktivitet					
Metro					
Fornyet signalsystem metro	1 000				
Lambertseterbanen, oppgradering	650				
Østsjøbanen, oppgradering	470				
Røabanen, oppgradering	480				
Sognsvannsbanen, oppgradering	390				
Holmenkollbanen, oppgradering, ekskl stasjonsbygging	390				
Grorudbanen, oppgradering	610				
Furusetbanen, oppgradering	470				
Metro fellesstrekning, oppgradering	400				
Metro, diverse oppgradering	530				
Sum metro	5 390				
		Trikk			
Ekebergbanen, oppgradering		260			
Gamlebyen, oppgradering		50			
Rådhusplassen, oppgradering		20			
Stortingsgata, oppgradering		90			
Majorstutrikkene, oppgradering		160			
Grünerløkka, oppgradering		220			
Rikshospitalet-Jernbanetorget, oppgradering		170			
Trikk, oppgradering elektro		240			
Trikk, diverse oppgradering		100			
Sum trikk		1 310			
Sum oppgradering (ekskl jernbane)					6 700
Sum ny og oppgradert infrastruktur	27 000	19 000	54 000	80 000	180 000
Årlig gjennomsnitt over 50 år					3 600

Kategori 1 omfatter, ved siden av sekkeposter, tiltak som er relativt grundig utredet og som bør kunne gjennomføres relativt raskt, forslagsvis innenfor etablert ramme for O3, inkludert jernbane.

Kategori 2 omfatter tiltak som har noe varierende utrednings- og planstatus, og som bør søkes realisert på kort eller mellomlang sikt.

Kategori 3 omfatter tiltak som er drøftet i et mer langsiktig perspektiv, men hvor behov og prinsippløsning synes noenlunde avklart. Her trengs likevel nærmere utredning, og nye ansvars- og finansieringsmodeller, inkludert et større statlig engasjement i kollektivtrafikken i storbyområdene.

Kategori 4 omfatter, i likhet med kategori 3, tiltak som er drøftet i langsiktig perspektiv, men som foreløpig er på idéstadiet, og krever nye utredninger. Poenget er mer å bruke eksempler for å illustrere omfang av tiltak, enn å angi konkrete løsninger. Gjennomføring tilsier nye ansvars- og finansieringsmodeller, inkludert et større statlig engasjement i kollektivtrafikken i storbyområdene.

Jernbane: Ideer om jernbanetiltak og kostnadsanslagene for dem er Ruters ansvar, selv om det er samarbeidet med blant andre Jernbaneverket om K2012. Jernbaneprosjektene er tatt inn for å illustrere et samlet bilde. Summen av jernbanetiltak er likevel ikke ment å skulle være utfyllende for de langsiktige behovene for jernbaneinfrastruktur i hovedstadsområdet.



4

Ruters strategier 2030

4.1

Kunde og marked

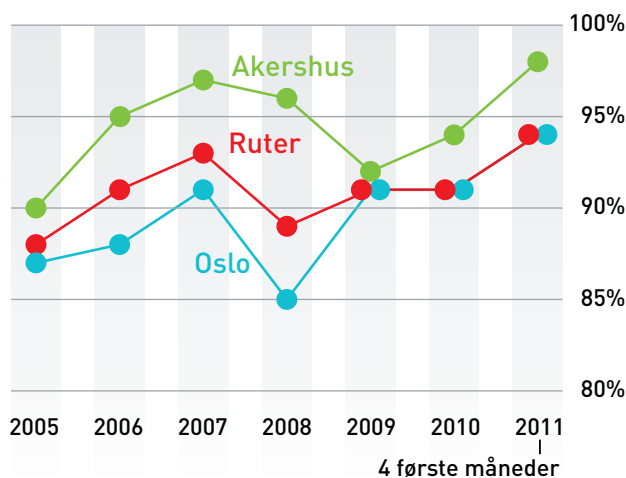
Kundediolog. Ruter har en sterk markedsposisjon og er en kundedrevet organisasjon. Våre tjenester må utformes for å være et reelt alternativ i flere sammenhenger, slik at en stadig større del av befolkningen i Oslo og Akershus velger å reise kollektivt. Fra undersøkelser, kundekontakt og politiske prosesser får Ruter kunnskap om hva brukere, ikke-brukere og tjenestekjøpere er tilfreds med. Denne kunnskapen om de utfordringene kundene gir oss, benytter Ruter til løpende å utbedre de aktuelle tjenestene på en kostnadseffektiv måte. Sum kundenytte veier alltid tungt. Endringer kan likevel ha negative konsekvenser for enkelte, selv om det store flertallet kommer positivt ut.

Årlig foretas en kvart milliard kollektivtrafikkreiser i hovedstadsområdet. 94 % av innbyggerne over 15 år er brukere - de fleste nokså hyppig, og noen mer sjelden. Men til enhver tid utenom ferier er det over 200 000 som har en reisefrekvens som gjør at de bruker periodebillett. Av dagens kunder er ca 60 % nokså faste brukere, med høy reisefrekvens. Ca 35 % har en pragmatisk tilnærming fra dag til dag, avhengig av situasjon, mål og formål. De siste 5 % er sporadiske brukere, som vanligvis foretrekker bil og har en høy terskel for å nærme seg kollektivtrafikken.

I gjennomsnitt er dagens kundetilfredshet høy og omdømmet positivt, samtidig som trafikkveksten er sterk og markedsandelen øker. Nå er utfordringen å komme videre fra denne i utgangspunktet solide posisjonen, i en erkjennelse av at også dagens og gårsdagens kunder krever morgendagens tilbud i en kort- og langsiktig fremtid. Videre suksess krever oppdatert innsikt i kundepreferanser og nye tiltak tilpasset nye situasjoner.

Ruters markedsinformasjonssystem (MIS) gir kunnskap både om innbyggernes og om kundenes tilfredshet. Dette kartlegges ved 30 000 intervjuer av kunder og 6 000 av innbyggere generelt hvert år. Det er et gjennomgående trekk at de som reiser kollektivt, er mer fornøyd med tilbudet enn gjennomsnittet av innbyggerne. Brukernes tilfredshet er over 90 %, og høyere i Akershus enn i Oslo.

Innbyggernes tilfredshet lå på knapt 68 % i 2010, men høyere i Oslo (82 %) enn i Akershus (53 %). Også denne tilfredsheten har hatt en økende tendens, og var i sum på 57 % i 2008. (Oslo 68 % og Akershus 44 %).



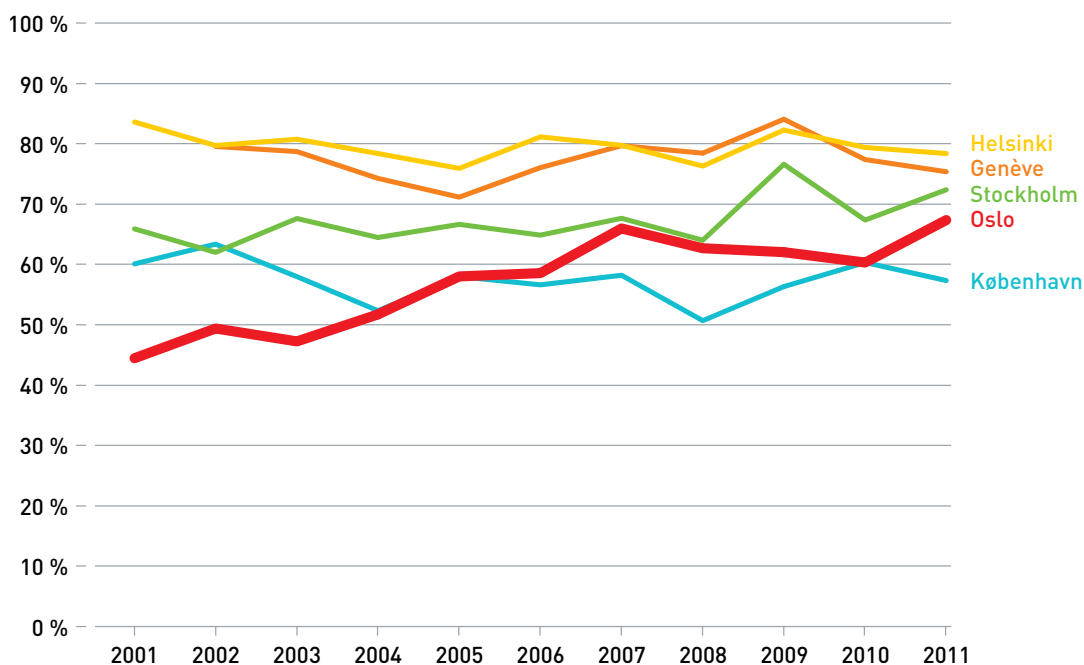
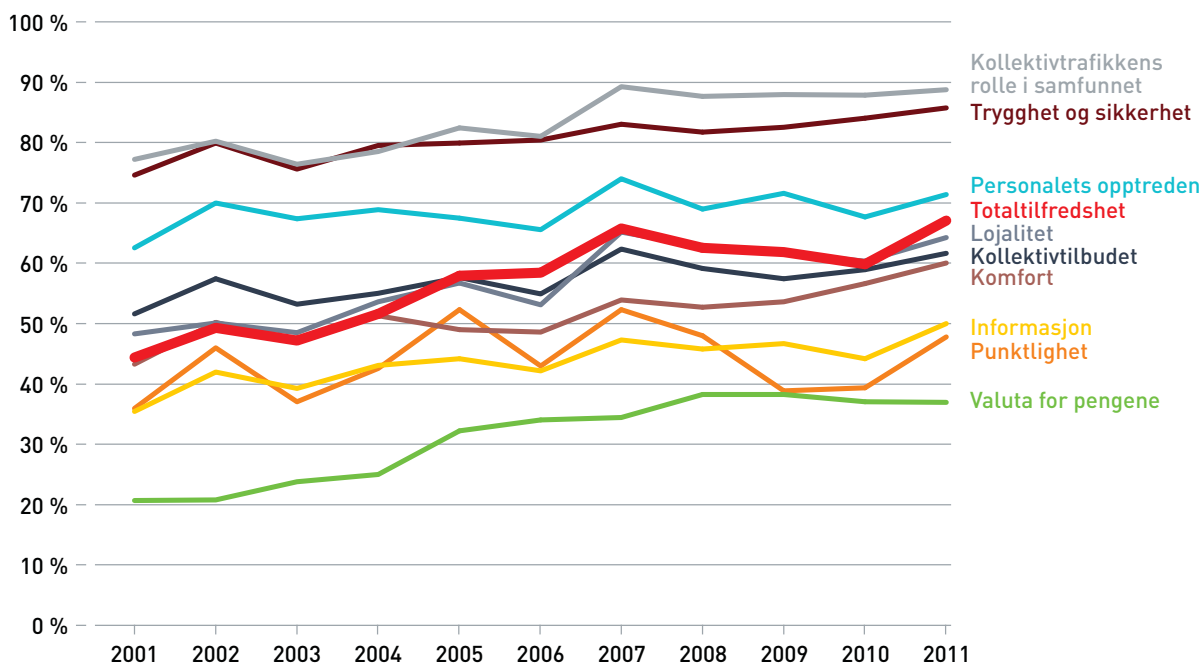
Utvikling i kundetilfredshet.

Kundene er mest fornøyd med gangavstander og minst fornøyd med pris. Punktlighet, ventetider og frekvens kommer i en mellomstilling. Spesielt når det gjelder punktlighet, skjuler gjennomsnittet et stort spenn, avhengig av hvor man vanligvis reiser og hvilke erfaringer man har. Frekvens oppfattes som klart viktigst for total tilfredshet med tilbudet.

Samlet kunnskap om tilfredshet og viktighet gir grunnlag for prioriteringer og omprioriteringer innenfor gitt økonomisk ramme. Styrking av innsatsen der kvaliteten er lav og viktigheten samtidig høy, kan i noen grad skje på bekostning av kvaliteten der den er ekstra høy, uten at kundene tillegger det særlig vekt. Et nærliggende eksempel er frekvensstyrking på bekostning av gangavstand ved konsentrasjon om færre linjer enkelte steder.

Figuren øverst på motstående side viser en langtids-trend siden 2001. Innbyggernes tilfredshet har aldri vært høyere enn våren 2011. Nivået for omdømme, som i denne sammenhengen uttrykker tillit til kollektivtrafikken som problemløser, er høyt, og det er også vurderingen av sikkerhet og trygghet. Til gjengjeld ligger foreløpig pålitelighet og informasjon alt for lavt til å kunne bidra positivt. Dette prioriterer Ruter å ta tak i.

Figuren nederst på motstående side viser utviklingen i samlet tilfredshet med kollektivtrafikken hos innbyggerne i storbyområdene Genève, Helsinki, København, Stockholm og Oslo. Oslo lå klart lavest for ti år siden, men har senere hatt en positiv trend, og nærmer seg nivået for de beste.



Øverst: Langtidstrend i innbyggernes tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Akershus, inkludert tog. BEST er nordisk/europeisk benchmarking.

Nederst: Utvikling i samlet tilfredshet hos innbyggerne i Oslo og Akershus sammenlignet med de øvrige storbyområdene i BEST.

4.2

Trafikantinformasjon

Uten informasjon ingen kollektivtrafikk. Trafikantinformasjon er kollektivtrafikkens kommunikasjonsverktøy, som forteller om kollektivtrafikktilbudet, slik at de reisende kjenner, forstår og kan bruke hele nettet. Det er publiseringen av tilbudet på forhånd som gjør kollektivtrafikken til en åpen, offentlig tjeneste for alle. Alle avgangene og fortellingen om dem, er to sider av samme sak. Dette gjør trafikantinformasjon til en kjernevirksomhet i kollektivtrafikken.

God kommunikasjon med trafikantene er avhengig av rett informasjon til rett tid og de ulike brukergruppene evne til å motta informasjon. Informasjon til og dialog med de reisende skjer i mange og ulike kanaler; visuelt, lyd/tale, taktilt, interaktivt og personlig. Ruter har ambisjoner om at enhver kanal skal gi korrekt og relevant informasjon, og dette skal i seg selv være en salgskanal for kollektivtrafikken.

TID. For å imøtekomme behovet for en god, samordnet informasjon, og et samstemt og lettere forståelig uttrykk, har Ruter utarbeidet et nytt trafikantinformasjons- og designprogram for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus (TID), som nå gradvis implementeres og synliggjøres.

Tilgjengeliggjøring. Kompleksiteten i rute- og pristilbudet påvirker informasjonsbehovet. På en enkel måte må vi kunne formidle kollektivtrafikknettet og billett-sortimentet slik at det oppleves som lett tilgjengelig for eksisterende og potensielle kundegrupper. Samtidig er det selvsagt enklere å informere lett forståelig om et enkelt oppbygd tilbud, og samspill mellom trafikkplan og trafikantinformasjon er derfor vesentlig.

Informasjonssystemet for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus må inkludere hele tilbudet, også det som i dag ligger utenfor Ruters direkte ansvarsområde. Dette gjelder spesielt jernbanen, som for kundene utgjør en viktig del av det komplette kollektivtilbudet. Tilsvarende gjelder regionale ekspressbusser og flybusser.

Knutepunktene må fungere på samme måte som bilveinettets veikryss. Folk må lettvis kunne bytte linjer og transportmidler, og de må hele tiden være trygge på at de finner frem. Da holder det ikke å kjenne sin vante buss.

Synlighet. Selv om det informeres godt om kollektivtrafikktilbudet via ulike medier, er synlighet i det offentlige rom særdeles viktig. I by- og gaterommet er kampen om både oppmerksomhet og arealer stor. Ved å være synlig i byen og regionen på stoppesteder og stasjoner, samtidig som hensyn til god estetikk og arkitektur ivaretas, bevisstgjøres eksisterende og potensielle kunder om at kollektivtrafikken er til stede.

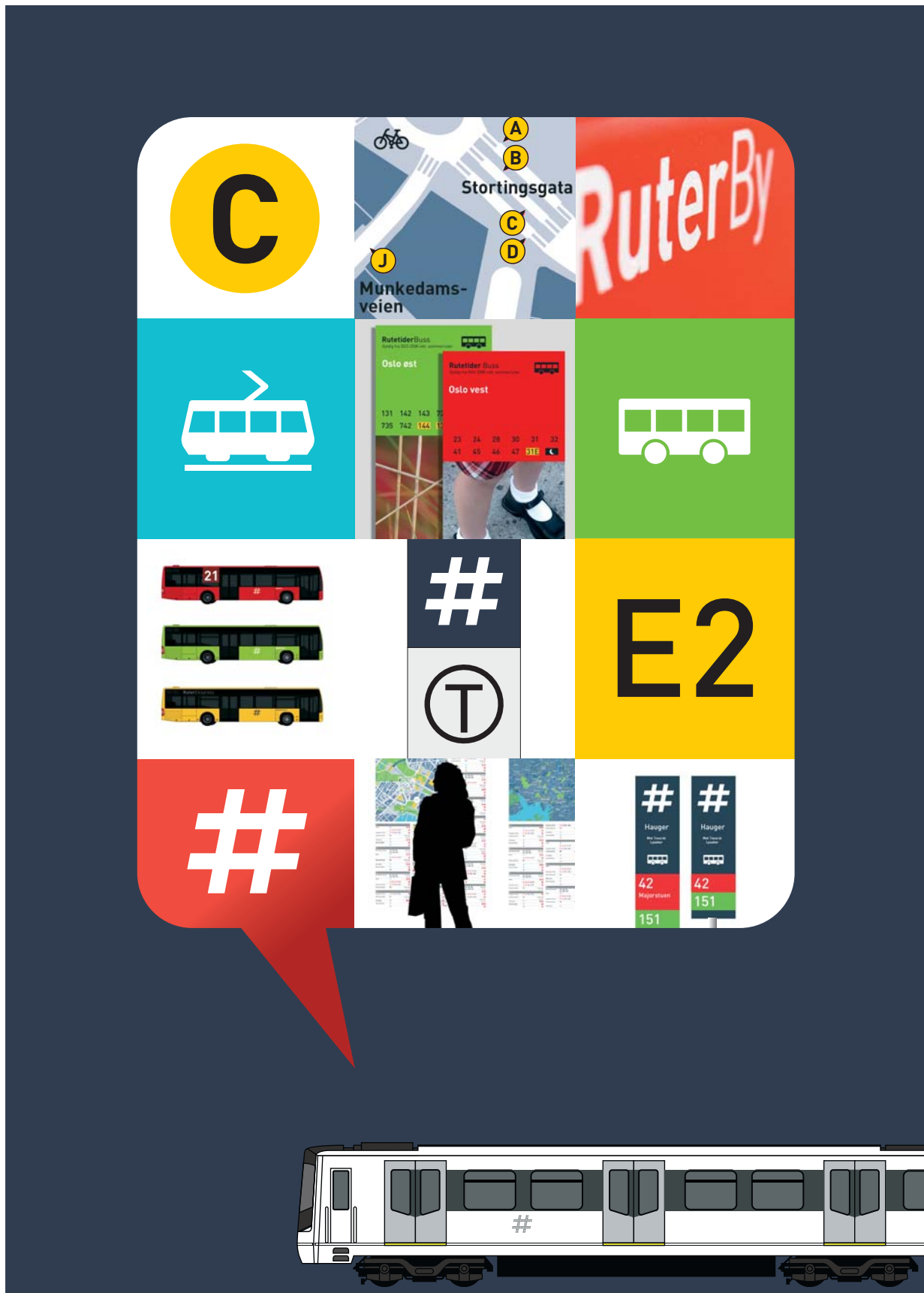
Digitale plattformer og medier. Nye medier gir nye muligheter, men stiller også nye krav. Digitale kommunikasjonskanaler som smarttelefoner, Facebook, Twitter, lesebrett osv. krever på hvert sitt vis løpende og oppdatert informasjon tilpasset den enkelte bruker.

For å levere god, rask og relevant informasjon om kollektivtrafikken i tiden fremover vil Ruter sikre at relevante nyvinninger tas i bruk ved å tilby profesjonelle digitale tjenester. Spesielt har vi forventninger til mulighetene for direkte kundedialog ute i trafikken, ved samspill mellom Ruters og kundenes digitale medier. Sømløs informasjon for sømløse reiser på tvers av fylkesgrenser sikres lett tilgjengelighet ved en nasjonal portal som etableres i samarbeid med Statens vegvesen og NRK. Nasjonal database etableres i et felles selskap basert på Trafikantens systemer og kompetanse.

Parallelt med satsing på digitale medier vil Ruter tilby informasjon i de mer tradisjonelle kanalene for å imøtekomme tilgjengelighet for alle brukergrupper. Papirflater og statisk skilting vil fortsatt være viktig, dels fordi den i mange sammenhenger er raskest fattbar, men også som en sikkerhet dersom teknologien svikter.

Sanntidsinformasjon (SIS) er blitt en integrert del av kollektivtrafikksystemet, som kundene knytter tydelige forventninger til. SIS bidrar til en enda mer effektiv hverdag for trafikantene, som ved undersøkelser i 2010 er kvantifisert til nær 2 kroner per reise i kundenytte. SIS distribueres i dag på flere måter, som sanntidstavler på stoppesteder, stasjoner og knutepunkter, om bord på vognene, på internett og på smarttelefoner.

God avvikshåndtering er avgjørende for i hvilken grad kollektivtrafikken oppleves som troverdig og forutsigbar, og hvor høyt kundetilfredsheten kan nå. Ruter vil gå videre med planene om en felles sentral for avvikshåndtering, der vi fullt ut kan utnytte samspillet mellom ressursene hos alle driftsarter og operatører.



TID omfatter skilt, veivisning, rutetabeller, kart, sanntidsinformasjon og en rekke andre helt nødvendige verktøy. Informasjonen gis i mange kanaler; på trykk, på nettet, på mobilen, på holdeplasser. Hele tiden må budskapet være konsistent, riktig og gjenkjennelig.

4.3

Trafikktilbud og standardprinsipper

Ruternetet. Utgangspunktet for arbeidet med å trekke opp omforente prinsipper for rutetilbudet er å danne ett samlet optimalt kollektivnett, der kundene lett kan ta seg frem uavhengig av driftsart. Enkelhet, nettverkseffekt og optimal ressursutnyttelse er hovedmålene for å komme fra enkeltlinjer til et Ruternet.

Nettverkseffekt oppnås når kundene opplever å kunne reise sømløst på tvers av linje og driftsart i hele regionen, og når de velger å reise kollektivt også på reiser som ikke er sentrumsrettet og som innebærer ett eller flere bytter underveis. Nettverkseffekt kan oppnås ved å tilby høy frekvens og ved å ha gode og koordinerte omstigninger i knutepunkter.

Når frekvensen på tilbudet er hvert 10. minutt eller bedre, vil ventetiden mellom avgangene være så kort at omstigning mellom linjer kan skje uten stor ulempe og være mer attraktivt enn før. Mange vil også kunne velge å klare seg uten rutetabellen. Der det markedsmessige grunnlaget ikke er til stede for 10 minutters frekvens, vil takting i knutepunktene kunne gi samme gode omstigningsmulighet. Det er viktig at omstigningen også kan skje så smidig som mulig, med kort gangavstand.

Hovedlinjene må ha høy frekvens og høy kapasitet. Uavhengig av driftsart må lokale linjer bygge opp under hovedlinjene ved å mate til disse. Dette vil gjøre det mulig å forsvare den høye frekvensen som trengs for å gi et attraktivt tilbud. Satsing på hovedforbindelsene kan gå ut over direkteiser og flatedekning, men vil totalt sett normalt gi et mye bedre tilbud og flere reisende.

Jernbane, metro og trikk har høye, nokså faste systemkostnader, men også høy transportkapasitet. Ett metrotog kan erstatte rundt 10 busser. Dette gjør det lønnsomt og arealbesparende å transportere de store kundestrømmene på bane. Spesielt i de korridorene der infrastrukturen allerede er på plass, vil det være lønnsomt å kjøre så mange tog som mulig. Parallellkjøring av buss langs banetraseer bør unngås dersom det er kapasitet nok på banen. Dette vil også gi mulighet for styrking av det lokale busstilbudet med høyere frekvens, ettersom bussene får kortere rute og kan utnyttes flere ganger. Bussmating til lokale bane-knutepunkter vil også gi flere reisemuligheter lokalt.

For å oppnå høyere frekvens kan det være aktuelt å slå sammen linjer som kjører omtrent samme trasé.

I enlinjekonseptet blir det noe færre direkteiser, men dette oppveies av at hovedstrømmene får høyere frekvens, og at ventetiden ved bytter blir kortere.

Linjene i Ruternetet skal være mest mulig rette, for å kunne tilby attraktive reisemuligheter, spesielt med hensyn til reisetid. Linjer som tar mange avstikkere fra hovedveien for å betjene flere markeder, får lang fremføringstid og er ressurskrevende og mindre attraktive.

Gjenkjennbare rutetider er viktig, spesielt der frekvensen er lav. Lik kjøretasé og stoppmønster er også en forutsetning for at kundene skal få et forutsigbart tilbud. I perioder med hyppigere avganger skal grunnfrekvensen være gjenkjennbar, slik at minuttallene ved lavtrafikk også går igjen ved normal- og rushtrafikk.

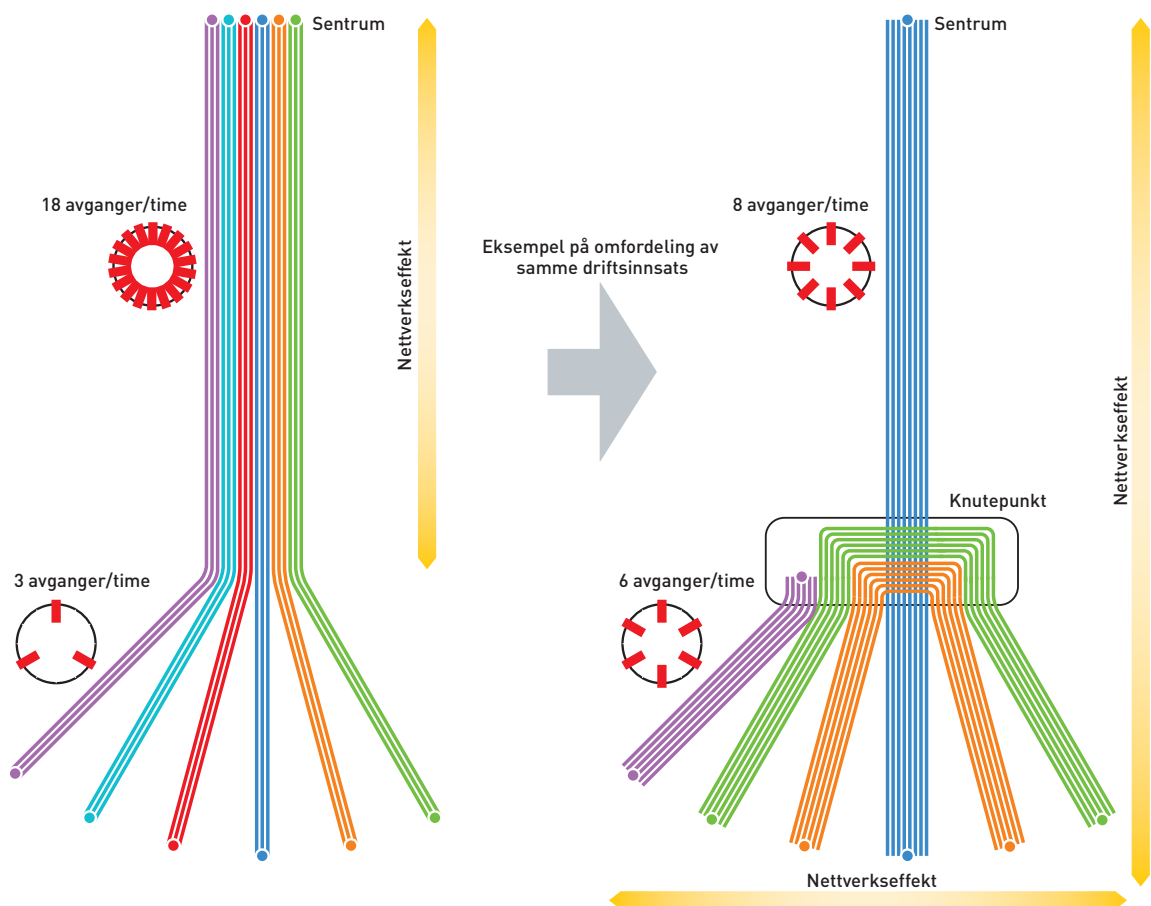
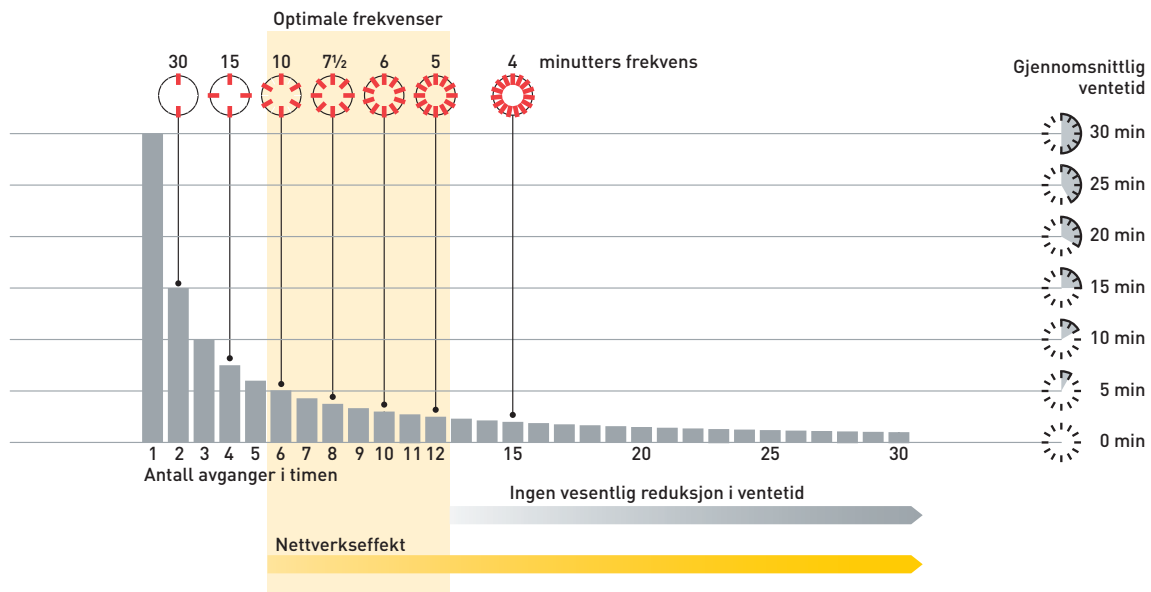
På mange hovedveier og på trikkens og metroens fellesstrekninger vil det være flere linjer som betjener samme marked. Lignende linjer bør da ha samme stoppmønster og taktet slik at de gir et best mulig tilbud på fellesstrekningene.

Pendling gjennom sentrum og knutepunkter er ønskelig for alle driftsarter. Dette gir høyere belegg og flere direkteiser. En forutsetning for pendling er god fremkommelighet og punktlighet.

Noen hovedlinjer som pendler gjennom Oslo sentrum mellom delregioner i Akershus, kan utvikles til RuterEkspress. Disse bussene skal ha høy standard og frekvens og knutepunktstopp i byområdet. Mellom knutepunktene betjenes også det lokale markedet i Oslo.

Stoppestedsavstand må fastsettes ved avveining mellom god flatedekning og rask fremføringstid. Optimal stoppestedsavstand vil ofte være rundt 600 m. Lange linjer må ha lengre gjennomsnittlig stoppestedsavstand for å unngå for mange stopp og for lang reisetid.

Knutepunktene må tilby attraktive omstigningsmuligheter. Det er viktig at knutepunktene har korte gangavstander og er oversiktlige. Alle linjer må også betjene knutepunktene for at de skal bli attraktive og være med på å bygge Ruternetet. Linjer bør så langt det er mulig koordineres og taktet i knutepunktene. Der hvor det ikke er nettverksfrekvens, er det et poeng å begrense antall knutepunkter og prioritere de største for å oppnå gode knutepunkter. Ved lav frekvens vil det allerede ved to knutepunkter på en linje være utfordrende å takte avgangene.



Øverst: Optimal frekvens for å oppnå nettverkseffekt er avgang mellom hvert 5. og hvert 10. minutt.
 Nederst: Fellestrekning på fellestrekning og omstigning i knutepunkt gir normalt samlet sett et bedre kollektivtrafikktilbud for en gitt ressursinnsats.

Grunntilbud

I de sentrale delene av regionen har kollektivtrafikken et formål som er klart knyttet til funksjonsdyktighet og miljø, samtidig som mobilitetshensyn ivaretas.

I utkantstrøk, hvor kollektivtrafikkens markedsgrunnlag er svakt, er det likevel ønskelig å ivareta et rimelig nivå for mobilitet uten bilbruk. Det er ønskelig å trekke opp rammer for et slikt tilbuds nivå som grunnlag for prioriteringen av ressursene og for å øke påregneligheten for innbyggere og kommunale myndigheter.

Minimumstilbudet gis av åpne skoleruter, supplert av bestillingslinjer for formål som ikke kan tilpasses skolerutene. Bestillingstrafikken søkes bedre samordnet med spesialtransportene, med sikte på kostnadsreduksjon. Transporttjenester for funksjonshemmede (TT) bør være en del av kollektivtrafikktilbudet og inngå i et samspill.

Det eneste lovpålagte transporttilbudet gjelder skoletrafikk. Skolebussen, åpen for alle, kan dermed defineres som et minimumstilbud. Ut over dette ønsker Ruter å tilby bestillingstrafikk eller ordinære linjer med noen få daglige avganger ut fra kriterier som:

- * Befolkningensmengde og -tetthet
- * Tilskuddsnivå
- * Miljøvennlighet

Minimum frekvens. Timesfrekvens til nærmeste by, stasjonsby eller større knutepunkt bør normalt være en nedre grense for det vanlige, rutegående busstilbudet. Skal kollektivtrafikktilbudet være attraktivt, må det ha en viss frekvens. Ordinære linjer bør derfor normalt ha en jevn frekvens på én avgang i timen eller bedre. For noen områder med mindre trafikk og lange avstander kan to timers frekvens med ekstra avganger i rush benyttes. Tilbud med lavere frekvens en dette, som ikke er skoletrafikk, bør kun tilbys dersom det finnes et vesentlig marked for det.

Øvrige områder dekkes av bestillingslinjer minst én gang i uken, eventuelt også rushtidslinjer mandag-fredag.

Befolkningensmengde og -tetthet gir et grunnlag for å si noe om markedspotensialet i et område, og dermed hva slags tilbud som skal tilbys. Men som kjent er det store variasjoner i kollektiv reisefrekvens innenfor Ruters

trafikkområde, og dermed også variasjoner i krav til befolkningsunderlag.

Hovedlinjene bør betjene områdene med høy tetthet, mens lokale linjer og bestillingslinjer betjener områder med lavere etterspørsel.

Befolkningstetthet dannes av boligområders størrelse sett i sammenheng med avstand til neste boligområde og målpunkt eller knutepunkt. Mange mindre boligområder rasjonelt plassert på linje for gunstig bussbetjening kan dermed konkurrere med ett stort boligområde med en mer isolert beliggenhet.

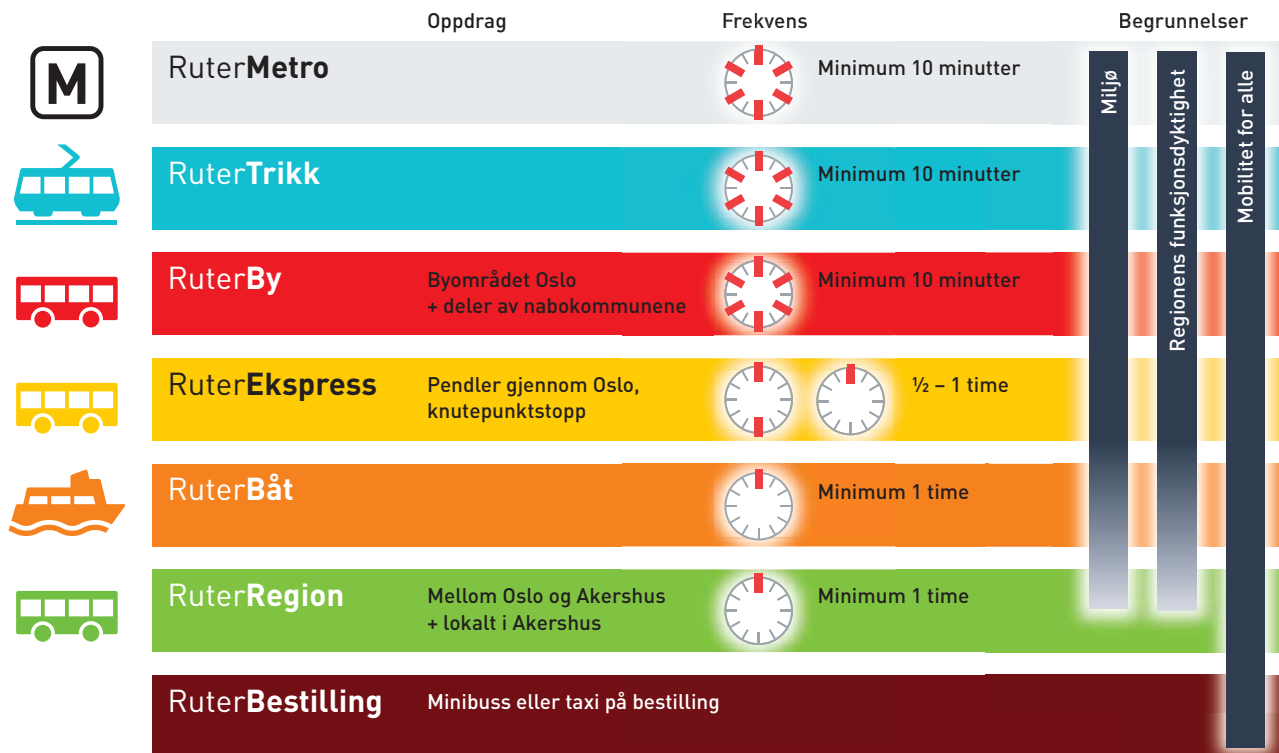
For et område med mindre enn 300-500 innbyggere vil det generelt vær vanskelig å gi et ordinært busstilbud, fordi kostnadene per passasjer da øker sterkt. Men som det også fremgår av prinsippfiguren på motstående side, er det en klar sammenheng også med hvilken trasé-lengde som skal kjøres for hver avgang.

Best mulighet for et busstilbud, og spesielt et attraktivt tilbud, sikres ved en samordnet areal- og transportplanlegging, hvor kollektivtrafikkkompetanse er inkludert fra første stund.

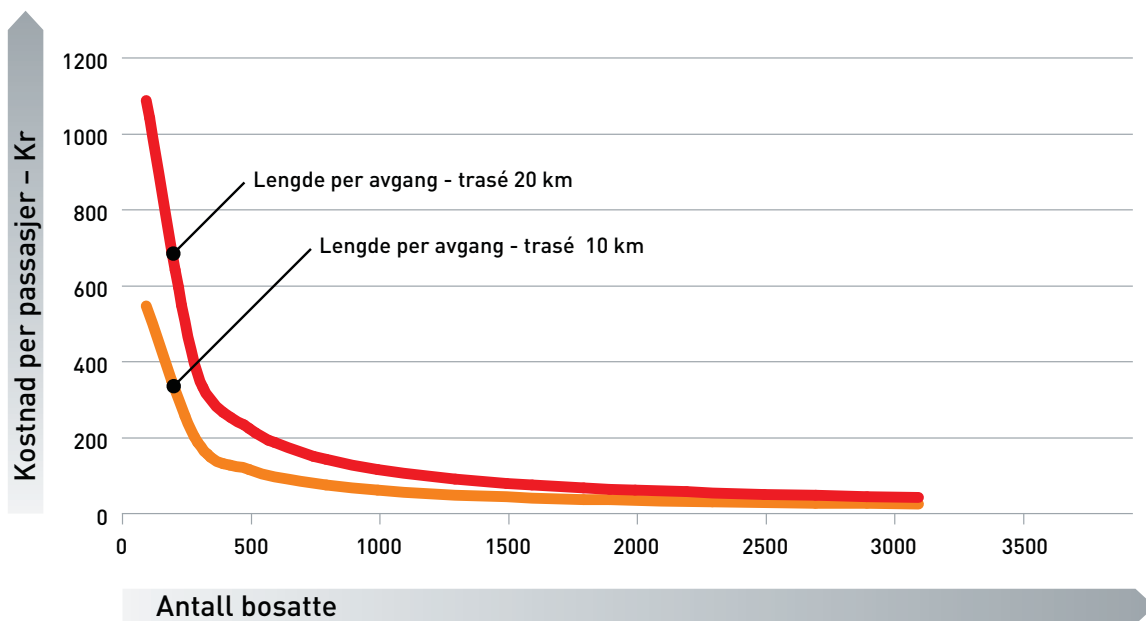
Tilskuddsnivå og belegg. Optimal utnyttelse av offentlig tjenestekjøp tilsier at tilskuddsnivået inkluderes i vurderingene av hvilket tilbud som skal gis. Tilskudd uttrykker indirekte noe om belegg, og dermed også attraktivitet hos kundene. Overskrider en linje maksimum for tilskudd eller minimum for belegg, bør det vurderes om det er mulig å gjøre endringer som øker attraktiviteten. Alternativt avvikles det ordinære tilbudet og erstattes av bestillingstrafikk. Normalt bør antakelig tilskuddsandelene ikke overstige 80 %.

Det bør for øvrig være åpning for kommunalt tilskudd i spesielle situasjoner. Generelt vil imidlertid Ruter anbefale at slike tilskudd settes inn der busstilbudet har en bredere rolle og nytte enn i de tynneste markedene.

Miljøvennlighet. Kollektivtrafikk bør alltid ha et bedre miljøregnskap enn bil. Det bør derfor settes en nedre grense for antall personer om bord i bussene for at kollektivtrafikken skal betraktes som miljøvennlig. I praksis innebærer dette at med dagens teknologi må gjennomsnittlig belegg minimum være på 5 personer for at busstilbudet skal konkurrere med bilbruk med hensyn til miljø.



Trafikktilbudet har begrunnelser ut fra funksjonsdyktighet, miljø og mobilitet. Standard og rolle varierer fra bytrafikk til spredtbygde områder.



Prinsippfigur som viser sammenhenger mellom befolkningsunderlag, kjørelengde og kostnad per passasjer. Kostnaden per passasjer øker sterkt ved mindre enn 300-500 bosatte, og er høyest ved lange linjer, dvs. lav befolkningstetthet.

4.4

Verdibevaring og modernisering

Prioritering. Det har gjennomgående vært lagt vekt på å opprettholde og utvikle et godt trafikktilbud også i perioder når det offentlige tjenestekjøpet har vært redusert. Samtidig har det vært betydelig større vilje til nyinvestering enn til å satse på vedlikehold og reinvestering. Oslopakkene, som i utgangspunktet var bundet til nyinvestering, forsterket dette bildet, selv om det de senere årene er etablert fleksible løsninger. Særlig har metroen fått fornyelsesmidler gjennom bevilgninger til økt sikkerhet og hastighet.

Etterslep. Som en konsekvens av prioriteringer av trafikkdrift over lang tid har særlig infrastrukturen forfalt. Dette har kanskje tydeligst vært illustrert for Kolsåsbanen, som i praksis ble drevet på nedslitingsbasis, og hvor tilstanden til slutt var slik at vi måtte stenge for trafikk før oppgraderingsplanene og finansieringen av dem var avklart. Slike situasjoner vil Ruter sette alt inn på å unngå at vi skulle måtte oppleve igjen.

KTP foretok i 2010 en ny gjennomgang av tilstanden, og har i egen rapport 17.12.2010 presentert et fornyelsesbehov på 6,7 mrd kr (2010). Dette er i praksis det samme som oppført i tabell på denne siden, med en liten justering som skyldes skille mellom reinvesterings- og automatiseringsdelene for nytt signalsystem og oppjusterte diverseposter, som gir uendret sum i 2011-kroner.

Modernisering. Fornyelsesbehovet inkluderer ved siden av ren reinvestering også elementer av modernisering. Ren innhenting av etterslep gir oss ingen moderne og effektiv kollektivtrafikk. Det løser den umiddelbare krisen, og kan bringe standarden tilbake til opprinnelig nivå, som regel etablert for flere tiår siden. Gammel infrastruktur trenger derfor modernisering for å bli brakt opp på en konkurransedyktig standard, i tråd med hva vår tids kunder forventer.

Skal vi ha som en rimelig ambisjon å dekke fornyelsesbehovene i løpet av 10 år, kreves det vesentlige av hva som er til disposisjon også for nyinvesteringer i banenettene i foreliggende Oslopakke 3.

Samlet behov. For nå å ta vare på verdiene og unngå at nye etterslep oppstår, er løpende reinvestering nødvendig. Reinvesteringsbehovet reflekterer gjenanskaffelsesverdien, som for metro- og trikkenettet er

Oppgradering for pålitelighet og attraktivitet	
Fornytt signalsystem metro	1 000
Lambertseterbanen, oppgradering	650
Østensjøbanen, oppgradering	470
Røabanen, oppgradering	480
Sognsvannsbanen, oppgradering	390
Holmenkollbanen, oppgradering	390
Grorudbanen, oppgradering	610
Furusetbanen, oppgradering	470
Metro fellesstrekning, oppgradering	400
Metro, diverse oppgradering	530
Sum metro	5 390
Ekebergbanen, oppgradering	260
Gamlebyen, oppgradering	50
Rådhusplassen, oppgradering	20
Stortingsgata, oppgradering	90
Majorstutrikkene, oppgradering	160
Grünerløkka, oppgradering	220
Rikshospitalet-Jernbanetorget, oppgradering	170
Trikk, oppgradering elektro	240
Trikk, diverse oppgradering	100
Sum trikk	1 310
Sum oppgradering	6 700

Oversikt over behov for fornyelsesmidler for å innhente oppstått etterslep i reinvesteringer i baneinfrastruktur. (Mill kr 2011)

anslått til $18+5=23$ mrd kr. Det gjennomsnittlige årlige reinvesteringsbehovet er på ca $450+160=610$ mill kr. Sammen med drift og vedlikehold til 290 mill kr er det et årlig behov for ca 900 mill kr til baneinfrastrukturen. Inntil fornyelsesprogrammet er gjennomført, er behovet ca 1 570 mill kr. Dette er ca 300 mill kr høyere enn budssettene for 2011. Lavere nivå enn dokumentert behov gir nye etterslep, fordi løpende drift må prioriteres.

For nyinvesteringer, inkludert f eks oppgraderingen av Kolsåsbanen, er nå avskrivninger eller annen form for avsetninger til fremtidige reinvesteringer søkt tatt inn fra første dag, slik at det sikres midler for fremtidige fornyelser.

Metro og trikk for vårt århundre. Etter gjennomført modernisering vil Oslo-området ha et metro- og trikke-tilbud klart for å tilfredsstille vårt århundres kundekrav til punktlighet, komfort og kvalitet for øvrig.

Moderniseringen må følges av helt nye vedlikeholds-rutiner, med klare krav til strøken standard, inkludert design og støydempende vedlikehold. Nye rutiner for skinnesliping innføres tidlig i programperioden 2012–2015.



Venstre: Løst fundament og hullete asfalt gir nedsatt fartsgrense og dårlig komfort for trikken, som her i Pilestredet.
Høyre: Kabelgatene langs Østensjøbanen er i ferd med å rase ut. Om så skjer, vil signalsystemet falle ut og trafikken stanse opp.

Under: Nedslitt skinnegang gir støy, vognslitasje og fare for trafikkstans. Samtidig skapes ulemper for syklende og gående og for by- og gatemiljø generelt.



4.5

Effektivitet og kvalitet

Optimalt nett og kostnadseffektiv produksjon. Målet for effektiviseringsarbeidet er kort oppsummert å få mest mulig kollektivtrafikk for pengene - kollektivtrafikk målt som kundeoppslutning og markedsandel. Ruters oppgave i effektiviseringsammenheng er å utvikle et nettilbud som treffer markedet ressursoptimalt, og deretter bestille operative tjenester i en prosess som gir grunnlag for kostnadseffektiv produksjon til rett kvalitet. Operatørenes oppgaver er å levere til avtalt pris og kvalitet, samt å delta i samspillet med Ruter om forbedringer innenfor eget område.

Både Ruter og operatørene trenger informasjon om kvalitet og kostnadseffektivitet. For buss og båt har vi et fungerende marked for kjøp av tjenester. Det kan imidlertid innvendes at det prinsipielt sett hadde vært ryddigere om konkurranseutsatte og konkurrerende busselskaper ikke var eid av offentlige baneselskaper med monopol på skinnegående trafikk.

Målrettede incitament. Incitamentsavtalene skal bidra til at operatørene innen sine ansvarsområder og kostnadskontrakter setter kundenes ønsker og behov i sentrum, med flere og mer fornøyde kunder som strategisk mål. Dagens avtaler har sterk knytning til kvalitet og kundetilfredshet, og dette er elementer vi fortsatt ønsker inn i avtalene. Samtidig vil vi utvikle metoder som kan gi bonus/malus på trafikkutvikling som kan knyttes til operatørens leveranser, men vel å merke uten at det skal gå på bekostning av nettverkstanken eller gi uønskede konkurranseflater.

Ruter arbeider med å sikre økt datakvalitet på elementer som skal ligge inne i slike avtaler. Det er en forutsetning at de elementene som operatøren skal bli målt på i incitamentsavtalene, har så høy kvalitet at begge parter kan stole på resultatene.

Incitamentsavtalene med buss- og båtoperatørene utgjør i dag fra 2,5 – 8 % av kontraktens årlige verdi. Ruter legger opp til at denne andelen skal øke.

Særlig i geografisk noenlunde isolerte områder, hvor operatørens ytelser har begrenset påvirkning på resten av Ruter-nettet, ønsker vi å prøve nye modeller. Innenfor rammer definert i overordnet trafikkplan, med frekvenser og korrespondansepunkter, kan operatørene få større frihet til å utforme det detaljerte rutetilbudet. Tilsvarende gjelder mulighet til å tilby alternative miljø-

løsninger og spesielle service- og markedstiltak. I slike områder kan også en del av godtgjørelsen søkes knyttet til utvikling i antall passasjerer og billettinntekter.

Metro og trikk. Avtalene for metro og trikk er bygd opp med driftsoperatørene Oslo T-banedrift AS og Oslo trikken AS som ansvarlige for hele oppdraget, med infrastruktur- og verkstedenhetene i morselskapet definert som underleverandører. Erfaring viser at driftsoperatørene i en slik modell ikke står sterkt nok til reelt å være ansvarlige totalleverandører. Avtalt kostnadsnivå og fakturagrunnlag bør ha bedre i sammenheng med avtalt og levert kvalitet. Her er det særlig for infrastrukturen en urimelig svak sammenheng i dagens avtaler. Mye taler for en direkte avtale mellom KTP og Ruter om drift, vedlikehold og reinvesteringer for infrastrukturen.

Så lenge det ikke er konkurranse i denne delen av kollektivtrafikken, er det behov for å sammenligne kvalitet og kostnadseffektivitet med andre selskaper som utfører sammenlignbare tjenester. Det er derfor i samarbeid med morselskapet KTP og operatørene for metro og trikk satt i gang et prosjekt i forlengelse av de foreløpige effektivitetssammenligningene som ble presentert i K2010. Her ble det indikert at kostnadsnivået i Oslo, og spesielt for trikk, ligger klart høyere enn i sammenlignbare byer og selskaper. Videreførte sammenligninger, blant annet knyttet til trikkestrategien og foreslått fornyelse av trikkeparken, bekrefter svært høye verkstedkostnader.

Samarbeidsprosjektet konsentrerer seg i første omgang om å utvikle nøkkeltall/enhetstall for driftsartene, som kan gi grunnlag for relevant sammenligning med andre byer og selskaper, og deretter for målsetting og bruk i flerårige økonomiske avtaler.

EUs kollektivtrafikkforordning er implementert i norsk lov, og krever at kontrakt om offentlig tjenesteytelse skal tildeles etter konkurranseutsetting. Om Ruters kjøp av metro- og trikketjenester fra KTP-konsernet faller inn under noen av unntaks- og/eller overgangsreglene, er foreløpig ikke godt nok utredet. Imidlertid er kravet om transparens i utbetalingene, og dermed pålitelige enhetskostnader, ufravikelig.



4.6

Offentlig-Privat Samarbeid (OPS)

OPS bør være aktuelt for Forneubanen. OPS kan generelt defineres som en offentlig tjeneste som utvikles og/eller drives av private (eller sammen med det offentlige) etter forespørsel fra det offentlige, og der risiko fordeles mellom privat og offentlig sektor.

Ruter har ved konsulentbistand fra KPMG gjennomført en konkret utredning med utgangspunkt i ønsker om å vurdere alternative gjennomføringsmodeller for kollektivtrafikkbetjeningen av Fornebu. Ved det metroalternativet som anbefales, gjelder et slikt prosjekt i høy grad også områder i Oslo, som byutviklingsmuligheter på Skøyen/Sjølyst og Majorstuen.

Overført på Forneubanen kan en OPS-modell vurderes ut fra blant annet følgende mål eller hensyn:

1. Kanalisering av næringsinteresser på Fornebu, Lysaker, Vækerø, Skøyen/Sjølyst og Majorstuen
2. Raskere fremdrift ved alternativ finansiering
3. Innovasjon
4. Kostnadseffektivitet
5. Samlet ansvar for bygging og vedlikehold optimerer ressursinnsatsen

Gjennom de siste 20 årene har det vært en forsiktig utvikling mot et forpliktende partnerskap mellom næringslivet og det offentlige i det som i Norge har fått navnet Offentlig-Privat Samarbeid.

OPS innebærer at det offentlige har ansvar for å definere hvilke tjenester brukerne skal motta og hvilken kvalitet tjenesten skal ha. Den private part har ansvar for at tjenestene blir levert.

Et moderne og utviklet kollektivtrafikktilbud representerer en betydelig merverdi for både nærings- og boligutvikling. Internasjonalt er dette anerkjent, også på en slik måte at private interessenter bidrar til finansiering og realisering av ny infrastruktur. I følge KPMG kan denne typen av interessenter være undervurdert i utviklingen av kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Akershus generelt og for Forneubanen spesielt.

På Fornebu foreligger det en grunneierforpliktelse til å bidra med finansieringen. Samtidig har dagens næringsinteresser uttrykt et ønske om å bidra økonomisk til forseringen av en baneløsning, og da særlig metro. Nye aktører kommer stadig til, og det bør også finnes interessenter i områdene Lysaker, Vækerø, Skøyen/Sjølyst og Majorstuen.

I en OPS-leveranse vil leverandøren ta ansvar for finansiering av prosjektet. I denne sammenhengen forholder leverandøren seg til et finanshus eller en bank. Interessenter som bidrar økonomisk gjennom tilskudd/kapital til selve investeringen eller også til utvikling og drift av baneløsningen, har ikke noen direkte rolle i et utbygger- og driftsselskap. Deres interesser ivaretas av Ruter, eller det organ som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune alternativt ønsker som ansvarlig.

Det er for øvrig sannsynlig at finanskostnadene isolert sett vil bli noe høyere ved OPS enn de betingelsene Oslo kommune og Akershus fylkeskommune direkte eller indirekte (garanti) kan oppnå.

Ruter antar at blant annet avgrensingsproblemer gjør det naturlig å la en eventuell OPS-modell på Fornebu gjelde finansiering, bygging, vedlikehold og drift av infrastrukturen, eventuelt også vognkjøp. Trafikkdrift holdes utenfor. Ruters godtgjørelse i driftsperioden på anslagsvis 25 år, bør gjøres klart avhengig av kvalitet, særlig oppetid. Etter 25 år tilfaller prosjektet Ruter eller annet offentlig organ.

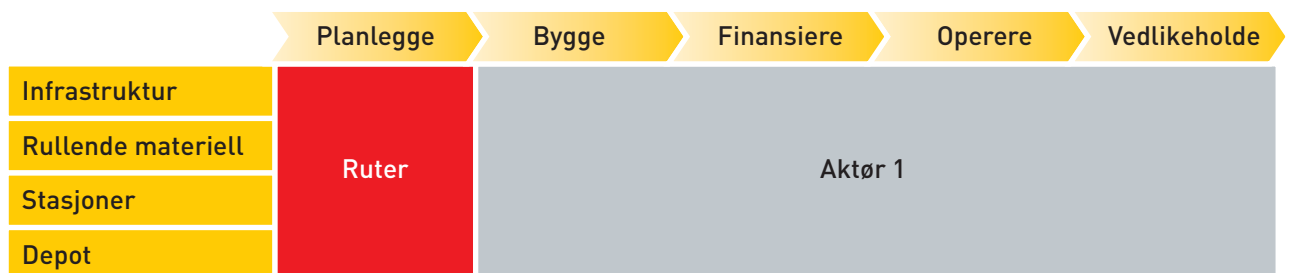
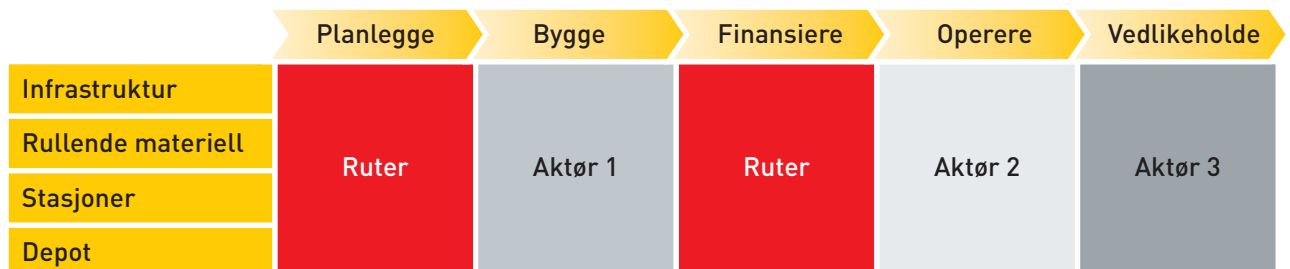
KPMG konkluderer sin vurdering med at Forneubanen er egnet som et OPS-prosjekt. Prosjektet vurderes som kommersielt interessant og vil kunne trekke til seg interessenter som er villig til å bistå Ruter med kapital for å gi et økonomisk grunnlag for å bestille, forsere og realisere utbygging og drift. Videre er det av en karakter og av en slik størrelse at det vil finnes leverandører som ønsker å ta ansvaret for utbygging og drift. KPMG antyder for øvrig at det ut fra en del aspekter kunne være mer attraktivt i et internasjonalt marked om tiltaket hadde vært større. Ruter vil i den sammenhengen nevne tilstøtende prosjekter som Majorstuen stasjon og ny metro-tunnel.

Om OPS-prosjektet bør inkludere både infrastruktur og evt rullende materiell, stasjoner, drift og vedlikehold, bør kartlegges nærmere. Ulike modeller kan tenkes.

Grunnlaget for et vellykket OPS-prosjekt ligger blant annet i identifisering, håndtering og fordeling av risiko. Det er derfor behov for nærmere utredninger både av modeller og av kostnadsomfang mv for baneprosjektet, før det eventuelt inviteres til en OPS-konkurranse.



Fornebubanens stasjon på Lysaker illustrerer interessefellesskap med næringsliv ut over entreprenørsektoren.



Tradisjonell gjennomføringsmodell øverst og en mulig OPS-modell nederst. Om Ruter eller et annet organ skal stå som oppdragsgiver for et slikt fellesprosjekt mellom Oslo og Akershus, kan vurderes nærmere. Det er imidlertid vesentlig for OPS-aktøren, så vel som felles suksess, at oppdragsgiver har inntektsansvar og forutsigbar finansiering.

4.7

Prisnivå og billetter

Ny pris- og sonestruktur fra oktober 2011 innebærer en betydelig forbedring og forenkling for kundene. Forenklingen består både av en betydelig reduksjon i antall soner (fra 88 til 8), en enhetlig billettproduktportefølje og en enhetlig prismodell. Det vil være et felles system i Oslo og Akershus, mens Ruter hittil egentlig har operert med tilpasninger av Sporveiens og SLs systemer.

Som en indirekte konsekvens av prismodellen vil det for en rekke kunder bli betydelig rimeligere å reise kollektivt. Dette gjelder spesielt de lengste reisene og en del mellomlange reiser i Akershus som nå faller innenfor én og samme sone. Oslosonen utvides til en bysone som også omfatter østre Bærum og hele metronettet.

En forenkling med færre soner og færre unntaks- og spesialordninger medfører at enkelte kunder vil måtte oppleve en prosentvis stor prisøkning på korte reiser over en sonegrense.

At det blir enklere, og for mange også rimeligere, å reise kollektivt, bør gi bidrag til fortsatt trafikkvekst.

Elektronisk billettering. Innføringen av elektronisk billettering skjer parallelt med en løpende forbedringsprosess, med sikte på å forenkle bruken for kunden, ivareta personvern hensyn og sikre inntektsstrømmene.

Etter at kundene kunne ta systemet i bruk fra 2010, har innføringen gått raskt, og med færre problemer enn en kunne frykte. Antall aktive kort kom raskt opp i 350 000, og veksten fortsetter. I første omgang kom veksten i hovedsak fra kunder med periodebilletter, da denne billetttypen ble tilbudt elektronisk først, og muligheten til å kjøpe dem på papir gradvis ble redusert.

Utover i 2011 vil ytterligere kundegrupper gradvis gå over fra å benytte papirbilletter til elektronisk reisekort. Dette vil nå særlig være drevet av tempoet i utrulling av Ruters øvrige billettprodukter på elektronisk billett-bærer. Det forventes at tilnærmevis alle kunder som relativt regelmessig reiser med Ruter, i løpet av 2011 benytter det elektroniske reisekortet.

Interoperabilitet. Et av poengene ved elektronisk billettering er at kundene også skal kunne benytte sine reisekort på tvers av fylker og trafikkselskaper. Dette krever både en teknisk harmonisering og kommersielle avregningsavtaler. Intensjonen er at NSBs og Ruters felles selskap Interoperabilitetstjenester AS skal

omdannes til et nasjonalt selskap med bredere eierskap, og som kan yte de nødvendige samordningstjenestene til alle aktuelle aktører, og som også tar seg av rutedata.

Bransjenorm. For å kunne oppnå de ønskede kundefordelene er det avgjørende at både kjøps- og bruksaktiviteten løpende registreres. Dette krever både at kundene aktiverer ny billett etter at utløpsdato og -tid på gammel billett er passert, og at de foretar avlesing ved oppstart av hver reise. Spesielt ved bruk hos annet selskap enn billettutstederens er dette åpenbart nødvendig for å kunne tilby sømløse reiser på tvers av aktører, da dette krever avregning.

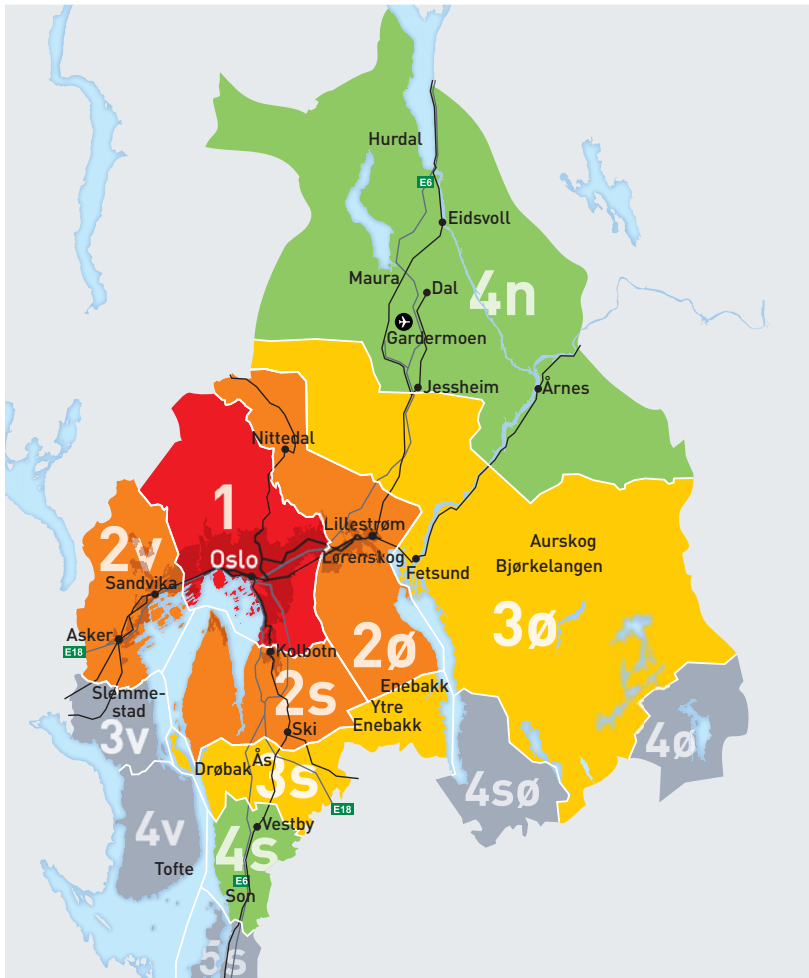
Som bidrag til en god løsning for nødvendige personvern hensyn vil kollektivtrafikkbransjen utarbeide en nasjonal bransjenorm for behandling av personopplysninger i kollektivtrafikken. Arbeidet er godt forankret også hos Datatilsynet og Samferdselsdepartementet.

Billettprodukter og tilgjengelighet. Nye teknologiske muligheter skal bidra til å sikre gode løsninger for kundene. Billettproduktene tilgjengelighet skal styrkes, ved at det etableres kjøps- og bruksmuligheter gjennom selvbetjente salgskanaler som internett og mobiltelefon mv. På litt lengre sikt er det naturlig å tenke seg at de tradisjonelle billettene ikke benyttes gjennom egne reisekort, men som en integrert del av dagens betalingskort eller gjennom mobile enheter.

Allerede i dag er det en svakhet at ikke alle billetteringsutstyr er online. Dette gir eksempelvis forsinkelser fra kjøp på internett til gyldighet er registrert og billetten kan brukes. For nye, mobile løsninger vil gjennomgående online-løsninger være helt nødvendig.

Både effektiv trafikkavvikling og sikkerhet for personalet tilsier vekt på forhåndskjøp og selvbetjening. Enkle salgsmatener om bord vurderes for trikk og buss.

De tekniske mulighetene som ligger i elektronisk billettering, bør etter hvert vurderes utnyttet til markedsorienterte tilbud som f.eks. en kombinasjonsbillett, der fast og variabelt beløp kan kombineres ut fra bruk og reisevolum og til tidsdifferensiering. Tiltak som søker å styre etterspørselen til perioder med ledig kapasitet, bør i tilfelle kobles mot tilsvarende rammer for bilbruk.



Ny pris- og sonestruktur, som vist på kartet, innebærer en betydelig forenkling for eksisterende og nye kunder. Mobile billettløsninger vil etter hvert supplere eller erstatte kollektivtrafikkaktørenes reisekort.

4.8 Miljø

Klimanøytral innen 2020. Norge har satt høye nasjonale klimamål, og Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har fulgt opp ved mål om å halvere utslippene av klimagasser innen 2030. Frem til i dag har imidlertid utslippene økt, og for å kunne halvere de totale utslippene innen 2030 er det nødvendig med kraftige virkemidler innenfor samferdsel, som står for de største utslippene av klimagasser i regionen. Å ta trafikkveksten kollektivt i stedet for med bil kan bety en CO₂-gevinst som har økt til 0,5 millioner tonn årlig i 2030.

Kollektivtrafikkens utslipp er svært lave. Ruter har likevel en ambisjon om ytterligere forbedring ved å fase ut bruk av fossil energi innen 2020.

Viktigst: Økt kollektivandel. Ruters viktigste bidrag i miljø- og klimasammenheng er å bidra til en trafikkutvikling der en stadig større del av reisene skjer kollektivt, og dermed med færre negative miljøkonsekvenser enn ved bilbruk. I vårt område er miljøkostnadene ved bilbruk i gjennomsnitt fire ganger høyere per personkilometer enn for kollektivtrafikk. I bytrafikk og når kollektivtrafikkalternativet er elektrisk drevet og skinnegående, er forholdstallet langt høyere. I trafikkpolitisk sammenheng er det dessuten vesentlig at vi arbeider for et utbyggingsmønster som reduserer transportavstandene og legger til rette for effektiv og konkurransedyktig kollektivtrafikk. Kundernes krav til miljøløsninger vil øke i fremtiden, og det er nødvendig at Ruter følger opp dette som ledd i utviklingen av en konkurransedyktig kollektivtrafikk.

Nest viktigst: Miljøriktig trafikkproduksjon. Den produksjonen Ruter kjøper av operatørene, bør skje på en miljømessig optimal måte, med lave utslipp. Grensen for det optimale går der kostnadene for ekstra tiltak blir så høye at gjennomføringen må skje på bekostning av et tilstrekkelig omfattende og attraktivt tilbud til kundene. Velger for mange bil i stedet for buss, for eksempel fordi bussen ikke går ofte nok, hjelper det ikke på samlet miljøregnskap at bussen har svært lave utslipp.

Ruters miljøstrategi innebærer at sertifikat for fornybar elektrisitet skal tegnes for drift av metro og trikk. Dette vil bli lagt inn i avtalene fra og med 2012.

Busser og båter på kontrakt for Ruter har en svært høy miljøstandard. I nye anbud kreves høyeste tilgjengelige EU-standard for bussene, med mulige unntak

for busser som bare har få rushtids- eller skoleruteavganger. Dessuten kjøres busser med biodiesel, bioetanol, biogass og dielelektrisk (hybrid). Fra 2012 innføres forsøksdrift med hydrogenbusser i Oslo syd og Oppegård, med base på Rosenholm. Her opprettes det et besøks-senter for informasjon om kollektivtrafikk og miljø, rettet mot f.eks. for fagmiljøer og skoleklasser.

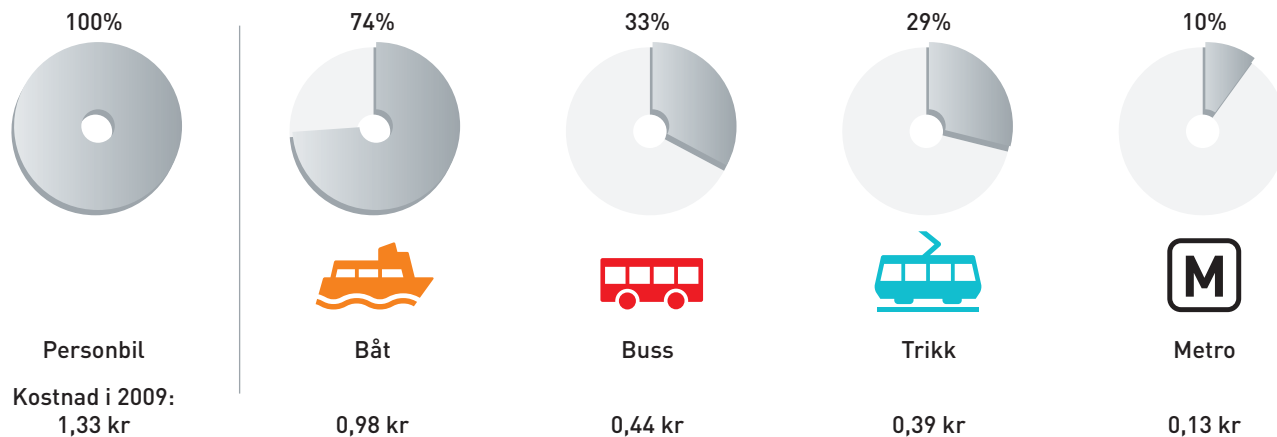
Miljøtiltakene har medført at mens antall kollektivtrafikkreiser har økt, har utslippene gått ned. CO₂-utslippet per personkilometer var 40 % lavere i 2010 enn i 2007.

For å få enda bedre grunnlag for valg av miljøteknologi for buss har Ruter engasjert TØI til å gjennomføre en sammenlignende analyse, dokumentert i notat om miljøegenskaper for bybusser. Ser vi på miljøkostnader alene, er bildet relativt enkelt. Hydrogenbuss kommer gunstigst ut, fulgt av biogass. Tradisjonell diesel er verst. Hybridteknologi, bioetanol og biodiesel kommer i en mellomstilling. Miljøvalg kan imidlertid ikke tas uten at også andre kostnadselementer tas hensyn til. Totalkostnadene, som ved siden av miljø også omfatter kapital, drivstoff og vedlikehold, er lavest for tradisjonell diesel og hybridteknologi, mens hydrogenbusser er relativt kostbart. Hybridløsninger er således et godt valg med tanke på kostnadseffektivitet, og enda mer miljøvennlig ved biodrivstoff, aller helst biogass. Mye av gevinsten ved hybridbusser skyldes ca. 30 % lavere energiforbruk, med tilsvarende lavere utslipp. En interessant videreutvikling av hybridbusser kan bli rent elektriske busser, med rask lading på stoppestedene.

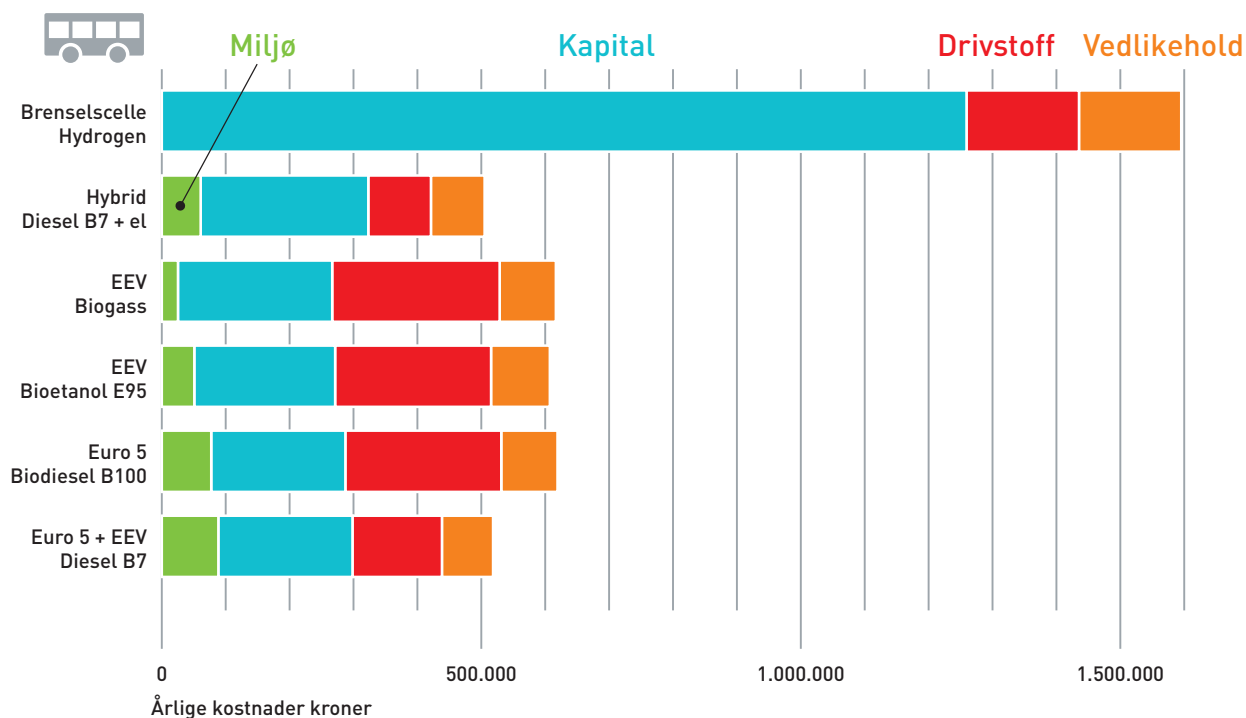
Biogass har åpenbare miljøfortrinn, ved at, enkelt sagt, klimagassen metan, som ellers ville gått ut i atmosfæren til ren skade, gjør nytte for seg på veien. Med små forbehold er dermed dette drivstoffet klimanøytralt. I dag produseres det biogass på Bekkelaget til å dekke behovet for ca. 80 busser. Kommende anlegg i Nes og Asker kan øke tilbudet tilsvarende hhv. 160 og 240 busser, i alt inntil 480 busser. Konkurransen i dette drivstoffmarkedet er imidlertid mangelfull. Videre må det sikres at det ikke innføres avgifter som gjør miljøvalgene enda dyrere, slik vi har sett for biodiesel.

Miljøsertifisering og miljøkrav. Miljøkravene ved innkjøp av busstjenester bør etter hvert få et bredere spekter, f.eks. ved utslippsmålinger ved siden av de teoretiske kravene, og krav til energiforbruk og levetidskostnader.

Relative miljøkostnader per personkilometer i Oslo
Indeks: Personbil = 100 %



Miljøkostnader i kr/personkm i Oslo for alternative transportmåter. (Lokale og globale utslipp, støy, ulykker og kø). I sum er kollektivtrafikk fire ganger gunstigere enn bilbruk. (Datagrunnlag fra TØI-rapport 1032/2009, da miljøkostnaden per personkilometer med personbil var kr 1,33).



Samlede kostnader for alternative bussteknologier og drivstoff. Miljøkostnadene inkluderer lokale og globale utslipp av NOx, CO2 og partikler.

4.9

Kollektivtrafikkens historie

Historien som markedsmulighet og forpliktelse.

Erfaring viser at befolkningens interesse for den historien og den kulturen som er knyttet til kollektivtrafikken, har stor verdi som inngang til mange målgrupper, også som basis for interesse for dagens og fremtidens kollektivtrafikk. Det ligger et markedspotensial i riktig utnyttelse av historien, og dette er den primære bakgrunnen for Ruters ønske om å prioritere bevaring og dokumentasjon av kollektivtrafikkens historiske og kulturelle verdier. Samtidig føler Ruter at det på dette området også ligger en kulturell forpliktelse, i hvert fall så lenge det i praksis ikke synes klarlagt hvor et musealt ansvar ligger, lokalt og nasjonalt, på en måte som gir utslag i et relevant praktisk engasjement.

Kollektivtrafikken, noenlunde i den formen som vi kjenner den i dag, har en ca 170 år lang historie i Oslo og Akershus. I en generell historisk sammenheng er dette en svært kort periode, og det stiller oss overfor betydelige utfordringer med hensyn til umiddelbart å se hva som har umistelig verdi, hva som bør vurderes bevart og hva som det i et langsiktig perspektiv ikke er praktisk/økonomisk mulig å ta vare på. Det er også en illustrasjon at den perspektivperioden vi i K2012 ser inn i, nesten er så mye som en tredel av den hittil aktuelle historien, og representerer et tillegg på nær 50 % av den historien som i særlig omfang er dokumentert på Sporveismuseet.

Ruters kollektivtrafikkhistorie omfatter hele regionen, alle driftsarter, og både vogner, infrastruktur, dokumenter, billetter, markedsføring osv. Sporveismuseet på Majorstuen og Vinterbro har gjort og gjør en betydelig innsats for å ta vare på store deler av dette, i hovedsak basert på fritidsinteresse og frivillig arbeid. Mye er også dokumentert i bokform, gjerne som jubileumsbøker, og Norsk teknisk museum, Norsk jernbanemuseum og Oslo bymuseum har også tatt vare på noe.

Det er et gjennomgående trekk at det særlig er vognmateriell, og spesielt skinnegående, som er i fokus. Infrastrukturen har man så langt hatt et mindre bevisst forhold til, selv om byantikvaren har tatt initiativ til en mulig bevaringsplan for Holmenkollbanen, med utgangspunkt i stasjonsbygninger. Sporveien har utarbeidet en verneplan for bygninger og bygningshistorie. En tilsvarende gjennomgang bør antakelig skje for øvrig infrastruktur, og da med en bredde som også omfatter

kontaktledningsmaster, skinnegang, brolegning og andre elementer i et komplett miljø.

For metronettet bør en slik gjennomgang for stasjonsmiljøenes del skje før ombygging til ny metro-standard fullføres.

Ny museums- og lagerhall som strakstiltak. Viktige deler av historien er i dag tatt vare på i Sporveismuseet på Majorstuen, og dels på Vinterbro, drevet av Lokaltrafikkhistorisk forening (LTF). Vognhallen på Majorstuen eies av Oslo kommune. Ruter delfinansierer foreningens virksomhet, blant annet ved å dekke husleien.

Ruter samlede årlige kostnader til museumsformål er ca 5,2 mill kr. 3,7 mill kr er husleie til Oslo kommune og KTP, mens 1,5 mill kr dekker driftsstøtte til LTF og diverse bevilgninger gjennom et kollektivtrafikkhistorisk råd.

Lokalene på Majorstuen brukes til kombinerte lagrings-, restaurerings- og utstillingsformål. Plassen er anstrengt, og det er vanskelig å finne rom for ønsket eksponering, til vogner og gjenstander som kommer til etter hvert som årene går, og til aktiviteter som naturlig er knyttet til et museum.

Situasjonen er nå akutt, og for å skaffe plass til "nye" museumsvogner, vogner som må flyttes fra Avløs og andre midlertidige lagerplasser, og ikke minst nygamle T-banetog, har Ruter inngått avtale om langtidsleie av lokaler på Alnabru. Langtidslagring skal også skje på Ringerike. Ruters kostnadsnivå vil øke til ca 10 mill kr i året.

Situasjonen tilsier en gjennomgang av organisasjon og finansiering. Verdien blir etter hvert så betydelige, og kostnadene så vidt vesentlige, at Ruter ønsker å bygge på en modell hvor selskapet selv etablerer en viss kompetanse på området og tar et større formelt og reelt ansvar. Samtidig bør LTFs verdifulle innsats søkes videreført gjennom en driftsavtale.

De mulighetene som skapes ved mer hensiktsmessige lokaler og egen kompetanse, vil gjøre det lettere å utnytte museumsvirksomheten i markedsføring og omdømmebygging. Dermed skapes bidrag til økt interesse for, oppslutning om og bruk av Ruters tilbud. Kollektivtrafikkens historie søkes ivaretatt på en måte som innebærer at det også er en investering i ny trafikk.



Nationaltheatret stasjon åpnet i 1928 som endestasjon på Nordens første undergrunnsbane/T-bane/metro. Slike historiske momenter kommer i dag dårlig frem, og gjenværende arkitekturelementer bør søkes tatt vare på.



Historiske kavalkader får alltid stor interesse og oppslutning, og er samtidig en god plattform for informasjon om dagens og fremtidens kollektivtrafikk.

4.10

Bedre fremkommelighet og punktlighet

Prioritert fremkommelighet for trikk og buss har høy lønnsomhet. Treg fremkommelighet med trikker og busser i bilkø, forsinkelser og innstilte avganger innebærer betydelige økonomiske tap for samfunnet. Kundernes tidstap alene gir en årlig samfunnsøkonomisk kostnad på over 3 milliarder kroner. Prioritering av fremkommeligheten for trikk og buss mer på linje med gode utenlandske eksempler - og Bybanen i Bergen - ville dessuten gitt Ruter en årlig kostnadsreduksjon på mellom 100 og 200 millioner kroner.

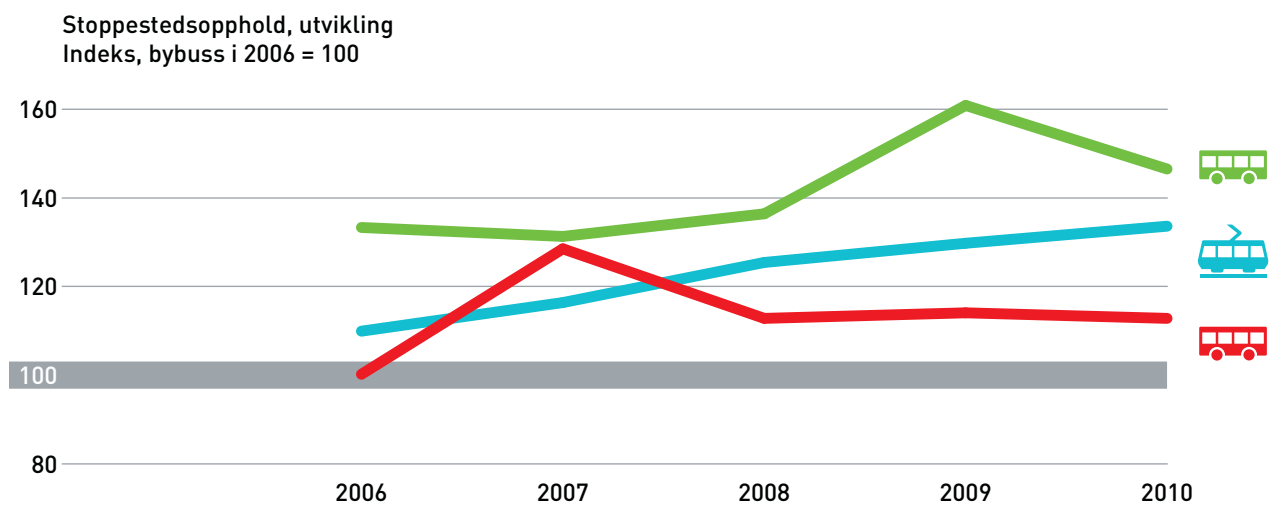
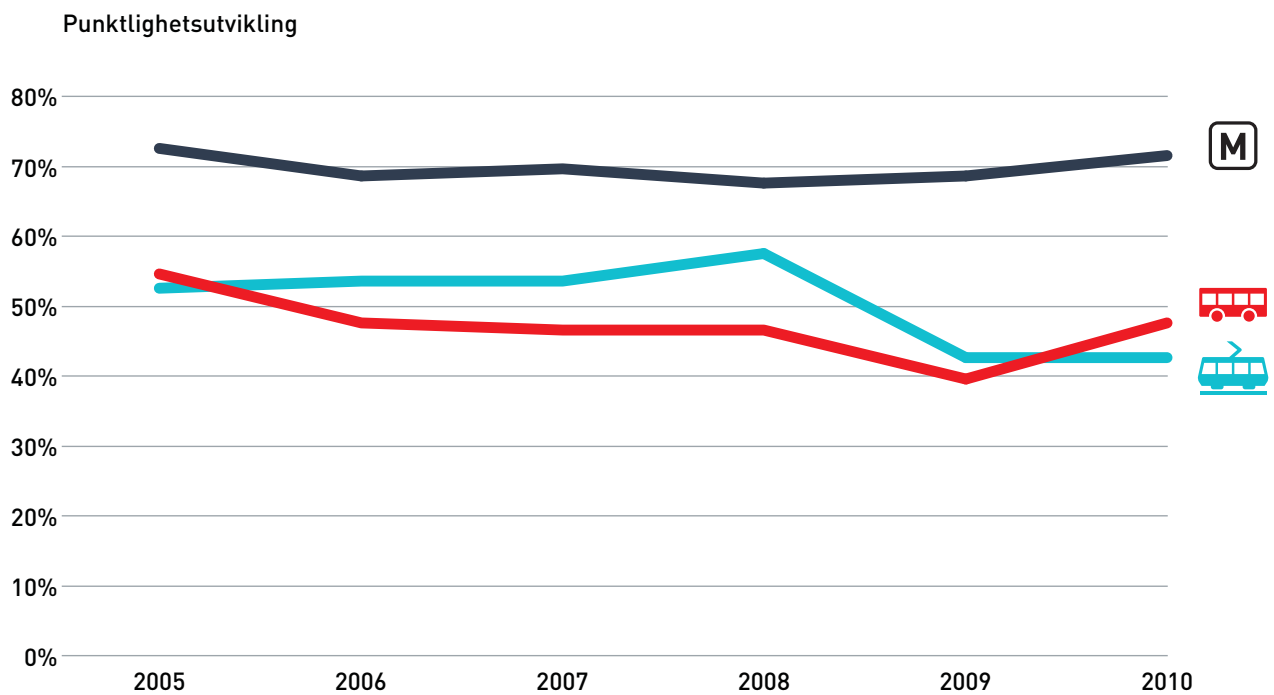
Treg avvikling, forsinkelser og innstillinger skyldes en rekke forhold, som opptrer enkeltvis eller i kombinasjon. Dårlig programmert eller vedlikeholdt signalprioritering og utydelig skilting og veimerking bør det være relativt enkelt å gjøre noe med. Egne kjørefelt eller helt egne traseer krever mer, både av planinnsats, politisk prioriteringsevne og investeringsmidler, men har gjennomgående en svært god samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Fremkommelighetsmål. Ruter har gjennomgått de målene som ble satt for fremkommeligheten for ti års tid siden, og supplert dem med mål for punktlighet. Oppnåelsen av opprettholdt mål om en reisehastighet på 20 km/h for trikk og hovedlinjer for bybuss er sterkt forsinket, selv om noe forbedret kjørehastighet er oppnådd. Målet ble i sin tid satt for trikk, ut fra erfaringer om hva som kunne oppnås i andre byer, testkjøringer i lavtrafikk uten stopp i lyskryss og analyse av problemstrekninger. Senere ble målet omsatt til en prosentvis økning (20 %) og overført til hovedlinjer for bybuss. Da samferdselsministeren gjorde målene til sine, ble de delvis gjort gjeldende også for regionbuss. Gjennomgang av erfaringene de senere årene, som dokumentert i årsrapportene om fremkommelighet (jf Ruterrapport 2011:3), gir ikke grunnlag for å endre opprinnelig kortsiktig mål, uttrykt som reisehastighet i bytrafikk (20 km/h).

Stoppstedsopphold. Vi ser nå en tendens til at gevinster ved økt kjørehastighet, dvs. bedre fremkommelighet på gate og vei mellom stoppestedene, spises opp av økte stoppestedsopphold. Økt stoppestedsopphold skyldes en kombinasjon av flere passasjerer og tid til billettering mv. Vi får for så vidt også bekreftet at Ruters påpekning i planfasen enkelte steder om behov for større stoppestedarealer, er godt begrunnet. Sterk trafikkvekst har gitt behov for økt stoppestedskapasitet og mer effektive betalingsløsninger for å lette avviklingen.

Punktlichetsmål. Bedre punktlighet oppnås i utgangspunktet ved forutsigbar fremkommelighet og andre trafikkstyringstiltak. Årsakene til avvik kan ha intern så vel som ekstern årsak, illustrert ved at også metro, med helt egen trasé, har for store punktlighetsavvik. Dersom påliteligheten i forhold til tidtabellen er for dårlig, og andre tiltak ikke synes å kunne gi umiddelbar effekt, bør avgangstidene justeres. Stive ruter (faste minuttall) har store fordeler i kundekommunikasjonen, men bør vurderes fraveket når avvikene i rushtid blir for store. Ruter velger å legge en 80/20-betraktning til grunn - som punktlighetsmål settes at minst 80 % av avgangene skal være maksimalt 3 minutter forsinket ved avgang, ved knutepunkt underveis og ved ankomst. Et slikt mål kan synes lite ambisiøst, men tar høyde for store variasjoner i trafikkbildet i løpet av dagen og ønsker om å ha faste minuttall for avgangene, i hvert fall store deler av driftstiden. Vi er dessuten langt unna oppnåelsen av et slikt mål ut fra hva vi registrerer i rushtidene i Oslo sentrum i dag.

Siden metro har egen trasé uten eksterne forstyrrelser, finnes det gode argumenter for strammere mål for metro enn for trikk og buss. Mest nærliggende ville det være å måle metro på et mindre avvik, som ett i stedet for tre minutter. Blant annet ut fra en avveining mot sikkerhetsaspekter er vi likevel blitt stående ved et felles mål, med en underforstått forventning om en høyere grad av måloppnåelse for metro. Dessuten skal metro også måles på ett minutt avvik, men uten at det settes konkrete mål for minuttavvik i første omgang.

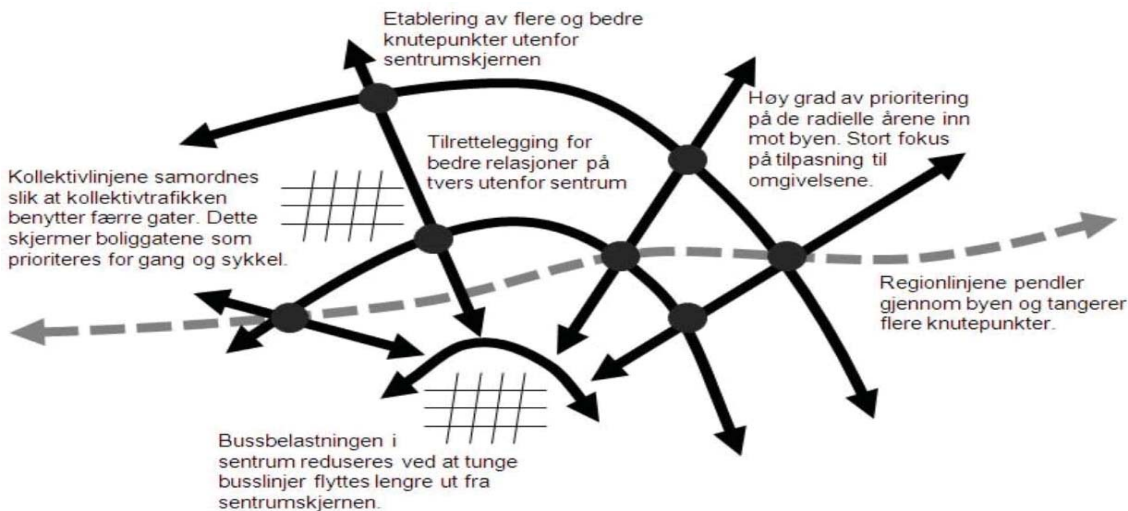


Øverst: Punktligheten gjennom sentrum i rushtidene er for lav, og utviklingen de senere årene har ikke vært positiv (% mindre enn 3 min forsinket).

Nederst: Stoppstedsoppholdene for trikk og regionbuss (og enkelte bybusslinjer) har hatt en negativ utvikling de senere årene.

4.11

Gatebruk i Oslo indre by



Langsiktig prinsippkisse for gatebruk for kollektivtrafikk i indre by i Oslo (Bymiljøetaten).

Trikk, buss og bil hver for seg. For at kollektivtrafikken skal fylle sin målsatte rolle, inkludert å bidra til pulse-ende byliv, må sentrumsgatene bli langt bedre tilrettelagt for trikk og bybuss. Tydelig prioriterte gater må ha tilstrekkelig kapasitet til pålitelig avvikling, ikke minst på stoppestedene. I samspill med Bymiljøetaten har vi i K2012-arbeidet kommet frem til følgende prinsipper:

- Det må tilrettelegges for bedre forbindelser på tvers utenfor sentrum. Ring 1, 2 og 3 må ha gjennomgående kollektivtrafikkprioritering.
- De radielle årene inn mot sentrum må utvikles med høy prioritet for trikk og buss, samtidig med god tilpasning til omgivelsene. De statlige hovedveiene må ha kollektivfelt.
- Trikk skal ha egen trasé for å kunne utnytte sitt kapasitetspotensial (trikk og buss separeres).
- Boliggatene prioriteres for bomiljø og gang- og sykkeltrafikk.
- Den regionale kollektivtrafikken må møte det kollektive bynettet i knutepunkter utenfor den tette byen.
- Sentrum må i større grad skjermes for buss og personbil. Trikk er viktigste transportmiddel på gatenivå innenfor Ring 1.
- Fokus på attraktive høykvalitets kollektivgater med estetiske kvaliteter og tilpasning til omgivelsene. Antall trikker og busser må tilpasses gatens tåleevne, forutsigbart definert.

Regionbuss bør som en oppfølging av disse prinsippene følge Ring 1, prioritert med bussfelt. Bybuss har nordre streng som hovedtrasé, supplert av søndre streng. I søndre streng og i fjordtrikktraseen skal det være en klar prioritering av trikketraffikk, evt. supplert av nordre streng.

Kollektivtraseene på Jernbanetorget og i Prinsens gate/Tollbugata, Stortingsgata, Roald Amundsens gate/ Universitetsgata, Kristian Augusts gate, Grensen, Kirkeristen, Storgata, Nygata, Biskop Gunnerus' gate og den kommende fjordtrikktraseen bør være reservert trikk og/eller buss, med unntak for atkomsttrafikk. Reserveringen av kollektivtraseene bør overvåkes ved fotoboks eller på annen effektiv måte.

Planen bør suppleres av plan for parkeringshus i sentrumsranden, med atkomster som ikke er i konflikt med fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Gatebruksplan. Det foreligger forslag til revidert plan for gatebruken i sentrum, som et første skritt, med et relativt kortsiktig tidsperspektiv. Planen bør etter Ruters vurdering søkes utviklet videre for å imøtekomme behov for økt kapasitet for kollektivtrafikken og egne gater for trikk og buss, helt adskilt fra gjennomgående biltrafikk.

Rådhusgata ønskes vurdert som ny trikketrasé. Kapasitetsbehov tilsier etter Ruters vurdering at dette i tilfelle må komme i tillegg til dagens kapasitet gjennom Kvadraturen, f eks som et alternativ for Fjordtrikken.



4.12

Universell utforming

Tilgjengelig for alle. At kollektivtrafikken skal være tilgjengelig for flest mulig, følger av kollektivtrafikkens idé, og er følgelig en naturlig oppfølging av overordnede mål for Ruters virksomhet. Diskriminerings- og likestillingsloven setter dessuten nå krav til at tilbudet skal ha universell utforming, og det kreves aktivt arbeid for å nå en slik standard. Hvilke konkrete krav som skal stilles, må det i noen grad bli opp til ansvarlige, som Ruter, å stille. Kravene kan dels fastsettes av Ruter, dels være innspill til statlig organ for riksvei og jernbane mv og dels gis behandling av politiske myndigheter i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

For tilgjengelighet for bevegelseshemmede og blinde og svaksynte er kravene på mange områder tydelig definert, i hvert fall på sommerføre. Her gjelder avveiningene primært utbedringstempo for eksisterende forhold, og dermed økonomiske rammer. Adskillig vanskeligere er det å sette grenser for spesielle hensyn til for eksempel ulike former for allergier.

Både ut fra en prinsipiell tilnærming til kollektivtrafikkens rolle, og for å legge til rette for en optimal samordning av tiltak, bør også transporttjenestene for funksjonshemmede inngå i Ruters tilbud.

Ruters tilgjengelighetsstrategi omhandler primært behov for og tempo i investeringer i oppgraderinger for å nå ønsket tilgjengelighetsstandard. Behov og prioriteringer for driftsmidler må avklares ved videre oppfølging. Dette gjelder spesielt vintervedlikeholdet. Her har vi fått gode illustrasjoner vinteren 2010/2011, hvor mangelfull snørydding medførte at selv et så sentralt knutepunkt som Jernbanetorget var utilgjengelig i flere måneder, vurdert ut fra krav til universell utforming.

Tilgjengeligheten til tilbudet er ikke bedre enn svakeste ledd, og forbedringer må ha hele reisen som perspektiv. Det vil si at både informasjonen før og under reisen, forbindelsen til stoppestedet, selve stoppestedet og transportmidlene må være universelt utformet. Det er imidlertid mange eksisterende anlegg som trenger oppgradering til universell utforming, og som ikke er omfattet av noen av de øvrige planlagte tiltakene. For disse er det beregnet at utvikling til universell utforming av hele tilbudet vil koste 1,8 mrd kr. Dette omfatter utbedring av eksisterende infrastruktur og materiell samt informasjonssystem. Spørsmålet om driftskostnader, spesielt for vintervedlikehold, må utredes.

Det foreligger ikke egne økonomiske rammer for satsing på universell utforming. Handlingsprogrammet for gjennomføring av tiltak for 1,8 mrd kr må derfor bygges på en kombinasjon av skjønn, sideblikk til samlede rammer til samferdsel/kollektivtrafikk og praktisk gjennomføringskapasitet. Satsing på høy stoppestedstandard og tilpasset materiell har høy nytte/kostnad på grunn av generelt raskere trafikkavvikling. Utbedring av de 30 % av stoppestedene med mest trafikk vil dekke 90 % av kundene. Årlig gevinst på 300 mill kr kan forsvare investeringer på inntil 5 mrd kr.

Billett kjøp skal være enklest mulig for alle salgskanaler. Tilgjengelighet til salg på internett skal forbedres, og modifisering av automatene skal vurderes.

Busstilgjengeligheten forbedres ved at stoppesteder i byer og tettsteder får riktig høyde og ledelinjer. På hovedlinjer bygges stoppesteder videre ut til høystandard med utstyr som lehus, tilgjengelige benker, belysning osv. Nytt materiell får laventre og rampe. Områder med lite trafikk betjenes med vogner med f eks heis.

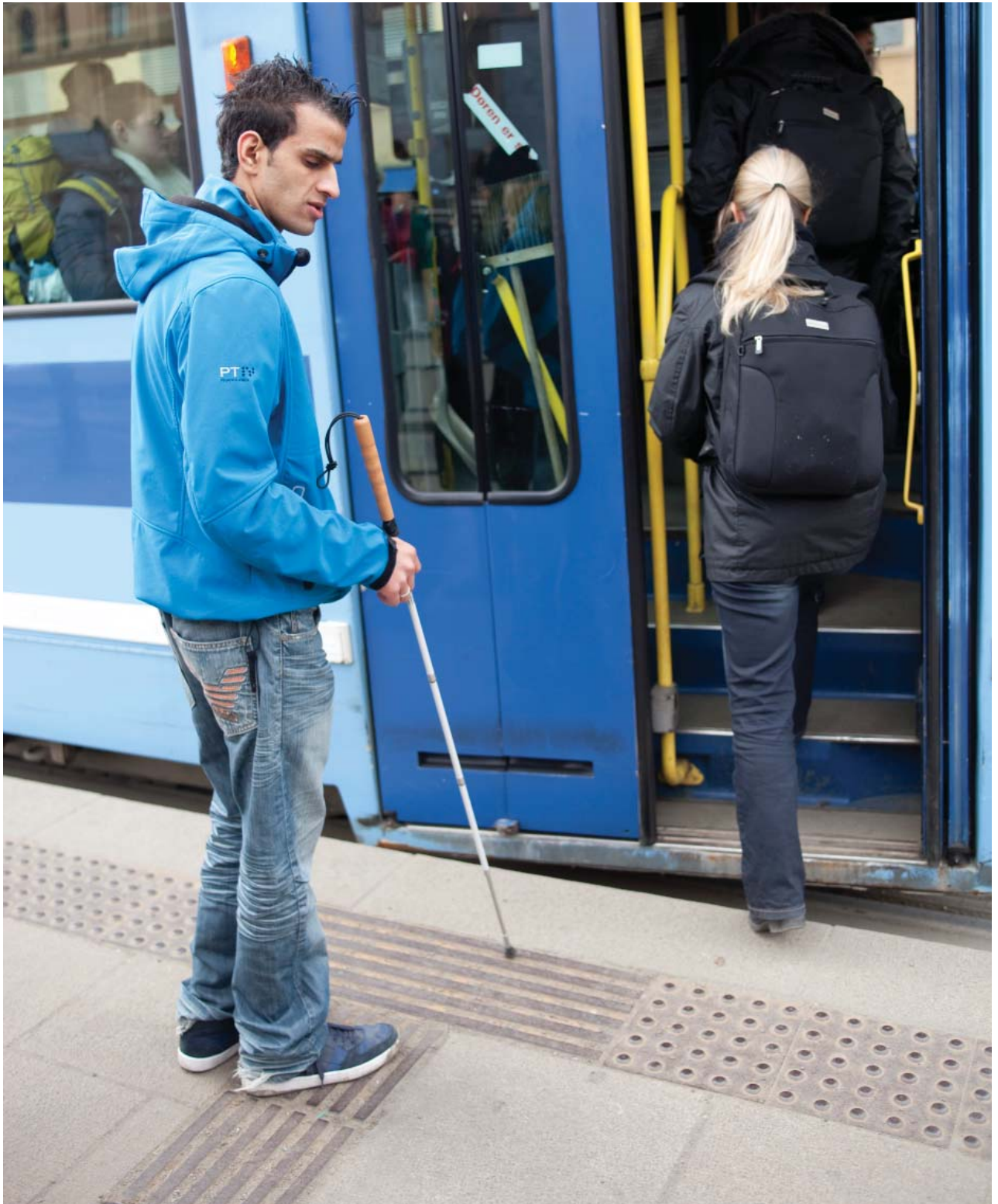
I 2012 vil det i Oslo være utbygd i overkant av 200 høystandard stoppesteder. Samtidig har noen få stoppesteder fått tilsvarende standard i Akershus. Det er i alt ca 1 000 stoppesteder i Oslo og 3 000 i Akershus.

Trikketilbudet utvikles slik at alle stoppesteder får riktig høyde. Nybygging skal inkludere ledelinjesystem når det er tatt stilling til hva slags materiell som skal erstatte dagens eldre trikker. Da legges det også ledelinjer på eksisterende høystandard stoppesteder, ved generelt vedlikehold eller etter at øvrig utbygging er gjennomført.

I 2012 vil over halvparten av stoppestedene ha fått høystandard. Resten kan utbedres innen 3 – 4 år.

Metro får økt tilgjengelighet for bevegelseshemmede, med heis på sterkt trafikkerte stasjoner og slake ramper der hvor det ligger godt til rette for det. Videre gjennomføres tiltak med sporjusteringer, generell stasjonsoppgradering med ledelinjer, informasjon og belysning.

Båtene får bedre tilgjengelighet ved nytt materiell. Bryggene på øyene er en utfordring, og mulighetene kartlegges i samråd med Bymiljøetaten.



Status 2010 for universell utforming (UU)

	Plattformer			Vogner		
	Totalt 2010	UU 2010	Andel UU	Totalt 2010	UU 2010	Andel UU
Trikk	185	112	61 %	72	32	44 %
Metro	180	34	19 %	237	237	100 %
Buss totalt	4 000	203	5 %	1 045	984	94 %
Buss Oslo	1 000	180	18 %	445	445	100 %
Buss Akershus	3 000	29	1 %	600	539	90 %

4.13

Stasjoner og stoppesteder

4 000 stasjoner og stoppesteder. Kollektivtrafikkens stasjoner og stoppesteder er en viktig del av kundenes reisekjede og totale reiseopplevelse, og er en avgjørende informasjons- og salgskanal for kollektivtrafikken. Dette gjelder for alle kunder, men behovene er ulike for eksisterende kunder på vant rute, eksisterende kunder med nye reisemål, nye lokalkjente kunder og nye kunder som er tilreisende, og heller ikke kjent med geografi og språk.

Det er i alle sammenhenger vesentlig at stoppestedene er universelt utformet, at de gir bekvem og rask av- og påstigning, at de bærer relevant og lett forståelig informasjon og at de gir beskyttelse mot vær og vind. For tilgjengelighet og fattbarhet er det viktig at stoppestedene er rimelig godt synlige i by- og bygdebildet. Dette er blant de forholdene som tilsier større vektlegging av visuelt miljø på stasjoner og stoppesteder.

Ruters stoppestedsstrategi (Ruterrapport 2010:17) kan forenklet oppsummeres i følgende punkter:

1. Stasjoner, stoppesteder, brygger og knutepunkter er sentrale ledd i trafikantenes reisekjede. Satsing på en høyere standard er klart samfunnsøkonomisk lønnsomt på mer enn 1 100 stoppesteder i Oslo og Akershus.
2. Utvikling av stoppesteder må skje ut fra hensyn til funksjon, synlighet og stedstilpasning.
3. Ansvarsplassering for stoppesteder, stoppestedsutstyr og informasjon må reflektere en kundeorientering og dermed ligge i kollektivtrafikkens organer.
4. Kundenes behov for sømløse reiser, og dermed sømløs informasjon, tilsier en høy grad av samordning og felles løsninger. Samtidig skaper krav til samlet ansvar for utvikling og bestilling på den ene siden, og gjennomføring og drift på den andre, nye behov for kompetanse og systemer.
5. Samordningen i Oslo og Akershus ivaretas innenfor rammen av Ruters mandat og resultatansvar. Gjennomføring og drift bør skje ved samlet konkurranseutsetting ut fra hensyn til krav til kompetanse og systemkapasitet mv.
6. Lehus og annet stoppestedsutstyr bør ut fra funksjon ivaretas av kollektivtrafikkansvarlig, og i Oslo og Akershus dermed av Ruter hhv Jernbaneverket. Der dette ikke er, og eventuelt ikke kan bli, modellen, må Ruters krav til informasjonsflater mv være en tydelig premiss for veiholders valg av løsninger.
7. Konkurransesatt investering i og drift av reklamefinansierte lehus har gitt et vellykket kvalitetsløft på en del stoppesteder. Modellen bør videreføres, men med tilpasninger med større vekt på informasjonsbehov og slik at reklameinntektene ikke begrenser standardvalg i alle sammenhenger. Dette tilsvarer den modellen som brukes for Sporveis-Annonsene.
8. Ruters TID-program legges til grunn for informasjoninnholdet på stoppestedene.
9. For å gjøre det så enkelt som mulig for kundene å orientere seg tilstrebes ytterligere nasjonal samordning av trafikantinformasjonsprogrammene.
10. Ruters del av stoppestedsansvaret utvikles som ledd i en forsterket trafikantinformasjonsprosess.

Oslo kommune har senere vedtatt at stoppestedsansvaret skal tilligge Bymiljøetaten, mens Ruters, og dermed kollektivtrafikkens, interesser knyttet til utformingen av leskur og holdeplasser skal søkes ivaretatt så langt som mulig. Ruter legger til grunn at dette blant annet innebærer at TID-programmet gjøres gjeldende.

Terminalutvikling. Arbeidet med videre planlegging, utbygging og drift av knutepunkter og terminaler bør søkes enda bedre samordnet, slik at vi sikrer god funksjon, riktig dimensjon og målsatt samspill mellom driftsartene. Rolledelingen mellom KTP, Akershus kollektivterminaler og Ruter må være slik at optimale resultater sikres. Køforsinkelser for buss til og fra terminalene må unngås, også for å sikre korrespondanser. Her er derfor fremkommelighetstiltak spesielt viktig.

Oslo bussterminal har en nøkkelrolle i landets og regionens bussnett, og trenger ytterligere modernisering og kapasitetsøkning. I Ruterrapport 2010:4 skisseres en løsning over spor på et modernisert Oslo S. Prinsippplanene er videreutviklet i samarbeid med blant andre Rom Eiendom, jf illustrasjon på motstående side.

Dimensjonene tilpasses busstrafikkens rolle og kapasiteten i de busstraseene som leder til og fra terminalen. Med dette utgangspunktet har Ruter kommet frem til en terminal med 40 oppstillingsplasser, foreløpig kostnadsberegnet til 700 mill kr. Ytterligere behov må løses ved satellitter, f eks ved banestasjoner ved Ring 3, og for regiontrafikkens del også ved mating til knutepunktstasjoner utenfor Oslo.



Utvikling av terminaler og knutepunkter er vesentlig for kollektivtrafikkens suksess. Øverst: Skisse fra Rom Eiendom til ny bussterminal over sporene på ny Oslo S. Nederst: Idéskisse til bussgate ved ny Ski stasjon.

4.14

Innfartsparkering

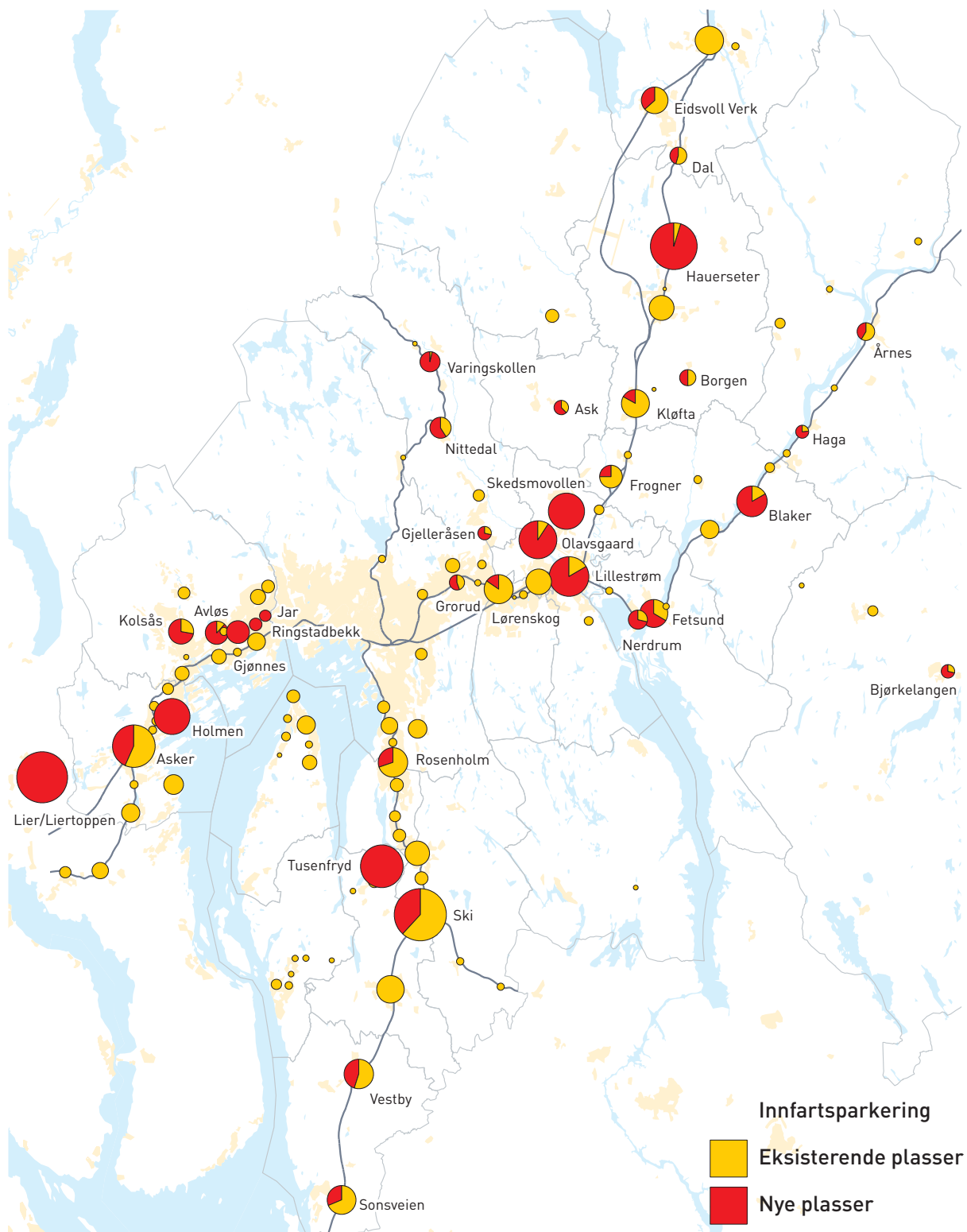
10 000 nye innfartsparkeringsplasser. I dag har regionen samlet ca 7 900 innfartsparkeringsplasser, vesentlig ved jernbanestasjoner i Akershus. Daglig innfartsparkerer ca 7 200 trafikanter (inkludert passasjerer) og opptar 6 600 plasser.

Innfartsparkering er relativt sett mest utbredt for lengre regionale arbeidsreiser. I sum av de motoriserte oslorettede arbeidsreisene benytter 54 % bare bil og 41 % bare kollektivtrafikk, mens 5 % kombinerer bil og kollektivtrafikk ved innfartsparkering. Av kollektivreisene til og fra Oslo er det 7 % som innfartsparkerer.

Innfartsparkering skal være et tiltak som på en rasjonell måte bidrar til at kollektivtrafikken skal nå de målene som er satt for vekst i trafikkvolum og markedsandeler. Dette innebærer avveining av en rekke hensyn av så vel økonomisk som ikke-økonomisk art.

Ruter har utarbeidet en strategi for innfartsparkering, dokumentert i Ruterrapport 2010:9, som oppsummeres i 10 punkter:

1. Innfartsparkering som ledd i kombinerte reiser er primært et virkemiddel i rushtidene på reiserelasjoner med kødannelser og tilsvarende tidskostnader.
2. Innfartsparkering skal ta sikte på å overføre rene bilreiser til kombinerte reiser med kollektivtrafikk - ikke erstatte gange, sykling og bruk av buss til knutepunktet.
3. Innfartsparkering bør først og fremst lokaliseres utenfor de tettrafikkerte koområdene og samtidig i knutepunkter der det er høy frekvens og rask fremkommelighet med bane eller ekspressbuss mot Oslo sentrum.
4. Det kollektive transporttilbudet i Oslo og i tettbygde strøk i Akershus er, eller vil bli, så vidt godt utviklet at stadig flere vil få et godt tilbud i sitt nærområde, samtidig som lokale forbindelser til knutepunktene primært bør gis med buss, ved siden av gange og sykling. Primærmarkedet for kombinerte reiser med innfartsparkering skal være spredtbygde områder i Akershus og trafikk over Akershus' ytre grense.
5. Innfartsparkeringen dimensjoneres for å kunne bidra med sin del i oppnåelsen av mål om en fordobling av kollektivtrafikken innen 2030, for å ta veksten i motorisert trafikk. I første omgang legges det opp til en økning i antall plasser med 125 %, med ca 10 000 nye, til i alt 18 000. Dette tilsvarer all ny kollektivtrafikk fra spredtbygde områder i Akershus, 12 % av ny kollektivtrafikk i tettbygde områder og 1 500 plasser for økt trafikk over Akershus' yttergrense. Utbyggingstempoet bør forseres de første årene, og minimum slik at registrert etterspørsel tilfredsstilles og tidkrevende leting etter plass, eventuelt avvisning, unngås.
6. Normalt bør det satses på mellomstore anlegg på markplan, med plass til størrelsesorden 200-600 biler. I tillegg dekkes plass for sykler i samsvar med lokalt behov.
7. I byer og stasjonsbyer kan innfartsparkering være i konflikt med sentrumsutvikling, fremkommelighet på gate- og veinettet og grunnlag for et attraktivt lokalt busstilbud mv. Her må det foretas spesielle avveininger, samtidig som P-hus kan være aktuelt, selv om det isolert sett ikke uten videre er samfunnsøkonomisk lønnsomt.
8. Utbygging og drift av innfartsparkeringsplasser bør organiseres og finansieres tilpasset den aktuelle situasjonen på stedet. Blant annet kan samarbeid med private utbyggere være svært aktuelt i byer og stasjonsbyer. Offentlig finansiering bør prinsipielt belastes veisektoren.
9. Trafikantene bør møte det samme, samordnede betalingssystemet og en felles prispolitikk på alle innfartsparkeringsplasser, uavhengig av ansvarlig utbygger og drifter. Gjennom Ruters og NSBs reisekort kan også parkeringsavgift betales, enten kollektivreisen skjer med periodebillett eller er en tilfeldig reise. Forholdet reguleres i en trekantavtale mellom aktuell utbygger/drifter og Ruter/NSB.
10. Innfartsparkeringsplasser bør ha god, fortrinnsvis dynamisk skilting fra tilstøtende og nærliggende veinett, inkludert stamvei/motorvei. Det legges vekt på trygghet, korte gangavstander og strøket vedlikehold.



Skisse til utbygging av innfartsparkeringsplasser. Gult viser eksisterende, rødt nye plasser. I tillegg bør det etableres plasser for ned til et par biler ved stoppesteder i spredtbygde strøk, der det er registrert grunnlag for det.

4.15

Planer for metro

Modernisering. Arbeidet må fortsette med å utvikle T-banen til en kapasitetssterk Metro, med vekt på sikkerhet, trygghet, pålitelighet og reiseglede. I de kommende årene bør det vesentlige av tilgjengelige midler brukes til reinvestering og fornyelse i det eksisterende nettet. Samlet reinvesterings- og moderniseringsbehov i hele metronettets infrastruktur er på 5,1 mrd kr, og bør dekkes i løpet av maksimum 10 år.

Ved den nye vognleveransen som ble vedtatt i 2010, får vi et antall MX-tog som gjør at fellestunnelens kapasitet utnyttes optimalt ved seksvognstog på alle avganger, unntatt Holmenkollbanen, i rushtidene. Senere forlengelser krever flere vogner. Nye vogner medfører for øvrig behov for økt basekapasitet, og Ruter anbefaler som et første trinn gjennomføring av utredet prosjekt på Avløs, med kostnadsanslag 500 mill kr.

Lørensvingen er et tiltak som øker kapasiteten i hele nettet, og blant annet legger til rette for 7,5 minutters rute på Øststasjonsbanen. Strekningen gir også kortere reisetid på mange relasjoner mellom Groruddalen og Oslo nord og vest. Lørenbyen får dessuten metrostasjon. Tilstrekkelig vognpark gis av de nye vognene som er i bestilling. Tiltaket er under reguleringsmessig behandling, og det tilstrebes byggestart 2012/2013. Kostnadsanslaget er på 1 mrd kr, og tiltaket har beregnet netto nytte per budsjettkrone på +1.

Nytt signalsystem med delvis automatisering.

Metronettets fellestunnel har i dag en praktisk kapasitet på 7 tog per kvarter, eller 28 tog i timen. Planmessig opplegg med flere avganger ville gi for store punktlighetsproblemer. Alternative automatiseringsgrader for økt kapasitet er utredet. Full automatisering anbefales ikke, men en pakke automatiseringstiltak vil kunne gjøre det mulig å kjøre 32 tog i timen med dagens pålitelighet, eller alternativt øke påliteligheten til ønsket nivå med dagens togtetthet. Anslått kostnad er 1 mrd kr, i tillegg til den fornyelsen av signal- og sikringsystemet til ca 1 mrd kr, som uansett må gjennomføres.

Det tilbudet som kan gis etter at automatiseringstiltak åpner for 32 tog i timen, er illustrert øverst på motstående side.

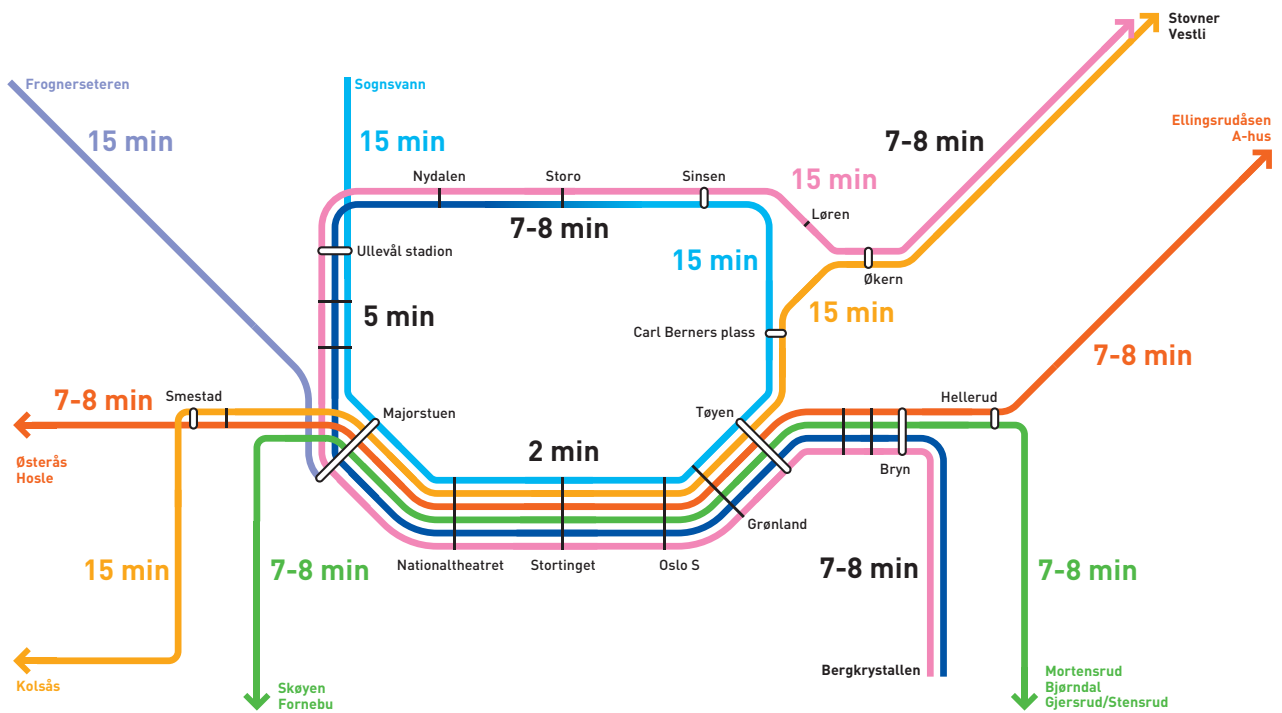
Fornebu anbefales betjent av metro via Skøyen og Lysaker. Anslått anleggskostnad er 4,5 mrd kr. Ved siden av å betjene Fornebu gir denne metrogrenen også en viktig bylenke mellom Majorstuen og Skøyen knutepunkter. Anbefalingen om metroløsning på Fornebu er knyttet til en forutsetning om at vi etter hvert vil få økt tunnelkapasitet gjennom Oslo, først ved automatiseringstiltak, og så ved en ny tunnel. Uten tiltak måtte Fornehubanen, eventuelt Holmenkollbanen og f eks Sognsvannsbanen snu på Majorstuen. Etter automatisering, men før ny tunnel, holder det med å vende Holmenkollbanen, evt. annen hver avgang fra Fornebu. Gjennomføring ved en OPS-modell bør utredes nærmere.

Ny sentrumstunnel. I K2010 ble det antydnet at vi etter 2030 vil kunne trenge en ny tunnel gjennom Oslo for å ha kapasitet til at banenettet skal ta sin del av målsatt trafikkvekst. Den veksttaket vi nå ser, og ønsket om banebetjening av f eks Fornebu, kan tilsi en raskere fremdrift. Ruter anbefaler videre utredning ut fra en skissert ny tunnel Majorstuen - Bislett - Stortinget - Grünerløkka - Tøyen - Bryn. Det tenkes et trafikkopplegg i kombinasjon mellom gammel og ny tunnel, slik at togene trafikkerer enten Oslo S/Jernbanetorget eller Nationaltheatret knutepunkt. Foreløpig anslag over anleggskostnader er 10 mrd kr. Netto nytte per budsjettkrone er klart positiv, med ca +2. Den vesentlige kundenyttene gis ved at de fleste grenbanene kan tilby økt frekvens og reduserte ventetider.

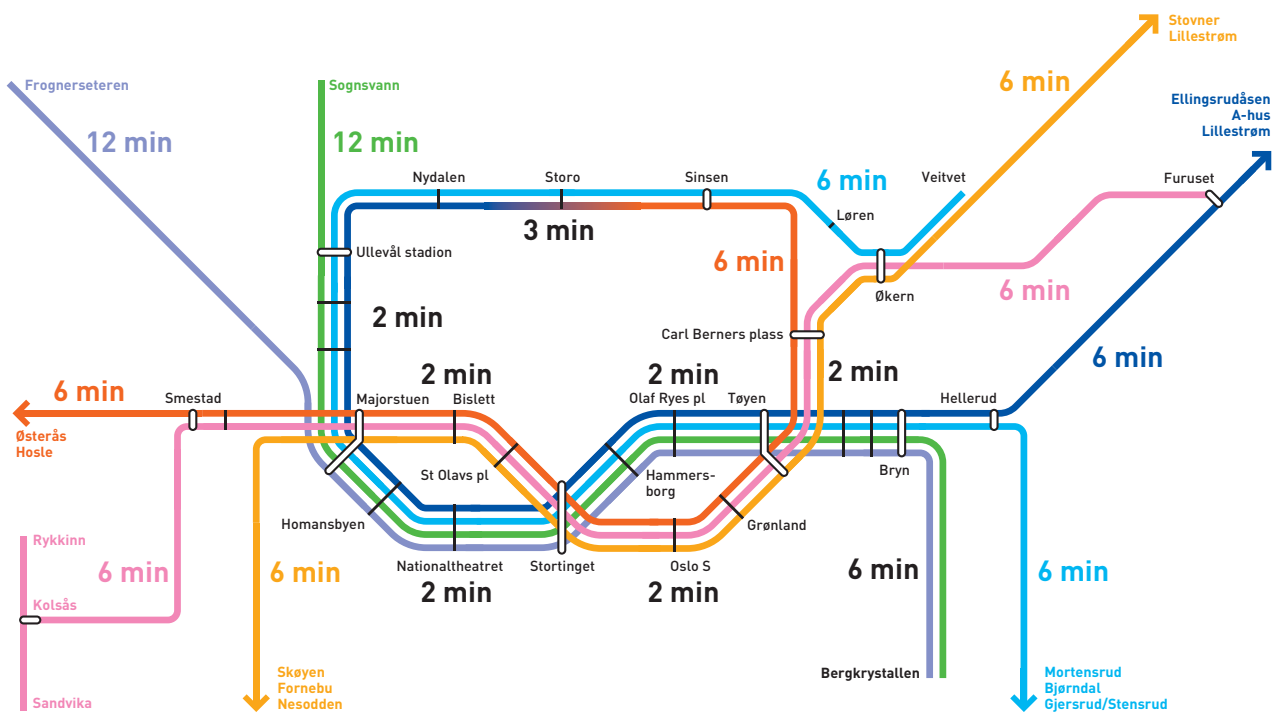
Skissene er foreløpige, og i utgangspunktet med fire helt nye stasjoner - Bislett, St. Olavs plass, Hammersborg og Olaf Ryes plass. Hvilken løsning en til slutt kommer frem til, bør være sterkt avhengig av langsiktige byplanperspektiver.

Etter at ny metrotunnel er åpnet, vil Homansbyen stasjon kunne bygges med vesentlig færre ulemper for kundene enn ved innstilt banetrafikk i dagens tunnel.

Majorstuen knutepunkt. Ny Majorstuen stasjon er utredet som et byutviklingsprosjekt, og er under behandling som ledd i en større bydelsplan. En metrotunnel 2 aktualiserer behovet for en moderne knutepunktstasjon på Majorstuen, eventuelt også med tilknytning til ny fremtidig jernbanetunnel under Oslo. Uten jernbanedelen er et grovt kostnadsanslag 2 mrd kr.



Trafikkeringsmodell for metro etter automatiseringstiltak, men før ny sentrumstunnel.



Trafikkeringsmodell for metro etter ny sentrumstunnel.

Fremtidig byvekst.

Økt metrokapasitet i sentrum gir metroen muligheter til å ta sin rolle i betjeningen av den kommende veksten i de sentrale delene av regionen. Aktuelle prosjekter på mellomlang sikt, etter Lørensvingen og Fornebu, kan være forlengelser til Gjersrud/Stensrud, Hosle og Ahus. På lengre sikt bør en kunne vurdere prosjekter som skråforbindelse i Groruddalen fra Økern via Alna mot Furuset, og forlengelser til Lillestrøm, Rykkinn/Sandvika og Nesodden. I de ytre delene av bybåndet bør også bybane vurderes som alternativ.

Baneideene må sees i åpenbar sammenheng med byutviklingsmønsteret i Groruddalen, på Nesodden og i og mot Sandvika og Lillestrøm på lengre sikt, og bør bare være aktuelle dersom det ønskes en arealbruk som samsvarer med den transportkapasiteten som metro gir. De nye reisemulighetene som skapes av tilknytning mellom metro og jernbane i ytterkanten av metroens virkeområde, er et viktig tilleggsmoment.

Gjersrud/Stensrud. Alternative former for banebetjening av Bjørndal og Gjersrud/Stensrud ble utredet i 2009 og dokumentert i Ruterrapport 2010:1. Utredningen er ment som et grunnlag for arealplanleggingen, og valget mellom matebuss, bybane og metro bør styres av utbyggingsmønster og antall boliger. Bybane ved forlengelse av Ekebergbanen via Hauketo og metro ved forlengelse fra Mortensrud kommer noenlunde likt ut i nytte/kostnadsberegningene. Ved eventuell forlengelse til Gjersrud/Stensrud vil vi være i ytterområdet for metroens virkeområde, da reisetiden til sentrum blir lang, og antall stopp under veis blir mange. Anleggskostnadene er anslått til 2,1 mrd kr.

Gjersrud/Stensrud er planlagt med 5-7 000 boliger. Økt befolkningsvekst kan i følge Plan- og bygningsetaten tilsi økt tetthet, og dette styrker grunnlaget for metro.

Lørenskog/Ahus. Alternativer for eventuelle baneforlengelser i Lørenskog mot Ahus er utredet av Akershus fylkeskommune. I tillegg til forlengelse av Furusetbanen fra Ellingsrudåsen har blant annet kombibane vært vurdert. Arealbruken i Lørenskog legger relativt godt til rette for banebetjening, men reisetidsmessig er det vanskelig å konkurrere med ekspressbuss. Anleggskostnadene anslås til 2,5 mrd kr.

Hosle. Det er reservert trasé for eventuell forlengelse av Røabanen fra Østerås til Hosle. Mulig gjennomføring bør avklares. Forlengelsen er anslått til 500 mill kr, og vil kunne gi et bedre samspill mellom buss og bane.

Økern-Alna-Furuset. En betydelig del av fremtidig bolig- og næringslivsvekst i Oslo forventes å skje i Groruddalen. Også ut fra dagens marked er det behov for styrking av tverrgående forbindelser og for å gi en bedre betjening av f eks Alnabyen. Mulige løsninger er på et svært foreløpig skissestadium, og ønsket byutvikling bør, så langt det er praktisk mulig, være styrende for trasévalg og stasjonsplassering. Som en antydning av størrelsesorden for anleggskostnadene oppgis foreløpig 3 mrd kr.

Rykkinn/Sandvika. Reisetiden mellom Oslo sentrum og Kolsås vil være noe lang, sammenlignet med ekspressbuss uten kø, også etter oppgradering og sammenslåing av enkelte stasjoner. På den annen side er det et tyngre trafikkgrunnlag videre mot Rykkinn, og en forlengelse kan gi grunnlag for enda bedre samspill mellom buss og bane. Som alternativ til metroforlengelse av Kolsåsbanen bør en imidlertid også vurdere tilknytning på Kolsås til en lokal bane, eventuelt bussbane, mellom Sandvika og Rykkinn. Mye taler for at et slikt nett bedre vil svare på fremtidens reisemønster, samtidig som det gis tilknytning til jernbane i Sandvika. Foreløpig kostnadsanslag er vel 3 mrd kr.

Lillestrøm. I et langsiktig byutviklingsperspektiv kan banesammenknytning på Lillestrøm stasjon, fra syd så vel som fra nord, være interessant å vurdere. Utgangspunktene ville være henholdsvis Ahus og Stovner, sett i sammenheng med ønsket arealbruk i det som etter hvert utvikles til et nokså sammenhengende bybånd. Både metroforlengelse og en lettere, Lillestrømrettet, bybane bør vurderes.

Nesodden. Den foreløpige ideen om eventuelt å se på bane til Nesodden henger uløselig sammen med vurderinger av fremtidig utbyggingspotensial i regionen. Metroforlengelse er illustrert for å belyse et spenn av ideer og muligheter, og er ikke ment som noe gjennomarbeidet forslag. Gitt bane til Fornebu, har tidligere skisser vist gunstigere resultat enn båt.



Øverst: Adkomst for ny Olaf Ryes plass metrostasjon. Nederst: Kolsåsbanen oppgraderes til metrostandard (Bekkestua).

4.16

Planer for trikk

Fornyelse av vogner og infrastruktur. Ruter har lagt frem en egen trikkestrategi, som viser at sterk trafikkvekst, fornøyde kunder og stort markedspotensial på den positive siden kombineres med et stort fornyelsesbehov og svært høye verkstedkostnader på den negative. Det anbefales raskest mulig en totalfornyelse av hele vognparken og noe kapasitetsøkning, ved i alt å kjøpe 84 nye, moderne trikker. For å få full glede av fornyelsen og unngå garantiproblemer som kan skapes ved nye trikker på en nedslitt infrastruktur, anbefales parallell forsering av hele infrastrukturfornyelsen på trikkenettet. Samlet gir dette en reinvestering og investering på ca 3,5 milliarder kroner.

Det er sannsynliggjort at kombinasjonen av nye trikker, nytt verkstedutstyr og en ny forretningsmodell kan gjøre det mulig å oppnå denne fornyelsen uten økning i årlige kostnader. Selv ved en frekvens- og kapasitetsøkning med 7,5 og 3,5 i stedet for 10 og 5 minutters rute, vil kostnadsøkningen være under 10 %.

For å lykkes med den foreslåtte fornyelsesstrategien må det finnes former for innkjøp og finansiering som gjør det mulig med rask gjennomføring av hele løftet, for både vogner og infrastruktur. Ut fra sannsynliggjort gunstig virkning på driftsøkonomien bør kommunal lånefinansiering kunne være aktuelt. Leverandørfinansiering, kombinert med vedlikeholdsavtale, er et alternativ. Det vesentlige er å unngå et tradisjonelt lavt tempo, som uunngåelig får som negativ konsekvens at vi egentlig aldri høster fulle gevinster av moderniseringen.

Trikkens marked. Trikken har en solid posisjon i sitt marked. Markedet preges imidlertid av korte reiser og traseer med lav reisehastighet. Dermed utnyttes ikke trikkens potensial godt nok, og kostnadsbildet blir ugunstig. Ruter går inn for å satse på trikken ut fra forutsetninger om at den i årene fremover får en rolle i trafikken som bedre utnytter trikkens fortrinn og dermed gir grunnlag for en sunnere økonomi. Trikken må i større grad gis egne traseer og ellers bedre prioritet og høyere reisehastighet, betjene områder med trafikkgrunnlag for høy frekvens og bedre utnyttelse av infrastruktur og systemkostnader. Dessuten bør trikken gjennomgående trafikere lengre reisestrekninger.

I et langtidsperspektiv og i en merkbart større by bør trikken utvikles i bybanestandard, og i denne sammenhengen bør også enkelte tunnelstrekninger vurderes.

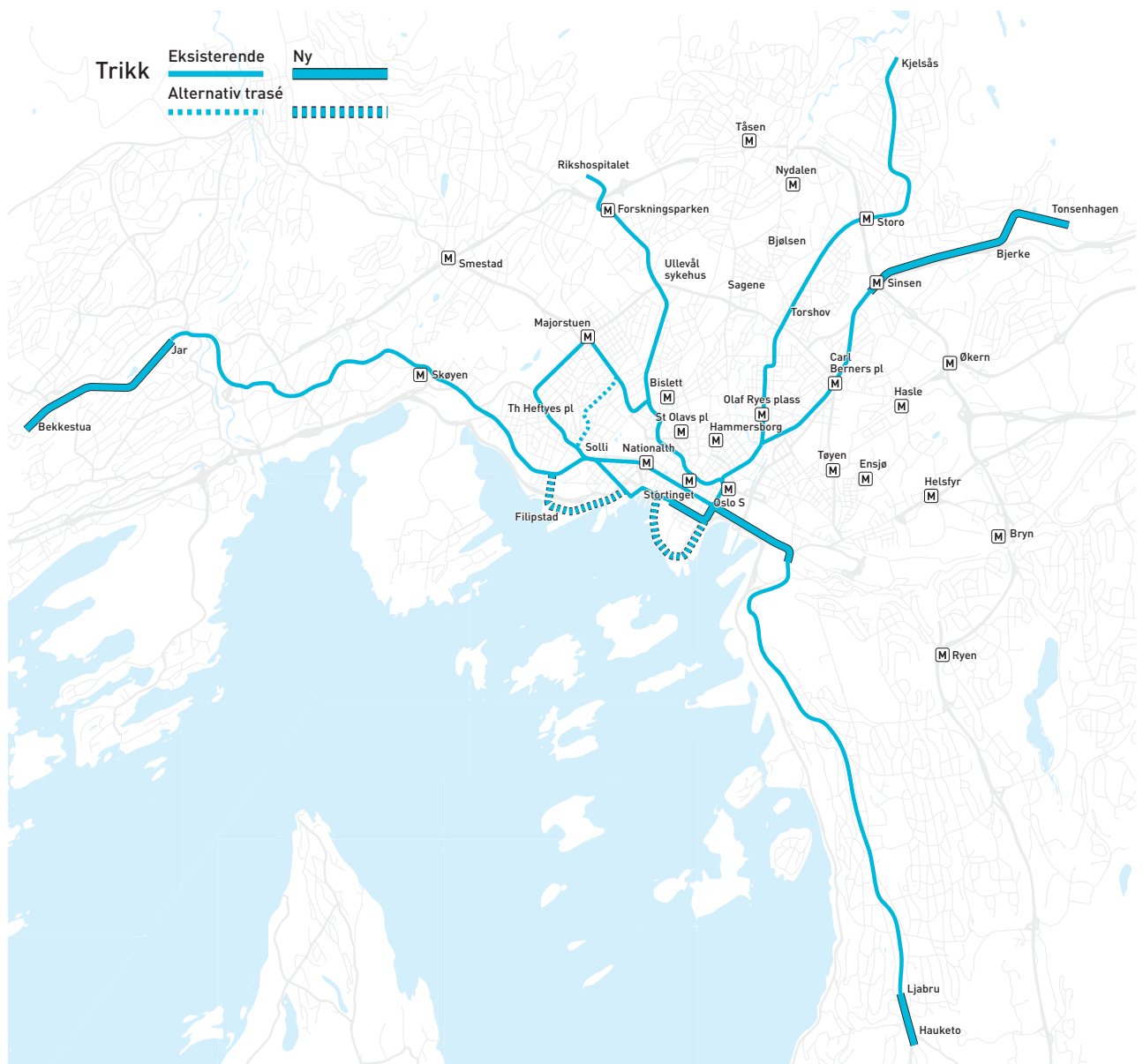
Nye traseer på kort og mellomlang sikt. Trikken trenger to kapasitetssterke og fremkommelighetspålitelige traseer øst-vest gjennom sentrum, forbeholdt trikke-trafikk. Hvis også buss skal kjøre i én eller flere av trikketraseene, trengs etter hvert tre skinnestrenger gjennom sentrum for å sikre tilstrekkelig kapasitet.

For å styrke kollektivtrafikknettets og betjene dagens og fremtidens marked bedre anbefales i første omgang flytting av trikken fra Schweigaards gate til Bjørvika, bygging av Fjordtrikkens østre del, ny trasé i Kvadraturen og forlengelser til Tonsenhagen og Hauketo. Mulig trikkering i Gamlebyen og på Sørenga anbefales ikke.

Fjordtrikken er utredet i sammenheng med planleggingen av Fjordbyen og med føringer fra bystyrevedtak i 2008, jf Ruterrapport 2010:2. Hensikten ved Fjordtrikken er tredelt: Betjene byutviklingsområder i Fjordbyen, øke kapasiteten øst-vest gjennom sentrum og legge om deler av trikkenettet til moderne bybanetraseer med høyere prioriteringsgrad og mer pålitelig fremkommelighet. Innenfor Fjordtrikkens influensområde vil det bo ca 16 500 personer og være mer enn 75 000 arbeidsplasser og en rekke publikumsattraksjoner. Anleggskostnader for hele strekningen mellom Drammensveien/Bygdøy allé og Jernbanetorget har et kostnadsestimat på 500-750 mill kr, avhengig av traséalternativ.

Ruter prioriterer gjennomføring av østre del, mellom Rådhusplassen og Jernbanetorget, for å øke kapasiteten gjennom sentrum. Anleggskostnader er ca. 200 mill kr.

Kvadraturen. I samarbeid med Bymiljøetaten har Ruter utredet en løsning i Kvadraturen med toveis trikk i Prinsens gate og toveis buss i Tollbugata. Reguleringsplan er vedtatt. I forslag til gatebruksplan for sentrum foreslås det å utrede toveis trikk i Rådhusgata. Ruter legger vekt på at det raskt kan konkluderes med en løsning som gir økt kapasitet i tillegg til dagens trikke-trasé i Kvadraturen, slik intensjonen er for Fjordtrikken. Sporene i Prinsens gate og Tollbugata trenger utskifting, og det er gunstig for kostnadene at fornyelsen kan skje i samsvar med en mer varig planløsning.



Utvikling av trikkenettet på kort og mellomlang sikt, frem mot 2030.



Illustrasjon av trikketrasé i Trondheimsveien mot Tonsenhagen.

Tonsenhagen. I bystyrets behandling av K2010 bes byrådet om å fremme en sak om forlengelse av trikke- linjen i Trondheimsveien til Tonsenhagen, og eventuelt videre forlengelse til Linderud. Det legges til grunn at det minimum skal kjøres femminutters rute på strekningen.

Trikk til Tonsenhagen vil gi en bedre rollefordeling mellom trikk og buss i Trondheimsveien. Dagens parallellkjøring er fordyrende og bør unngås. Den økonomiske analysen som dokumentert i Ruterrapport 2009:20, viser at samfunnet kan tjene ca. 20 mill kr pr. år når trikken betjener både strekningen til Sinsen og videre til Tonsenhagen. I denne gevinsten inngår at kollektivtrafikkens tilskuddsbehov vil reduseres med ca 7 mill kr pr år. Anleggskostnadene er beregnet til 320 mill kr.

Reguleringsprosess er igangsatt og kan være avsluttet i 2012. Det vil da ligge til rette for å ta realitetsstandpunkt til eventuell gjennomføring.

Hauketo. Ekebergbanen ender i dag på Ljabru, ca. 700 m nord for Hauketo. Hovedhensikten med forlengelsen er å få kontakt med Hauketo stasjon og legge til rette for omstigning til/fra tog og buss i knutepunktet. Samtidig gis beboerne i området ved Hauketo et bedre kollektivtilbud både til Oslo sentrum og til områdene langs Ekebergbanen. Mulighetene er skissemessig utredet i Ruterrapport 2010:1 "Banebetjening av Bjørndal og Gjersrud/Stensrud".

Utredningen viser at forlengelsen av trikkelinjen fra Ljabru til Hauketo også isolert sett er et tiltak som gir så store gevinster for passasjerene at nytte/kostnad er positiv. Gevinsten henger sammen med at Hauketo både er et omstigningspunkt og et selvstendig målpunkt. På denne bakgrunn har Ruter gått videre med eventuell forlengelse av trikketraseen til Hauketo som et selvstendig prosjekt, og planbehandling etter plan- og bygningslovens prosesser er igangsatt. Foreløpig anslag for anleggskostnader er 200 mill kr.

Nye traseer i et mer langsiktig perspektiv.

Fjordtrikken over Filipstad eller trikk i Bygdøy allé.

Gitt at det velges metrobetjening av Fornebu, faller deler av grunnlaget bort for vestre del av en fjordtrikk. Ruter anbefaler at som alternativ til pågående planprosess for fjordtrikk over Filipstad utredes også om byutviklingstil-

pasningen og moderniseringen av trikkenettet best kan løses ved trasé i Bygdøy allé og Thomas Heftyes gate. Busstrafikken forutsettes da fjernet fra disse gatene, og trikketraffikken overført fra Drammensveien og Frognerveien. Mulighetene for en fremtidsrettet miljø- løsning for strøks- og kastanjegaten Bygdøy allé bør utredes som ledd i en trafikkplan for bydelen.

Ring 2. For å gi kapasitet og attraktivitet for ny betydelig by- og kollektivtrafikkvekst bør trikk/bybane, eventuelt superbuss, langs Ring 2 utredes og vurderes nærmere. Tunnel på delstrekninger kan være aktuelt.

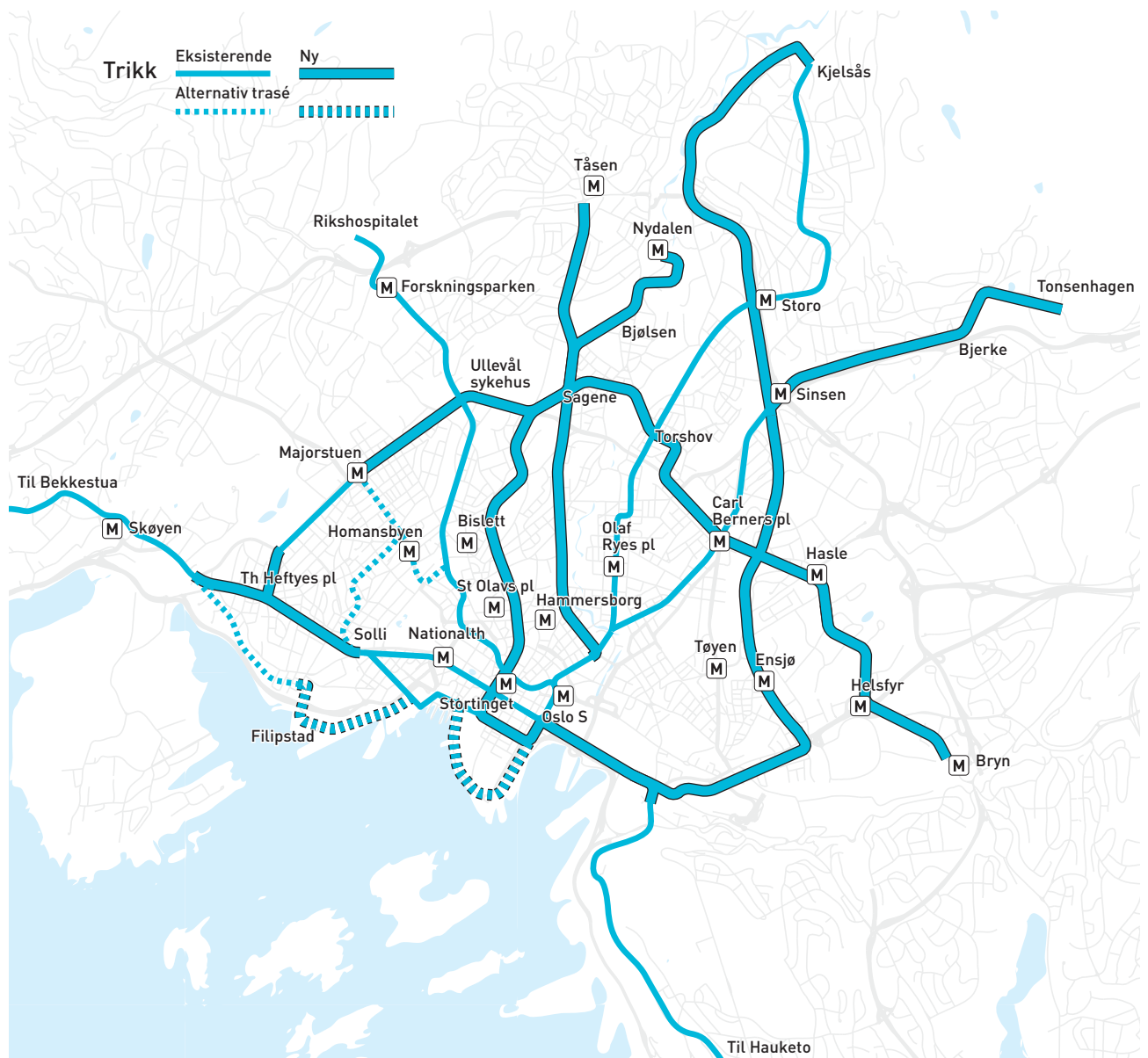
Trikkelinjer mot nord. Buslinjene 37 og 54 mot Nydalen og Kjelsås via Sagene har et godt trafikkgrunnlag, og særlig 37-bussen har trengselsproblemer. I et lengre tidsperspektiv kan omlegging til mer kapasitetssterk trikkedrift vurderes. I et slikt nett kan også bruk av Gjøvikbanens nåværende trasé til Sinsen, Storo, Nydalen og Kjelsås inngå. Ruter ønsker i første omgang å foreta en nærmere utredning. Tunnel på delstrekninger bør vurderes.

Akersgata og Frederiks gate. Akersgata vil være aktuell som sentrumstrasé for kapasitetssterkende trikk mot nord. Til dels trange gateløp skaper imidlertid begrensninger.

Eventuell trikk i Akersgata i kombinasjon med flere buslinjer og økt busstrafikk på Ring 1 tilsier en ny gjennomgang av plan om trikk i Frederiks gate. Akersgata som gjennomgående nord/syd-trasé vil også kunne ivareta deler av de mulighetene for omkjøring i avvikssituasjoner som ligger i begrunnelsen for spor i Frederiks gate.

Trikk i sentrum. En nettutvikling som skissert kan legge til rette for et sentrum innenfor Ring 1 med klar prioritet i gatene for opphold, gående, syklende, adkomsttrafikk/ varelevering og trikk. Buss prioriteres på Ring 1.

Samtidig tilsier rolledelingen med buss og metro at ordinær trikkedrift over Briskeby og Homansbyen eventuelt kan vurderes avviklet i et mer langsiktig perspektiv.



Utvikling av trikkenettet i et langsiktig perspektiv, frem mot 2060.
Tykke linjer viser nye traseer, stipling illustrerer alternativ.

4.17

Planer for buss - RuterBy

81 millioner kunder reiste med RuterBy i 2010, som foreløpig er avgrenset til Sporveiens tidligere trafikkeringssområde i Oslo, Oppegård og delvis Bærum. Dette omfattende bussnettet har 30 % av Ruters kunder. Årlig kjøres 1,8 millioner avganger, og gjennomsnittlig plassutnyttelse er 29 %. Den største busslinjen (31), som knytter Grorud/Tonsenhagen og Snarøya/Fornebu til sentrum, har over 8 mill årlige reisende, som er på linje med de mest trafikkerte trikkelinjene. Linjene 20 og 37 følger deretter med ca 6 mill reiser.

Bybusstilbudet skal preges av høy frekvens, pålitelighet, komfort og miljøstandard. Konsentrasjon om de viktigste traseene skal sikre stabilitet og høy standard mht fremkommelighet og stoppesteder. For å redusere skjult venting og gi attraktiv omstigning bør bybuslinjene normalt minimum ha 10 minutters rute. På den annen side gir høyere frekvens enn 5 minutters rute lite ekstra verdi for kundene, og det bør da heller vurderes økt vognstørrelse og nye linjer.

Kapasiteten på gatenettet i Oslo sentrum nærmer seg full utnyttelse, og på enkelte strekninger må kapasiteten karakteriseres som sprengt. Både på gatestrekninger, i kryss og på stoppesteder oppleves i dag forsinkelser som er knyttet til trafikkavviklingen. Spesielle problemer oppstår der buss er i samtrafikk med bil eller trikk. Selv om eventuell endring i trafikkregulering og arealbruk kan gi forbedringer, velger Ruter å legge til grunn at disse ikke vil kunne være mer omfattende enn at gevinstene bør tas ut i forbedret punktlighet.

Kapasitetsøkning. Bybussenes primære roller er å tilby tverrgående forbindelser, betjene sentrumsrettede linjer som supplerer tog, metro og trikk, samt å mate til stasjoner. Ved den konkrete planleggingen i Bærum og mot Nedre Romerike vil Ruter etter hvert tilpasse arbeidsdelingen mellom bybuss og regionbuss til hva som er markeds- og produksjonsmessig optimalt, uten hensyn til fylkesgrensen og tidligere ansvarsdeling.

I et utviklingsperspektiv skal bussen ta sin del av veksten gjennom tverrgående og lokale forbindelser og ved mating til bane, gjennom løsninger som bygger videre på bussens fortrinn med hensyn til fleksibilitet, frekvens og kostnadsnivå.

Med kapasiteten i sentrum som flaskehals ser Ruter det som nødvendig å prioritere tilgangen til etterspurte

traseer og stoppesteder. Et kapasitetsregulerende system med slots kan være aktuelt. Langdistansebusser skal ikke kunne oppta kapasitet på bekostning av bybetjennende busstrafikk, men må tilbys prioriterte traseer til og fra bussterminalene, inkludert terminaler i baneknutepunkter ved Ring 3.

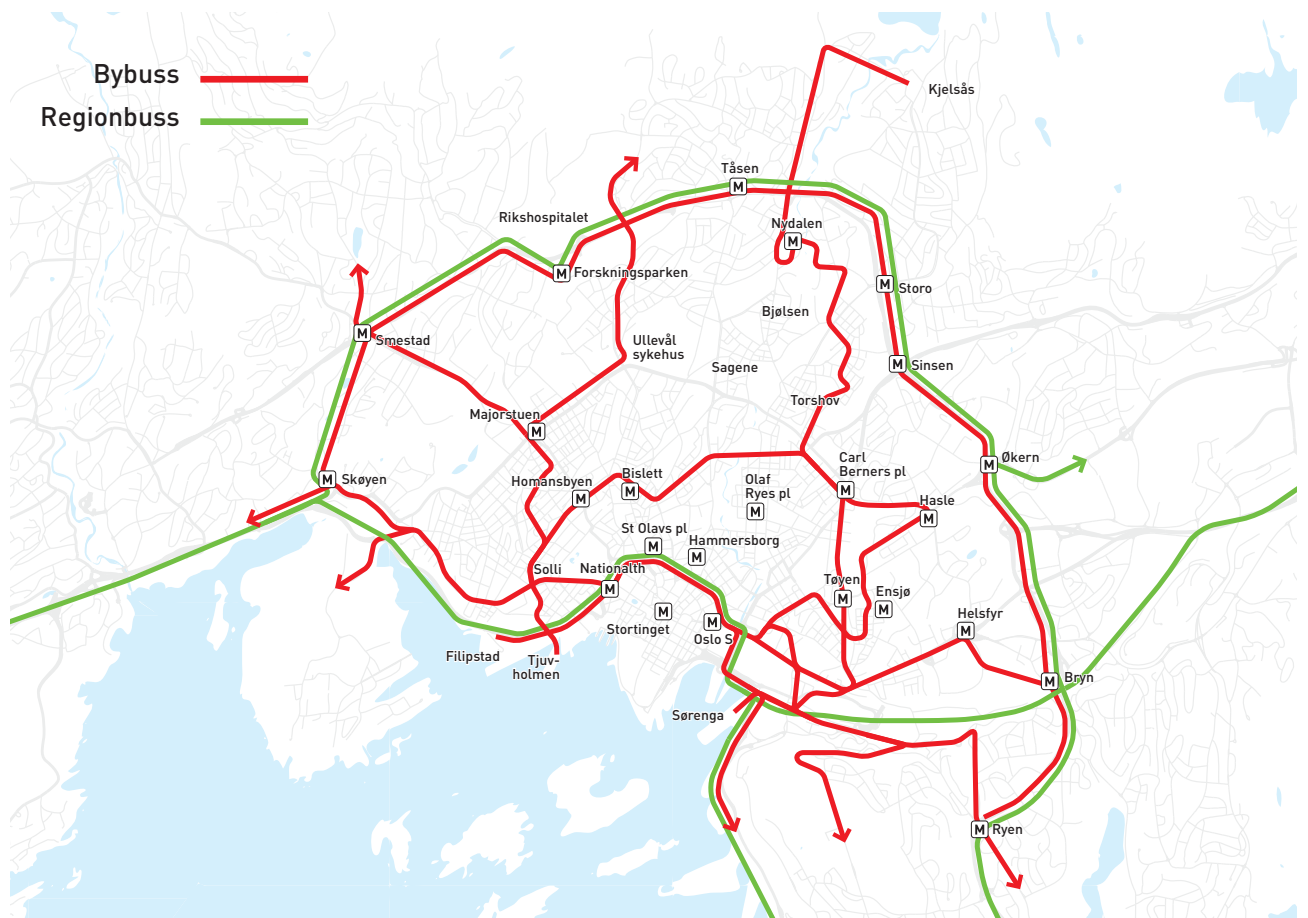
Kapasitetsbegrensningene tilsier også at Ruter ser det som mer aktuelt å øke kapasiteten pr avgang, enn å øke antall avganger på de mest trafikkerte linjene. Solobusser bør gradvis erstattes av leddbusser der det er trafikkgrunnlag.

Det går likevel en grense for hvor høy frekvens som kan tilbys på en linje før klumping og køkjøring vil oppstå, og på enkelte linjer nærmer vi oss et slikt nivå i rushtidene. Trafikksterke leddbuslinjer bør ta i bruk installert teknologi og styres på grunnlag av tidsavstand mellom bussene, snarere enn faste avgangstider iht rutetabell. Ruter har utredet kjøring med dobbeltleddet buss langs traseen til linje 31/31E, som erstatning for enda flere leddbusser. En dobbeltleddet buss er ca 24 m lang og gir ca 25 % økt kapasitet ift en ordinær leddbuss på ca 18 m. En beslutning om dobbeltleddede busser tas som ledd i utlysning av bussanbud Oslo vest i 2011.

Som et neste kapasitetsøkende skritt, i et mer langsiktig perspektiv, går Ruter inn for en strategi hvor de leddbuslinjene som har best trafikkgrunnlag, gradvis vurderes erstattet med baneløsninger med høyere kapasitet, enten lang trikk (f eks Tonsenhagen), eller metro i trafikkunge markeder som samtidig frigjør gategrunn i Oslo sentrum (f eks Fornebu). Dermed kan busskapasiteten omdisponeres til å bygge sterkere opp under bussens primære roller.

Ny infrastruktur er noen steder nødvendig for å oppnå det høyfrekvente Ruter-nettet. I knutepunktene der Ring 2 og Ring 3 krysser sentrumsrettede linjer, er det særlig viktig å sikre fremkommelighet og korte gangavstander.

Det ligger et potensial for mer kollektivtrafikk langs Ring 3, men i dag har ringveibussene uforholdsmessig lang kjøretid fordi de blir stående i kø i av- og påkjøringsramper. For å øke attraktiviteten i tilbudet trenger kollektivtrafikken prioritering langs hele strekningen. Storo – Bryn er spesielt utfordrende, og der det ikke finnes arealer til omregulering på dagens gategrunn, tar Ruter opp igjen forslaget om separat trasé i form av bussbane.



Utvikling av bussnettet innenfor Ring 3 i et langsiktig perspektiv (øverst) og visjonsskisse for bussbane langs Ring 3.

4.18

Planer for buss - RuterRegion Vest

Bussnett med god flatedekning og lav hastighet. Et finmasket bussnett supplerer banenettet i vest. Bussene gir forbindelse på mange viktige relasjoner som ikke betjenes av bane, og særlig inn mot de viktigste knutepunktene, som er Skøyen, Lysaker, Sandvika, Bekkestua og Asker. Den mest trafikkerte busslinjen i vest går til Rykkinn via Sandvika med ca 2 mill kunder pr år. Andre linjer med over én mill kunder er linjene til Bærums verk over Bekkestua og linjene til Slemmestad.

Enkelte linjer i Bærum øst har trafikkgrunnlag, funksjon og stoppestedsmønster som tilsier at de utvikles til RuterBy, og sikres nettverksfrekvens og god miljøstandard.

Bussene sliter med dårlig fremkommelighet mange steder i Asker og Bærum. Dette er spesielt problematisk der rutetilbudet er bygd opp rundt korrespondanser i knutepunkter. Dårlig fremkommelighet undergraver knutepunktets funksjonen og svekker nettverkseffektene. Spesielle problemområder er Gamle Ringeriksvei og Vollsvæien, hvor bussene får 10-15 minutters forsinkelse i morgenrushet. Alternativene her er anlegg av bussfelt, eller bussprioritering ved bussbommer på eksisterende veier i kombinasjon med ny veilenke Bekkestua – Stabekk - Fornebu. Også på Fornebu opplever vi nå at trafikken er i ferd med å tette seg til, og bussfelt bør opprettes før fremkommelighetsproblemene øker ytterligere.

Samspill buss/bane og buss/buss i knutepunkter.

Kollektivtrafikktilbudet i vest kjennetegnes av mange grenlinjer med svak frekvens som møtes i knutepunkter, med høy frekvens og kapasitet mot sentrum. Tilbudet mellom knutepunktene og Oslo er med andre ord godt, mens det lokale tilbudet internt i Asker og Bærum i mange tilfeller er for svakt til at kollektivtrafikken kan oppfattes som tilstrekkelig konkurransedyktig.

Ruter ønsker å styrke det lokale rutetilbudet i vestområdet, blant annet ved omdisponering av ressursene ved redusert parallellkjøring. Når togene får fast 10 minutters frekvens, et tiltrengt kapasitetsløft gjennom nye togsett og etter gjenåpning og/eller frekvensstyrking på metrolinjene, legger Ruter opp til at bussene i vest i større grad mater passasjerer til bane. For de samme vognkilometerne som bussene kjører til/ fra Oslo sentrum i dag, kunne man alternativt doblet eller tredoblet frekvensen lokalt. En tilleggseffekt er at Oslo

sentrum avlastes, samt at man får bedre utnyttelse av de tunge investeringene i baneinfrastruktur.

Et godt samspill mellom buss og bane i et nettverk er avhengig av en høy frekvens, som kan gi mange omstigningsmuligheter uten lange ventetider. Ruter har plan om 7,5 minutters rute på Røabanen når tilstrekkelig mange nye MX-tog er levert. På Kolsåsbanen er det foreløpig ikke planer eller grunnlag for mer enn 15 minutters rute, etter hvert som den gjenåpnes etappevis. I ny rutemodell for jernbanen foreslås 10 minutters grunnrute for knutepunktstoppende tog innenfor Asker, mens de indre lokaltogene foreslås gitt 15 min frekvens. Ruter ønsker 10 minutters frekvens for det samlede togtilbudet, for å oppnå bedre nettverkseffekt.

Tilgjengeligheten til knutepunktene er en særlig problemstilling i vest. Sandvika stasjon, for øvrig en godt tilrettelagt terminal for bytte mellom tog/buss eller buss/buss, blir med dagens veinett en for stor omvei for flere av linjene vestfra. F eks kjører Slemmestadbussen forbi uten å stoppe, da en avstikker til terminalen ville bety 5-10 min ekstra reisetid for kundene som i dag sitter ombord. Dette undergraver på sikt knutepunktets rolle.

Ruter ser potensial i en ny bussforbindelse (Asker-) Sandvika – Bekkestua - Eiksmarka/Østerås – Ring 3. En slik linje vil gi et nytt tilbud på relasjoner som ikke har et attraktivt tilbud i dag. Utfordringen er imidlertid at manglende prioritering, f eks over Røa, gjør at en slik linje vil få dårlig punktlighet. Uten sikker korrespondanse i knutepunktene Bekkestua og Sandvika blir markedsgrunnlaget for dårlig.

Rushekspress. I rushtidene suppleres de ordinære linjene av et nett av rushekspresser. Rushtidslinjene kjøres ordinært som lokalstoppende, før de velger raskeste vei uten stopp mot sentrum. Kjøretiden på sentrumsrettede relasjoner er som regel konkurransedyktig med bil, samtidig som rushlinjen avlaster ordinære busslinjer på tilsvarende strekninger. Trafikken preges av høy kvalitet, direkteiser uten overgang og som regel sitteplass til alle. Rushekspressstilbudet er imidlertid kostbart å drive, da bussene kjører få turer per dag. Det er likevel atskillig rimeligere enn marginalkostnaden ved å tilby ekstra rushkapasitet med tog på samme strekning. Belegget på linjene er godt, og tilbudet rangeres høyt blant kundene.



Over: Koordinert bytte som her ved Bekkestua terminal hver hele og halve time gir mange reisemuligheter, men er sårbar for uforutsigbar fremkommelighet inn mot knutepunktet. Under: Blakstad terminal er et viktig knutepunkt, som trenger noe kapasitetsøkning.



4.19

Planer for buss - RuterRegion Follo

Høye kollektivandeler. Kollektivtrafikken i Follo har høye markedsandeler, men variasjonen kommunene imellom er stor. Nesodden er i en særstilling med 38 %. Ski har 19 %, Vestby 18 %, Frogn 14 %, Ås 11 % og Enebakk 9 %. Mye skyldes et jernbaneorientert utbyggingsmønster, tidligere svakt utbygd veikapasitet, og ikke minst Nesoddbåtens konkurransefortrinn.

Både geografisk og med hensyn til trafikkvolum er Follo relativt liten. Det er ca 100 000 innbyggere utenom Oppegård, som inngår i Ruters bytrafikk. Antall kollektivreiser er ca 14 millioner året, hvorav toget har 4 millioner og buss og båt på Nesodden nærmere 6 millioner. Samlede årlige kostnader for Ruter er ca 250 mill kr, hvorav ca 150 mill kr dekkes ved tilskudd. Den relativt høye tilskuddsandelen skyldes høye kostnader ved båtdrift i nesoddsambandet.

Svikt i togtilbudet. Den høye togandelen (50 % utenom Nesodden) gjør at kundene i Follo rammes ekstra hardt av den svikten vi har erfart i togtilbudet mht. regularitet og kapasitet. Dessuten er det åpenbart grunnlag for en frekvensstyrking, som imidlertid i hovedsak må avvente åpningen av Follobanen i 2018/2019.

Gledelig trafikkvekst har ellers gitt kapasitetsproblemer på drøbakbussen og linjen mellom Drøbak, Ås, Ski og Vevelstad/Bøleråsen. Videre er det fremkommelighets- og dermed korrespondanseproblemer ved knutepunkter som Ski og Ås, og mange steder er stoppestedsstandarder alt for lav. Dette bekreftes også i kundeundersøkelser.

Trafikkplan Follo. Follo er første delregion i Ruters arbeid med å få frem samlede trafikkplaner. Et drøftingsgrunnlag ble lagt frem i 2010, jf Ruterrapport 2010:13. Målene for arbeidet er økt markedsandel, økt belegg, økt kundetilfredshet og en netteffektivisering som skal gi en gevinst på 5 mill kr. Samtidig er det i O3s driftsprogram satt av 16 mill kr til tilbudsstyrking i Follo. Planarbeidet tar også sikte på å dekke utredningskrav- og ønsker om bybuss i Ski, bedre forbindelse mellom Nesodden og Ski og mellom Vestby og Moss. Samlet inneholder planskissen en netto produksjonsøkning på 30 % etter omdisponeringer.

Planutkastet bygger generelt opp om Skis rolle som regionsenter og knutepunkt for samspill tog/buss.

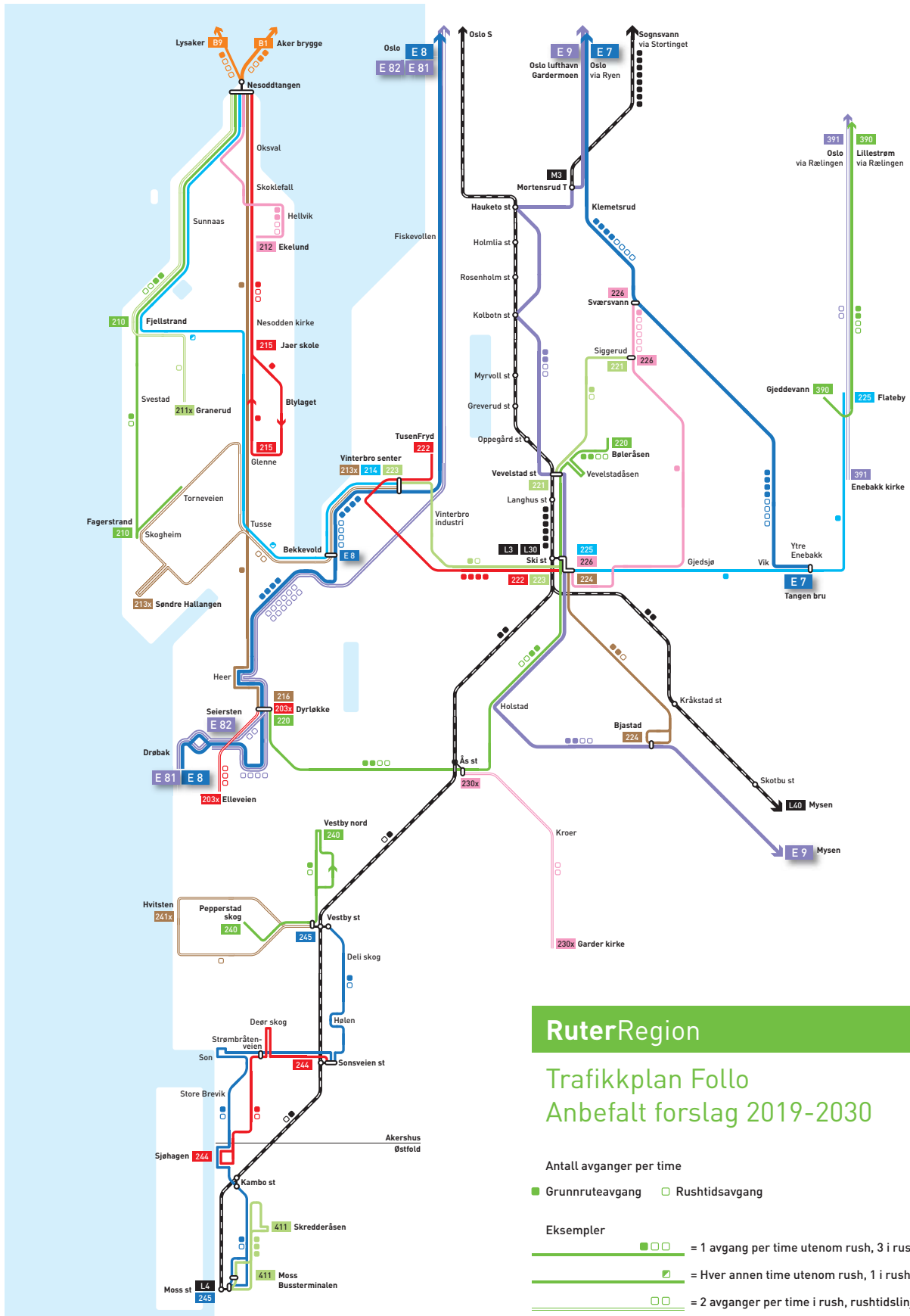
Det legges opp til fire hovedlinjer mot Oslo; toget, Nesoddbåten og bussene til/fra Drøbak og Enebakk. Disse hovedlinjene prioriteres mht. frekvensøkning, sammen med forbindelsen Drøbak-Ås-Ski. Ved siden av Ski vil Nesoddtangen; Dyrsløkke og Vinterbroen være viktige knutepunkter. Planinitiativ på Vinterbro er allerede tatt.

Samspill buss/tog i byer og stasjonsbyer. Åpning av Follobanen vil gjøre det enda mer aktuelt å legge opp til overgang fra lokalbusser til tog i stasjonsbyene. Disse byene er antatt å få en betydelig vekst som følge av det attraktive togtilbudet til Oslo sentrum. Kollektivtrafikken må sikres forutsigbare kjøretider til stasjonene av hensyn til sikre korrespondanser, og dette kan bare garanteres gjennom separate traseer. Slike grep må tas nå, før områdene bygges igjen og presset på gatebruken blir for høyt. Særlig frem mot Ski stasjon er pålitelig fremkommelighet så vesentlig at det bør vurderes egne bussveier som ledd i utviklingen av Skibyen med ny stasjon. En gateterminal i Jernbanevegen i Ski må dimensjoneres for fremtidig vekst. Veiene inn mot Ås stasjon bør også gjennomgås med hensyn til bussframkommelighet.

Aktuelle for omlegging er i første omgang bussen til Kroer og Garder, som bør mate til Ås. TIMEkspressen til Mysen, som har billettsamarbeid med Ruter, bør søkes lagt via Ski og eventuelt kombineres med en omlegging av dagens Flybusekspress mellom Ski og Gardermoen. På denne måten kan vi få et høystandard busstilbud direkte mot Bryn, Groruddalen og Nedre Romerike med Ahus, mens toget tar den sentrumsrettede trafikken.

Bedre forbindelser mellom Vestby/Son og Moss er allerede gitt fra april 2011, i samarbeid med Østfold Kollektivtrafikk, og med timestrafikk vanlige hverdager. Etablert billettsamarbeid gjør at Ruters busser også inngår i bybusstilbudet fra Sjøhagen og Kambo mot Moss sentrum. Bedre forbindelser mellom Nesodden og Ski og Follo for øvrig foreslås gitt ved ordinær bussforbindelse mellom Nesodden og Vinterbro, hvor det vil være gode korrespondanser mot Ski, Oslo og Drøbak.

Drøbakbussen foreslås gitt en mer direkte trasé med færre stopp mellom Drøbak og Vassum, ved at en kjører riksvei 23. Områder langs nåværende trasé må få bestillingslinjer i tillegg til skolebussene. Bestillingstrafikk i Garder og Kroer vurderes også.



Trafikkplan Follo - utkast til prinsippnett etter åpning av Follobanen. Mer kortsiktige løsninger er vist i Ruterrapport 2010:13.

4.20

Planer for buss - RuterRegion Romerike

Byområdet vokser. Lørenskog og Skedsmo kommuner vokser raskt i folketall, og er nå en naturlig del av det sammenhengende storbyområdet. Ruter ønsker derfor å forsterke busstilbudet på Nedre Romerike gjennom å legge om de største linjene til RuterBy, som forutsetter nettverksfrekvens på minimum 10 minutter, og høy pålitelighet, komfort og miljøstandard. Ruter vil videre gjennomføre en samordning av busstilbudet i Groruddalen og Nedre Romerike, og igangsetter høsten 2011 arbeidet med en helhetlig trafikkplan for hele området. På Romerike generelt vil det i noen områder være grunnlag for en omlegging av busstilbudet fra i hovedsak å være sosialt begrunnet, til å danne et godt tilbud i tett befolkede områder hvor kollektivtrafikken har en rolle for å unngå kø og kaos.

Knutepunkter. Etter knutepunktene Gardermoen, Jessheim og Lillestrøm kommer flere lokale knutepunkter der det legges opp til overgang mellom lokale busser og hurtiggående oslorettede tilbud. Jernbanen får jevn 10 min frekvens fra Lillestrøm, mens Hovedbanen med lokalstoppende tog får i første omgang kvartersrute. Dette gir grunnlag for å legge opp til mer mating fra lokalbusser mot knutepunktene. Bussressursene kan da i større grad benyttes til å betjene tverrgående tilbud, som vil styrke kollektivtrafikken lokalt.

Raskere og rettere hovedlinjer. Dagens hovedlinjer fra Romerike mot Oslo er noen steder preget av lite rettlinjet traséføring med høy vekt på flatedekning. Bakgrunnen er til dels at markedet for disse linjene også er å gi lokale forbindelser, men konsekvensen er at linjene blir lite konkurransedyktige mot bil på lengre distanser.

Ruter vil satse enda sterkere på raskere hovedlinjer mellom knutepunkter gjennom hele driftsdøgnet, kombinert med lokale tilbud som gir flatedekning med overgang i knutepunktene. Ulempen ved økt grad av overgang motvirkes ved at det blir ressurser til å tilby høyere frekvens også på lokaltilbudet. Hovedlinjene må benytte materiell med høy kapasitet, og leddbusser kan være aktuelt på tyngre linjer. Dette vil bidra til færre, men større enheter i Oslo. Mating til hovedlinjer kan bidra til å gi stort nok kundegrunnlag til å kjøre med nettverksfrekvens på hvert 10. minutt eller bedre.

Rushekspress. Noe av markedet for lengre, Oslorettede reiser blir dekket av rushekspresser, men dette tilbudet faller bort midt på dagen og på kveldstid. Totalt gir dette et bra tilbud for arbeidsreiser mot Oslo, mens tilbudet ellers er for svakt. Rushlinjene gir et raskere tilbud enn hovedlinjene, som tilbyr større flatedekning. Russtilbudet preges av at "alle" boligfelt har sin ekspresslinje inn mot Oslo, men med relativt få avganger. Dette gir et godt, til dels nokså skreddersydd, tilbud for arbeidsreiser til Oslo sentrum, for dem som reiser innenfor en begrenset rushtid. Men russtilbudet er også svært ressurskrevende, forutsatt dagens materiellstandard, fordi bussene normalt kun rekker en rundtur om dagen. Samtidig gjør begrenset mottakerkapasitet i Oslo at det er praktisk umulig å gi alle rask direktebuss inn mot sentrum. Ruter ønsker at hovedlinjene fra Romerike får raskere fremføring og blir tilnærmet ekspresslinjer, samtidig som økt togtilbud gir grunnlag for mer mating, også i rushtidene. Da faller behovet for noen av rush-ekspressbussene bort.

Kongsvingerbanen. For at jernbanen skal kunne rendyrke sitt fortrinn som kapasitetssterk og rask transport mellom knutepunkter, foreslås det å bussbetjene enkelte av de mindre holdeplassene. Det legges opp til matelinjer på tvers og langs banen. Disse linjene bør ha samme frekvens og driftstid som togtilbudet på Kongsvingerbanen. Matelinjene bygger opp under regionsenter og stasjonsbyer. Ny bussbro på Fetsund bør utredes for å gi et samlet sett effektivt tilbud, uten køforsinkelser for bussene.

Bestillingstrafikk. Som en hovedregel ønsker Ruter at ordinære busslinjer skal kjøres med minimum timesfrekvens, for å være tilstrekkelig attraktive. Flere områder på Romerike har ikke den befolkningsmengden som skal til for en slik frekvens. Noen steder kan det likevel være grunnlag for et rushrettet tilbud. Totimers frekvens kan også vurderes der avstandene er lange. I lite befolkede områder vil det være aktuelt å tilby bestillingsruter minimum én gang i uka for å gi mobilitet. Opplegget bør også ta hensyn til fritidsaktiviteter på kveldstid.

Der åpne skoleruter har vesentlig betydning for arbeidsreiser, vil Ruter vurdere et mulig tilbud i ferier.



Over: Den nye bussterminalen i Lørenskog sentrum står sentralt i utviklingen av busstilbudet på Nedre Romerike og i Groruddalen. Under: Effektiv omstigning mellom tog og buss, og mellom lokalbusser på Lillestrøm bussterminal.



4.21

Planer for båttilbudet

Båten har så vel hverdags- som fritidsroller. Ruters båttrafikk har ca 4 millioner passasjerer i året. Nesoddbåtene dominerer med ca 3 millioner, mens øyfergene i Oslo har ca 1 million, med væravhengig variasjon. Samlede årlige kostnader er vel 100 mill kr.

Nesodden. Båttrafikken utgjør samlet vel 1,5 % av Ruters trafikk, og Nesoddbåtene står for ca 1,2 %. På Nesodden har båtene til dels avgjørende betydning for mobiliteten for de aktuelle brukerne, da bilbruk betyr betydelige omveier til og fra Oslo og store deler av regionen for øvrig. Samtidig har Nesodden et pålitelig båttilbud og et veletablert samspill mellom båt og buss, og ingen kommuner i Akershus har høyere kollektivandel. Det finnes dessuten et potensial for ytterligere fortetting og lokalisering av nye boliger i attraktive bomiljøer langs kollektivaksene. Båten har en betydelig rolle i Nesoddens identitet og kultur – verdier som Ruter vil ta vare på og utvikle, parallelt med modernisering og effektivisering. I et svært langsiktig perspektiv kan metroforbindelse vurderes, dersom en ønsker et regionalt utbyggingsmønster som tilsier det, jf drøftingen i kapittel 3.

Ruter ønsker, uavhengig av disse perspektivene, i mange år fremover fortsatt konsentrasjon om hovedforbindelsen mellom Nesoddtangen og Aker brygge, med pålitelig korrespondanse med buss langs Nesoddens vest- og østside. Med nye båter etter konkurranseutsetting, samt med oppgradert terminal på Nesoddtangen, har sambandet fått et kvalitets- og miljøløft. Rushtidsforbindelsen mellom Nesoddtangen og Lysaker bør etter hvert også betjene Fornebu via Rolfsbukta, parallelt med at man utreder markedsgrunnlaget for trafikk også utenom rushtidene. Dette vil i tilfelle gi bedre utnyttelse av de betydelige kapitalkostnadene som er bundet i båtene.

I sommermånedene tilbys båt til bryggene langs Nesoddens vestsida, Oscarsborg, Drøbak og Son. Videreføring og utvikling av dette tilbudet kan vurderes i en mer kommersiell sammenheng, samordnet med øytrafikken i Oslo.

Øybåtene. Øyene i havnebassenget betjenes av tre linjer, hvorav linjen til Langøyene kun tilbys i sommermånedene. For øvrig er frekvensen vesentlig høyere om sommeren enn om vinteren, og etterspørselen er naturlig nok svært væravhengig. Ruter ønsker ny terminal for øyfergene på Rådhuskaia ved siden av nesoddbåtene, og arbeid med reguleringsplan, ansvarsavklaring og finansiering pågår. Felles båtterminal vil gi et mer oversiktlig tilbud og et mer attraktivt knutepunkt med bedre tilknytning til landtransport enn på Vippetangen. Foreløpige markedsundersøkelser indikerer en potensiell etterspørselsvekst på 10-20 % som følge av en slik flytting. Ny bryggelocalisering krever nytt ruteopplegg, eventuelt i kombinasjon med nytt manøvreringsreglement. Dette taler for en helhetlig gjennomgang av trafikktilbudet på fjorden forut for konkurranseutsetting.

Båttrafikkens utviklingsmuligheter. Båt gir køfrie reisemuligheter og erfaringsmessig fornøyde kunder. Disse mulighetene ønsker Ruter å ta tak i. Utfordringene er særlig at høye kapital- og drivstoffkostnader gjør båt vesentlig dyrere enn buss, selv om det ikke kreves særskilte investeringer i «kjøreveien». Miljøbelastningen er også større. Imidlertid kan det være grunner til å tilby båt langs land, der køer og forsinkelser gjør buss lite konkurransedyktig. Ruter har i dag et rushtids-tilbud med hurtigbåt mellom Aker brygge og Vollen/Slemmestad. Også på andre relasjoner har det vært tatt opp forslag om nye båttilbud, enten i kombinasjon med mating og innfartsparkering eller som et fritidstilbud om sommeren, og Ruter vil utrede dette som et supplement.

Fjordbyen. Oslos byutvikling gjør områdene langs fjorden mer tilgjengelige, attraktive og markedsmessig viktigere for kollektivtrafikken. Markedsutviklingen omfatter så vel bosatte og næringsliv som fritids- og turisttrafikk. De tunge, ordinære trafikkstrømmene betjenes best landbasert, blant annet fordi dette gir bedre tilknytning til øvrig kollektivtrafikk og byen innenfor Fjordbyen. Men båt kan være et interessant supplement, og Ruter vil utrede markedet for båttrafikk av fritidskarakter i Fjordbyen, til øyene, til badesteder og til sommersteder på spesielle betingelser som ikke krever tilskudd. Det må i så fall forutsettes egne billettpriser, gjerne som tilleggsbetaling til ordinære ruterpriser.



4.22

Planer for togtilbudet

Samordning og rolledeling i lokaltrafikken. Ruter ønsker et enda bedre samspill og en mer rasjonell arbeidsdeling mellom tog, buss, metro og trikk. Her må det spilles på togets sterke sider, som egentlig preges av stor kapasitet og rask fremføring over lengre avstander. Toget må gis en rolle som utnytter disse fortrinnene bedre. Nye tog som leveres, vil øke kapasiteten. I dag er det slik at manglende materiell og midler gir korte tog, selv i rushtidene. Samtidig er jernbanens konkurranse-situasjon og utvikling hemmet av et til dels historisk betinget stoppmønster, som gir mange stopp med til dels svært få passasjerer, og for lav reisehastighet.

Ruter ønsker en rolle for toget der en prioriterer stopp i stasjonsbyer og i knutepunkter for øvrig. Buss mater til tog i større utstrekning enn i dag, der kapasiteten er tilstrekkelig og reisetiden konkurransedyktig. Toget skal tilby høy fremføringshastighet og stabilt høy frekvens for de tyngre trafikkstrømmene - og dermed de mange kundene. Øvrige områder, også langs jernbanetraseene, betjenes med buss, i korrespondanse med tog i knutepunktene. En slik arbeidsdeling medfører også at en unngår urimelig kostnadskreven oppgradering av stoppesteder med svært liten trafikk. Toget har 10 % av reisene i regionen, men rollen som stamnett og primær transportør på lengre strekninger og i jernbanekorridorer med høye kollektivandeler, gjør togets betydning større enn det markedsandelen isolert sett skulle tilsi. I et lengre tidsperspektiv vil ny satsing på jernbanen være avgjørende for å kunne gi kapasitet og attraktivitet for å nå målene for kollektivtrafikken. Ikke minst vil toget ha en fornyet strukturerende rolle for arealbruken. Ved planlegging av ny infrastruktur er det også et poeng å frigi kapasitet for persontogtrafikk ved å etablere omkjøringsmuligheter for godstog.

Historisk har toget enn viss rolle også for enkelte korte reiserelasjoner i Oslo, men dagens og fremtidens togmarked gjelder primært de noe lengre reisene, og særlig høy bør andelen være for oslorettet trafikk til og fra Sandvika, Ski og Lillestrøm og områdene utenfor. I disse knutepunktbyene er det ekstra viktig med en god tilknytning til det lokale buss- og banenettet.

De gamle dobbeltsporstrækningene innenfor Asker/Sandvika, Ski og Lillestrøm har et lokaltogtilbud som er vel innarbeidet, men som sterkt trenger modernisering og frekvensøkning. Markedet som betjenes, tilsvarer på

mange måter metroens, og togtilbudet bør reflektere en slik rolle. Ruter ønsker, sammen med jernbanean-svarlige, å utrede mulighetene for et oppgradert, høy-frekvent S-tognett på disse traseene, med godt samspill med buss i knutepunkter som en del av konseptet.

På kort sikt er ny grunnrutemodell et godt utgangspunkt for videre utvikling av togtilbudet i regionen, og det er vesentlig at økonomien i dette sikres ved forpliktende, langsiktige statlige økonomiske rammer for tjenestekjøp.

Organisering. Både det nasjonale og det lokale togtilbudet har staten ved Samferdselsdepartementet som kjøper av tjenestene. Ordningen plasserer et tydelig ansvar hos statsråden, men ellers er det et betydelig potensial for bedre samordning. I dag er grunnlaget svakt for samordning mellom tog og øvrig kollektivtrafikk mht. endringstidspunkter, tilbud, informasjon, reisegaranti, billetter og priser. Suboptimale løsninger oppstår for lett.

Eksempler på problemområder er korrespondanser og økonomisk ansvarsdeling ved bussmating til tog, beslutninger om felles billetter, felles og gjennomgående trafikantinformasjon, felles dato for ruteendring og prisendring og erstatningstrafikk for tog ved planlagt eller tilfeldig driftsstans. Ruter vil tilføye at dersom ordningen med statlig togkjøp opprettholdes, burde en vurdere å opprette et bestillerorgan som kan ha en mer markedsrettet og operativ innretning på oppgavene enn det som er naturlig for et departement.

Samordningen av regionens kollektivtrafikk er ikke fullført før også det lokale togtilbudet inngår. Den rollen Jernbaneverket har i regulering av bruken av kjøreveien, bør gjøre at det er praktisk overkommelig å skille mellom tjenestekjøp for nasjonale og lokale tog. Det forutsettes tilsvarende statlig rammeoverføring av midler. Forslag om felles utredning er tatt opp overfor staten av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Ny infrastruktur. For å sikre toget tilsiktet rolle trengs både oppgradert og ny infrastruktur. Den pågående fornyelsen for mellom Lysaker og Etterstad for 2 mrd kr er en god start. Fornyelsen må fortsette, og etter hvert trengs også nye traseer for økt kapasitet og betjening av nye områder for regional vekst. De langsiktige perspektivene er omtalt i kapittel 3, men er i overskriftsform og som Ruters innspill gjentatt her.



Ruters skisse til stasjonsmønster for lokaltog, som innspill til kortsiktige tiltak som ledd i arbeidet for å øke lokaltogtilbudets attraktivitet.

Hovedbanen Lillestrøm-Eidsvoll. Utbygging av dobbeltspor for økt frekvens og kapasitet. Stasjonsmønster med færre stopp og samspill med buss i knutepunkter. Trafikkering frem til Eidsvoll knutepunkt.

Kongsvingerbanen Lillestrøm-Årnes/Kongsvinger. Utbygging av dobbeltspor for økt frekvens og kapasitet. Stasjonsmønster med færre stopp og samspill med buss i knutepunkter. Tilpasning til miljøby?

Østfoldbanen østre linje Ski-Mysen. Utbygging av dobbeltspor for økt frekvens og kapasitet. Stasjonsmønster med færre stopp og samspill med buss i knutepunkter. Tilpasning til miljøby?

Spikkestadlinjen. Utbygging av dobbeltspor for økt frekvens og kapasitet. Færre stopp og tilpasning til fremtidig Hurumbane.

Ny Oslotunnel. Planlegging av fremtidig ny jernbanetunnel for økt kapasitet gjennom Oslo bør skje i samspill med planlegging av utviklingen av det lokale kollektivtrafikktilbudet. Særlig viktig er det å få avklart hvilke knutepunkter som skal etableres, og spesielt mellom tog og metro. Ruter anbefaler som et innspill utredning av Bryn, Oslo S, Majorstuen og Sandvika som slike knutepunkter.

Gjøvikbanen. Ruter anbefaler at Gjøvikbanen vurderes oppgradert ved at det nedenfor Åneby legges en ny, moderne trasé med tilknytning til Grorud via Stovner. Traseen gjennom Nittedal tilpasses utbyggingsmuligheter, eventuell miljøby. Nåværende trasé nedenfor Kjelsås kan eventuelt inngå i et fremtidig trikkenett.

Hurumbanen. I et langsiktig perspektiv anbefaler Ruter utredning av muligheter for en aktiv arealbrukspolitikk i samspill med ny baneinfrastruktur på begge sider av fjorden i området Røyken/Hurum/Frogn/Ås/Ski.



5

Ruters plan 2012–2015

5.1

Fra visjon til handling

Målrettet handling og opplegg for økt tjenestekjøp.

I kapitlene foran har Ruter trukket opp visjoner og ønsket retning for kollektivtrafikkens utvikling i hovedstadsområdet. K2012 har relativt tung vekt på det langsiktige perspektivet, ut fra en vurdering om at vi nå er i en situasjon hvor endringstempoet er høyt, trafikkveksten stor, og det er nødvendig å vite strategisk retning for å ta de rette taktiske stegene.

Med dette utgangspunktet presenteres en konkret plan i fire deler:

1. Verbal oversikt over sentrale handlinger som Ruter vil gjennomføre de kommende fire årene 2012-15.

Handlingsprogrammet er forankret ved intern prosess i Ruter, og primæransvar for aktivitetene er klarlagt. Det er også gitt status for handlingsprogrammet 2010-13.

2. Program for driftsmidler i Oslopakke 3.

Ruter har utarbeidet en langtidsplan for bruken av driftsmidlene i O3, for 2012 med en inntektsramme på 630 mill kr. Programmet er justert på et par punkter ut fra nye forutsetninger.

3. Grunnlag for investeringsprogram.

Ruter viser til andre prosesser, ikke minst O3-organisasjonen, når det gjelder handlingsprogrammer og budsjetter for tyngre infrastrukturinvesteringer. K2012 presenterer imidlertid en prosjektoversikt som grunnlag for prioriteringer innen de rammene som til enhver tid vil være aktuelle.

4. Økonomiplan.

Ruters økonomiplan gir rammene for driften de kommende fire årene. Planen gir, slik den er presentert, grunnlag for å vurdere økte nivåer for tjenestekjøp for å finansiere trafikkvekst og fornyelse.



Handlingsprogram 2012-2015

2012

Plan

1. Oppstart utredning av ny metrotunnel gjennom Oslo inkl. ny Majorstuen stasjon, som følge av kapasitetsanalysen i K2012 og beslutning om metrobetjening av Fornebu.
2. Konsekvensutredning og reguleringsplan av metro til Fornebu foreligger. OPS-modell utredes.
3. Reguleringsplan for trikk til Tonsenhagen foreligger.
4. Sentrumsplan, med avklarte prioriterte traseer for trikk og buss, er fremlagt. Rammene for ny Oslo bussterminal er avklart.
5. Ruter tar i bruk bussanlegg i Oslo vest.
6. Fremleggelse av samordnet trafikkplan for Groruddalen og Romerike som følge av markedsvekst. Parallelt fremlegges plan for RuterEkspress.
7. Strategi for bestillingstrafikk framlegges, basert på K2012 og prinsipper for grunntilbud i regionen.
8. Kollektivfelt er etablert i Vålereng- og Ekeberg tunnelen.

Tilbud

1. Et generelt styrket grunntilbud for å møte underliggende markedsvekst.
2. Kolsåsbanen gjenåpner til Gjøannes i august.
3. Oppstart av nytt busstilbud i Oslo vest, i samsvar med prinsippene i K2012.
4. Fem hydrogenbusser i trafikk. Besøkscenter kollektivtrafikk og miljø åpner. Sertifikat for fornybar elektrisitet for metro og trikk.
5. Trafikantinformasjons- og designprogrammet er ferdig utviklet.
6. Billetter selges på Ruters hjemmeside. Mobil billettering innføres.
7. Lambertseterbanen er ferdig oppgradert med bane og stasjoner. Ekebergbanen er ferdig oppgradert.
8. Nye lokaltog fases inn og gir nødvendig kapasitetsløft. Oppstart levering av 32 nye MX-tog gir nødvendig kapasitetsøkning på metro. Det gis klarsignal om anskaffelse av nye trikker.

Organisering

1. Oppdatert aksjonæravtale og ny økonomisk rammeavtale.
2. Etablering av trafikkportal i samarbeid med NRK og Statens vegvesen.
3. Nye kontraktsformer med økte frihetsgrader til operatøren testes ut i en mindre anbudspakke.
4. Etablering av utbyggingsselskap for Forneubanen.
5. Enhetlig kundefront gjennomført.

2013

Plan

1. Oppstart bygging av Lørensvingen med nye Løren stasjon.
2. Oppstart bygging av ny metrobase på Avløs.
3. Oppstart utbygging av trikketrasé i Dronning Eufemias gate og Bispegata.
4. Øststasjonsbanen oppgraderes for å settes i stand til økt frekvens (som muliggjøres gjennom åpning av Lørensvingen).
5. Ferdigstilling av reguleringsplan for Oslo bussterminal.
6. Stasjonene på Grorudbanen er ferdig oppgradert.
7. Ny fergeterminal for øybåtene er etablert ved Aker brygge.
8. Ring 1 tilrettelagt med gjennomgående kollektivfelt for buss.

Tilbud

1. Et generelt styrket grunntilbud for å møte underliggende markedsvekst.
2. Kolsåsbanen gjenåpner til Avløs.
3. Full tog lengde på metroens linje 4/6 og på samtlige avganger på Furusetbanen og Grorudbanen.
4. Oppstart av nytt busstilbud i Follo (Drøbak, Ski, Vestby og Nesodden), i samsvar med trafikkplan Follo og prinsipper i K2012.
5. De vesentligste elementene i trafikantinformasjons- og designprogrammet er under utrulling. Nye rutiner for drift og vedlikehold av trafikantinformasjon på stoppesteder og stasjoner er innført.
6. Automatiske passasjertellinger er innført på alle driftsarter.
7. Nye billettprodukter som bygger opp under Ruters mål, etter gjennomgang av sortimentet er lansert.
8. Digital informasjon innføres om bord og på stasjoner. En ny generasjon sanntidsinformasjon er en integrert del av kollektivreisen for alle driftsarter. Abonnement på informasjon om driftsavvik er tilgjengelig på "Min reise".

Organisering

1. Igangsetting av felles utredning om Ruters overtakelse av bestilleransvaret for lokaltogtrafikk på Østlandet.
2. Ruter overtar ansvaret for TT-transport i regionen for å sikre bedre samordning mot spesialskys og ordinær trafikk.
3. Vurdering av hensiktsmessig samordning av trafikantinformasjon mellom Ruter og Trafikanten, herunder sanntidsinformasjon.
4. Utredning av å sette ut driftstjenester knyttet til EBIR til ekstern partner.

2014

Plan

1. Utbygging av Oslo bussterminal over sporene på Oslo S igangsettes.
2. Oppstart bygging av metro til Fornebu, basert på en offentlig-privat samarbeidsmodell.
3. Utbygging av toveis trikk i Prinsens gate.
4. Ekebergbanen er lagt til Bispegata og Dronning Eufemias gate.
5. Reguleringsplan for trikk til Hauketo godkjent.
6. Reguleringsplan for Fjordrikken godkjent.
7. Sammenhengende kollektivfelt i begge retninger langs E18 Lysaker- Sandvika er etablert.
8. Ferdig utarbeidet reguleringsplan for metro til Gjersrud Stensrud.

Tilbud

1. Et generelt styrket grunntilbud for å møte underliggende markedsvekst.
2. Kolsåsbanen gjenåpner til Kolsås.
3. Ny rutemodell gir bedre takting på metro. Mellomavganger innføres på Røabanen.
4. Oppstart av nytt busstilbud i Groruddalen, i samsvar med prinsipper i K2012 og trafikkplan nordøst.
5. Gjennomføring av ny rolledeling buss/tog langs jernbanekorridorene i tråd med prinsipper i K2012 i den hensikt å øke togets attraktivitet.
6. Nye kundefordeler oppnås gjennom partneravtaler innen transport, f eks bildeling, bysykkel mv eller andre bransjer.
7. Alt billetteringsutstyr er online mot det sentrale baksystemet.
8. Kontanthåndtering hos fører på buss og trikk er avviklet. Interoperabilitet er innført i flere fylker på Østlandet.

Organisering

1. Ruter ivaretar ansvar for terminaler, stoppesteder og trafikantinformasjon mv i Oslo og andre aktuelle kommuner.

2015

Plan

1. Oppstart bygging av Majorstuen stasjon i to plan, for å forberede for framtidig Forneubane og ny sentrumstunnel.
2. Stasjonene på Furusetbanen er ferdig oppgradert.
3. Reguleringsplan for metro til Ahus godkjent.
4. Storgata ferdig oppgradert og bedre tilrettelagt for kollektivtrafikk.
5. Ny gateterminal for buss er etablert på Brynseng med tilhørende kollektivfelt.
6. Ny gateterminal for buss etablert på Vinterbro.
7. Gjennomgående kollektivfelt på Ring 2 for buss, tilrettelagt for evt senere bybane.
8. Nylandsveien (Rv 4) tilrettelagt for buss.

Tilbud

1. Et generelt styrket grunntilbud for å møte underliggende markedsvekst.
2. Mål om 20 % økt reisehastighet for trikk og buss i byområdet er nådd.
3. Nytt togtilbud i Osloregionen er i drift i samsvar med NSBs 2012-plan. Flere busslinjer legges om til mating til baneknutepunkter etter at toget har fått økt kapasitet.
4. Oppstart av nytt busstilbud Østensjø (Oslo), i samsvar med prinsippene i K2012.
5. Etablert kvalitetsincitamenter i kjørekontrakter på minimum 8 %.
6. Trafikantinformasjons- og designprogrammet er ferdig rullet ut i hele kollektivnettet. Strøkent stasjons- og stoppestedsmiljø er etablert.
7. Mål om 50 % av billettsalget gjennom selvbetjente kanaler er nådd.
8. 45 nye trikker er i trafikk. Hele trikkenettet er tilgjengelig for alle. Universelt utformet tilbud gis 70 % av Ruters kunder.

Organisering

1. Ruter er bestiller av lokaltogtrafikk på Østlandet.

5.2

Status for gjennomføring av handlingsprogram 2010–2013

Her gjengis gjeldende handlingsprogram for 2011, slik det ble presentert i H2011 (oktober 2010), med status for gjennomføring pr 1. tertial 2011. Deretter gjengis uløste oppgaver fra handlingsprogrammet for 2010, slik det ble presentert i K2012 (august 2009).

Utviklingsprosjekter

1. Strategidokumentet K2012 legges fram, med bl a analyse av behov for økt systemkapasitet ved nye tunneler gjennom Oslo. K2012 følges av en linjenettsplan som gir konkrete retningslinjer for trafikktilbudet ved fremtidige anbudspakker.
2. Grunntilbud for kommunene i Akershus kartlegges som en oppfølging av K2010. Flere buslinjer legges om til mating til baneknutepunkter.
3. Fremleggelse av sentrumsplan, med avklarte prioriterte traseer for trikk og buss. Avklaring av rammene for ny Oslo bussterminal.
4. Plangrunnlag fremlegges for å ta endelig stilling til om Fornebu skal betjenes av bybane/trikk, metro, semimetro eller superbuss.
5. Forprosjekt om eventuell trikk til Tonsenhagen følges opp med konsekvensutredning og reguleringsplan.

Trafikktilbud

1. Kolsåsbanen gjenåpner til Bekkestua. Holmenkollbanen gjenåpner i sin helhet.
2. Første RuterEkspress og nytt busstilbud i Oslo syd og Oppegård/Ski er i drift.
3. Samordnet konkurranseutsetting av busstilbudet i Oslo syd og Follo i samsvar med prinsippene i K2010.
4. Utredning og avklaring av busstilbud som grunnlag for ny konkurranseutsetting for Groruddalen og Østensjø.
5. Vellykket trafikkavvikling under ski-VM.

Status sommer 2011

1. K2012 presentert 21.juni. Konkrete retningslinjer gis ifm regionvise trafikkplaner, linjenettsplan utarbeides ikke.
2. Forslag til prinsipper for tilbudet, herunder kriterier for grunntilbud i regionene, er lagt fram i K2012. Ruterrapport ferdigstilles høsten 2011. Gradvis gjennomføring som ledd i regionvise trafikkplaner og daglig trafikkoppfølging.
3. Ny gatebruksplan er til politisk behandling og skal vedtas før sommeren eller rett etter sommeren. Ruter arbeider også med en sentrumsplan hvor formålet er å skape intern enighet om hvordan vi bruker knappe gateresurser. Dette arbeidet avsluttes i høst.
4. Ruterrapport nr 2011:5, 2011:11 og 2011:12 fremlagt i juni. Som ledd i behandlingen av denne, anbefaler Ruters styre metro til Fornebu, knyttet til fremtidig kapasitetsøkende tiltak i sentrum.
5. Konsulent er engasjert. Konsekvensutredning og reguleringsplan er under utarbeidelse. Forslag til reguleringsplan skal være utarbeidet av Ruter i løpet av året.

Status sommer 2011

1. Holmenkollbanen ble gjenåpnet av H.M. Kong Harald 6. desember. Banen er modernisert for trafikk med nye T-banetog. Kolsåsbanen gjenåpner til Bekkestua 15. august kl 1000.
2. Nytt busstilbud i Oslo syd og Oppegård settes i drift 2.10.2011 med ny operatør (Unibuss). I en tid med presset driftsøkonomi og fulle busser grunnet hyggelig kundetilstrømming de seneste årene, er kapasitetsstyrking på eksisterende tilbud i første omgang prioritert foran utvikling av nye busskonsepter. Utredning med sikte på gjennomføring av et E-busskonsept tas opp igjen i 2012.
3. Konkurranseutsetting av busstilbudet i Oslo syd og Follo er valgt løst i to forskjellige anbudspakker, av hensyn til gjennomføring av helhetlige ruteendringer i Follo og risikoen for at en samlet konkurranse ville blitt for omfattende for mindre tilbydere. Mens nytt busstilbud i Oslo syd starter opp i høst, vil anbudspakkene i Follo anbudsettes i 2012, med oppstart nytt tilbud i 2013.
4. Gjennomgang av trafikktilbud i nordøstkorridoren (Groruddalen - Romerike) startes opp i august. Endringer implementeres senest ifm anbudsutlysning Groruddalen 2013.
5. Trafikkaos den første lørdagen, da tilbudet i for stor grad var dimensjonert ut fra VM-arrangørens bestilling og antall solgte arenabilletter, overskygget inntrykket av en ellers prikkfri trafikkavvikling.

Kvalitet i leveransen

1. Innføring nytt pris- og sonesystem gjeldende for hele Ruterområdet, med færre soner, et felles prissystem og forenklede billettprodukter.
2. Idriftsetting av salgsløsning for billetter på internett.
3. Storstilt utrulling av nytt trafikantinformasjonsprogram, basert på merkevarestrategien.
4. Etablering av trafikkportal for avviksinformasjon i samarbeid med NRK og Statens vegvesen.
5. Formelt klarsignal skal være gitt for anskaffelse av nye trikker.

Organisering

1. Igangsetting av felles utredning om Ruters overtakelse av bestilleransvaret for lokaltogtrafikk på Østlandet.
2. Videreføring av prosess med sikte på en bedre forretningsmodell for kjøp av metro- og trikkedrift, med høyere ekstern og intern effektivitet, eventuelt konkurranseutsetting.
3. Utredning av brukerforum for kollektivtrafikken.
4. Etablering av målstyringssystem for Ruter og kollektivtrafikken.
5. Avklaring og forenkling av ansvar for kundekontakt.

Status sommer 2011

1. Innføres 1.oktober 2011. Det er nå fullt trykk på opplærings-, markeds- og kommunikasjonsoppgaver hos Ruter og i kollektivtrafikkfamilien.
2. Ny og forbedret salgsløsning er under utvikling. Grunnet tekniske utfordringer vil denne sannsynligvis implementeres i løpet av 2012.
3. Utrulling av det nye TID-programmet er i gang, og vil fortsette i 2011 på flere stasjoner og terminaler.
4. Utviklingsarbeider pågår og portalen vil få sin lansering i løpet av høsten.
5. Ruterrapport 2010:16 som innstiller på kjøp av nye trikker, er oversendt Oslo kommune.

Status sommer 2011

1. Ikke igangsatt.
2. Felles prosjekt om utvikling av enhetstall i samarbeid med KTP. Det vises for øvrig til egen prosess internt i KTP.
3. Ruter har foreslått bruk av regionråd.
4. Etablert nøkkeltallstruktur for rapportering til styre, eiere og Oslopakke 3. Utforming av målstyringssystem, herunder en revitalisering av Ruters styringssystem er ikke igangsatt.
5. Ikke endelig avklart.

Her gjengis uløste oppgaver fra handlingsprogrammet for 2009-2010 slik det ble framlagt i K2010 (august med en kort kommentar som gir status for det enkelte tiltak.

2009-2010

2. Enkelte busslinjer legges om til mating til baneknutepunkter. Rushtidsbusser i øst vurderes snudd på Helsefy.
3. Ruters trafikkentral i drift.
7. Fremleggelse av konkret utredning om RuterEkspress.

Status sommer 2011

2. Avventer nødvendig kapasitetsstyrking på jernbanen (ny togleveranse evt ny rutemodell) før forsiktig omlegging til konsentrasjon om baneknutepunkter. Noen regionbusser ender på Helsefy fra 10.10.2010, og noen flere kan tenkes snudd her når metroen har kapasitet etter ny vognleveranse, og evt med ny rutemodell.
3. Ikke igangsatt.
7. Prinsipper om slik linjeføring tas inn som del av regionvise trafikkplaner. Mye er gjort når det gjelder bussframkommelighet langs innfartsveier. Driftsøkonomiske rammer, i kombinasjon med fulle busser grunnet hyggelig trafikkvekst, har tilsagt at vi i første omfang har prioritert kapasitetsøkende tiltak innenfor eksisterende tilbud. Utredning med sikte på gjennomføring av et E-busskonsept tas opp igjen i 2012.

5.3

Driftsprogram Oslopakke 3

630 mill kr til drift via Ruter. Stortingsvedtaket om O3 drift innebærer en årlig ramme på 540 mill kr (2009), eller minimum 25 % av bompenginntektene. Beløpet er inflasjonsjustert til 630 mill kr i forslag til 2012-program. Fordelingen er 55 % til tiltak i Oslo og 45 % til Akershus og grensekryssende. Oslomidlene var i utgangspunktet fordelt 50/50 mellom trafikkdrift og reinvesteringer og småinvesteringer. Stortinget la for øvrig til grunn at driftsmidlene skulle anvendes i regi av Ruter.

Midlene til O3 drift skal i utgangspunktet dekke tilskuddsandelen av tilbudsutvidelser som skal sikre kapasitet og attraktivitet, for at kollektivtrafikken skal nå sin målsatte rolle. Andre kilder for slik finansiering er økninger i ordinært tjenestekjøp (jf også aksjonæravtalen om utvidelser initiert av Oslo kommune eller Akershus fylkeskommune), omlegginger/omprioriteringer og ytterligere effektivisering.

Når O3 i forhold til O2 ble utvidet med en driftsdel, hadde det også klar sammenheng med ønske om å sikre at det var driftsmidler til trafikkdrift etter hvert som ny infrastruktur ble tatt i bruk. For å følge opp dette har Ruter utarbeidet et program for hele O3-perioden på 20 år. Et slikt langtidsprogram ble presentert i K2010, og legges frem her i lett revidert form, tilpasset senere beslutninger og endrede forutsetninger ellers. Den vesentligste rammeendringen er Oslo kommunes beslutning om å finansiere hele opsjon 3 for nye metrovogner (MX) gjennom O3, betalt av Ruter ved vognleien.

For Oslos del gjelder spesielt at småinvesteringsdelen har en viktig rolle i arbeidet med oppgradering og innhenting av fornyelsesetterslep. Ut fra en kombinasjon av ønsker om økt tempo i dette arbeidet og behov for midler til nye trafikktiltak også mot slutten av programperioden, er det i de første årene lagt opp til forholdsvis mer til fornyelsestiltak og dermed Oslo. Senere blir det tilsvarende mer til trafikktiltak og i Akershus. Dette prinsippet oppfattes tatt til etterretning politisk.

Når de behovene som gis av analyser ut fra målsatt utvikling, er større enn de økonomiske rammene som i utgangspunktet gjelder, finnes det to utveier. Vi kan revidere enten målene eller de økonomiske rammene. Ut fra den rollen Ruter er gitt, sett i sammenheng med at det ikke forelå noen samlet analyse før rammen for O3 ble satt, virker det ikke åpenbart som eneste farbare vei å tilpasse tiltak, og dermed også utviklingsmål, til gitt

økonomisk ramme for O3. I en region i sterk vekst, og med store forestående oppgaver for kollektivtrafikken i arbeidet for bedre funksjonsdyktighet og miljø, må det advares mot en linje hvor de foreliggende O3-rammene alene skal være styrende for eksempel for hvilke byutviklingsgrep en bør kunne gå inn på.

Bindingene i finansiering av metrotiltak på drifts- og vognkjøpssiden medfører at det i Oslo bare gis rom for 37 % til infrastrukturfornyelsestiltak, der utgangspunktet var 50 %. Dette gir likevel et omfang på 2,3 mrd kr for hele perioden.

Rammene for de kommende årene er beheftet med usikkerhet. Selv om prinsippene er klare, blir summen til O3 drift utfordret av blant annet den inntektsreduksjonen fra bompenger som er en konsekvens av redusert biltrafikk. Samtidig gir økt kollektivtrafikk forsterkede behov. Ruter legger til grunn at vi vil oppleve politiske prosesser som medfører at god trafikkpolitisk måloppnåelse ikke ender som et problem.

Til grunn for behovet for O3-finansiering av trafikktiltak har vi, der annen kunnskap ikke foreligger, normalt basert oss på at vi etter hvert vil oppnå 50 % egenfinansiering gjennom økte billettinntekter. Tilskuddsbehov på 90 % første år trappes ned i 10 %-trinn til vi er nede i 50 %.

Programmet inneholder blant annet følgende:

- Oslo, vognleie: Også MX opsjon 3 er fullfinansiert.
- Oslo, frekvensøkning metro: 7,5 min rute på Furusetbanen og Røabanen.
- Oslo, Lørensvingen og 7,5 min rute Østensjøbanen.
- Oslo, full tog lengde metro.
- Oslo, styrket busstilbud i Søndre Nordstrand, mot Fornebu og i indre by.
- Oslo, ikke rom for nye trikketiltak.
Incentivene finansieres ved ordinære midler.
- Oslo, midler til fornyelse av infrastrukturen må avta etter hvert som trafikktiltak kommer inn.
- Akershus, styrket busstilbud i Oppegård, Follo for øvrig, mot Fornebu, på Øvre Romerike og Nedre Romerike/Ahus.
- Akershus, drift av Kolsåsbanen/Lilleakerbanen og andel av frekvensøkning Røabanen.
- Akershus, installering av førerromssignaler i SL95-trikkene for å kunne kjøre til Bekkestua.
- Akershus, banedrift Fornebu lagt inn fra 2017.
- Akershus, delfinansiering av pris- og sonesystem.

Oslopakke 3-midler til drift og småinvesteringer 2009–2028 (millioner kroner)

* = inkludert vognleie, MX opsjon 3 er fordelt på aktuelle tiltak

	Økt kostnad	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 -28	Sum	% 2008 -28	% 2008 -18
Oslo																
Metrodrift med O3-finansiering	327	15	73	143	222	198	204	244	257	270	258	246	2 176	4 306	61,3%	56%
MX opsjon 2, med [O2] O3-finansiering	171	15	63	121	189	171	158	150	143	143	143	143	1 395	2 834		
Vognleie MX opsjon 2	60		21	71	80	82	82	82	82	82	82	82	820	1 566		
Drift Kolsåsbanen Åsjordet/Jar	15	5	10	10	14	10	10	10	10	10	10	10	70	179		
Økt frekvens Grorudbanen	25	10	23	20	18	16	14	13	13	13	13	13	125	291		
Økt frekvens i feriehjelger	9		9	8	7	6	5	5	5	5	5	5	50	110		
Furusetbanen, 7,5 min rute *	36				47	35	28	23	19	19	19	19	190	399		
Full tog lengde linje 4/6, samt økning linje 2,3	26			12	23	22	19	17	14	14	14	14	140	289		
Insentiver for økt kvalitet, metro	22		10	22	14	7								53		
MX opsjon 3, med O3-finansiering	134	0	0	0	19	20	46	94	114	127	115	103	781	1 419		
Endret drift Holmenkollbanen	19				19	20	25	25	25	25	25	25	250	439		
Full tog lengde linje 5a *	34						18	32	28	25	21	17	170	311		
Rutemodell med bedre takting							3	9	8	7	6	5	50	88		
Betj. Lørensvingen/7,5 min Østensjøbanen *	53								27	48	43	38	270	426		
Mellomavganger Roabanen	28							28	26	22	20	18	41	155		
Sum annen drift med O3-finansiering	59	0	32	35	27	34	29	27	25	23	23	23	130	408	5,8%	7,3%
Trikke drift med O3-finansiering (Incentiver)	13	0	7	13	8	4	0	0	0	0	0	0	0	32		
Bussdrift med O3-finansiering	38	0	10	9	12	23	21	19	17	15	15	15	50	206		
Busstilbud, styrking sentrums linjer	10		10	9	8	7	6	5	5	5	5	5	50	115		
Busstilbud, styrking Søndre Nordstrand	18				4	16	15	14	12	10	10	10	0	91		
Tilbudsforbedring buss 20, 21, 28, 31	10													0		
Informasjon og pris med O3-finansiering	8	0	15	13	7	7	8	8	8	8	8	8	80	170		
Drift av sanntidsinformasjon trikk/buss	2		1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	20	36		
Utredning/planlegging	6		14	6	6	6	6	6	6	6	6	6	60	128		
Markedstiltak	6			6										6		
Oppgradering infrastruktur med O3-driftsfinans	4 734	60	316	249	187	129	120	64	79	84	54	48	915	2 305	32,8%	36,6%
Modernisering metro, herunder akutte tiltak	3 400	60	73	139	99	84	80	40	55	55	44	38	795	1 562		
Holmenkollbanen, oppgradering	437			37	23									60		
Modernisering trikk, herunder akutte tiltak	700		15	87	88	45	40	24	29	10	10	10	120	492		
Vedlikehold og fornyelse	191		191											191		
SUM O3 OSLO		75	421	427	436	361	353	335	361	377	335	317	3 221	7 019	100%	100%
Årlig ramme		75	300	335	342	351	351	351	351	351	351	351	3 510	7 019		
Rammeavvik		0	-121	-92	-94	-10	-2	16	-10	-26	16	34	289	0		
Akershus																
Oppgradert infrastruktur			5	0	11	0	0	10	7	9	13	1	20	76	1,4%	2,2%
Modernisering av infrastruktur			5		11	0	0	10	7	9	13	1	20	76		
Metrodrift	170	0	0	0	13	45	73	93	88	76	70	63	1 020	1 541	27,6%	20,7%
Kolsåsbanen til Bekkestua *	49				13	45	40	35	30	26	26	26	260	501		
Roabanen, 7,5 min rute *	8								7	6	6	5	40	64		
Kolsåsbanen Bekkestua - Kolsås *	63						33	58	51	44	38	32	320	576		
Metro til Ahus *	50												400	400		
Trikke drift	45	0	0	35	0	9	8	7	6	5	5	5	50	130	2,3%	3,2%
Førerromssignaler	35			35										35		
Lilleakerbanen Øraker - Bekkestua	10					9	8	7	6	5	5	5	50	95		
Banebetjening av Fornebu	100											50	90	560	700	12,5%
Bussdrift	122	51	85	96	95	114	101	96	85	86	86	83	719	1 697	30,3%	38,9%
Opprettholdt busstilbud etter ekstra kostnadsøk.		44	57											101		
Busstilbud Kløfta-Jessheim	5		5	5	5	5	0	0	0	0	0	0	0	20		
Busstilbud opprettholdt, Romerike	29		15	29	26	24	20	17	15	15	15	15	150	341		
Busstilbud Drøbak, Åsenhagen, Slemmestad	8	7	8	8	7	6	6	5	4	4	4	4	40	103		
Busstilbud Akershus, økt kapasitet/frekvens	20			10										10		
Busstilbud opprettholdt, Follo	21			21	19	18	15	14	12	11	11	11	110	242		
Busstilbud opprettholdt, Asker og Bærum	23			23	21	19	16	14	12	12	12	12	120	261		
Busstilbud, styrking Oppegård	18				5	17	15	14	12	10	10	10	0	93		
Busstilbud styrking Fornebu	5				5	5	4	3	3	3	3	3	30	59		
Busstilbud styrking Follo	20				9	16	14	12	10	10	10	10	100	181		
Busstilbud styrking Ahus	5				5	5	4	3	3	3	3	3	30	59		
Busstilbud styrking Øvre Romerike	2				2	6	4	3	3	3	3	3	30	57		
Busstilbud styrking uspesif. kapasitet/frekvens							1	9	9	15	15	12	109	170		
Båtdrift	20	0	12	20	20	20	20	20	20	20	20	20	200	392	7,0%	7,6%
Nesoddbåtene	20		12	20	20	20	20	20	20	20	20	20	200	392		
Plan, informasjon og pris	85	16	17	25	41	81	75	69	63	57	51	51	510	1 056	18,9%	21,7%
Pristiltak, to soners rød periodebillett	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	60	126		
Pristiltak, overgangsbillett enkeltbillett	11	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	110	230		
Planlegging	4			4	4	4	4	4	4	4	4	4	40	76		
Markedstiltak	4			4										4		
Nytt, forenklet sone- og prissystem	60				20	60	54	48	42	36	30	30	300	620		
SUM AKERSHUS		67	119	176	180	269	277	295	269	253	295	313	3 079	5 592	100%	94%
Årlig ramme		67	240	268	274	279	279	279	279	279	279	279	2 790	5 592		
Rammeavvik		0	121	92	94	10	2	-16	10	26	-16	-34	-289	0		
SUM RUTER = SUM RAMME		142	540	603	616	630	630	630	630	630	630	630	6 300	12 611		

5.4

Grunnlag for investeringsprogram

Innspill til O3 og NTP. Parallelt med Ruters arbeid med K2012 har det pågått arbeid med rullering/revisjon av handlingsprogrammet i O3 og NTP. Ruters arbeid skjer med bidrag fra og i samarbeid med aktuelle statlige og lokale virksomheter, samtidig som Ruter er trukket inn i deler av O3- og NTP-utredningene. På denne bakgrunnen finner Ruter det ikke naturlig her og nå å presentere et forslag til konkret handlingsprogram, verken på kort eller noe lengre sikt. Rammefordelingen mellom rene veiltak og kollektivtrafikktiltak bør skje i en avveiningsprosess med et bredere grunnlag enn i K2012.

På den annen side ønsker Ruter gjennom K2012 å få frem at det er et åpenbart behov for økte økonomiske rammer til drift så vel som investering i kollektivtrafikken, dersom den skal ha kapasitet og kvalitet til å oppfylle de samferdselspolitiske målene som er satt. Verken O3 eller statsbudsjettet gir i dag rammer som samsvarer med målene. Samtidig er innretningen på tiltakene ikke god nok, dvs. ikke tilstrekkelig kollektivtrafikkorientert, i følge konseptvalgsutredningen for O3.

Samtidig med denne rammevurderingen ønsker vi å få frem tiltak og tiltakspakker innenfor kollektivtrafikken som kan bidra til å nå målene. Disse tiltakene har en tredelt innretning:

1. Sikre pålitelighet ved fornyelse og modernisering
2. Sikre kapasitet for kommende trafikkvekst
3. Sikre god kollektivtrafikk til nye utviklingsområder for bolig, næring og service

Ruter presenterer en tiltaksliste med fire kategorier:

Kategori 1 er mest kortsiktig, og prioriterer fornyelsestiltak og innhenting av etterslep i reinvesteringer i baneinfrastrukturen. Dessuten kommer ny infrastruktur med langt på vei avklart planstatus i denne kategorien.

Rammesummen for kategori 1 er avrundet satt til 27 mrd kr frem til 2027, som tilsvarer summen av anslaget for Follobanen (12 mrd kr) og det som er til disposisjon for investeringer og reinvesteringer ved fremskriving av fordelingen i styringsgruppens forslag for 2012-15 (15 mrd kr). 1,5 mrd kr satt av til fornyelsestiltak i langtidsprogrammet for driftsdelen av O3, er inkludert. Ruter antar at en optimal fordeling mellom vanlige veiltak og kollektivtrafikk kan tilsi en høyere andel til kollektivtrafikken enn de 39 % som forslaget for

2012-15 innebærer. I tillegg kommer jernbane, som nå har et nivå på 2,7-2,8 mrd kr årlig (2011-12). Vi har valgt å legge 27 mrd kr til grunn for kategori 1 som en illusjon. For øvrig vises det til det pågående arbeidet med grunnlag for langsiktige prioriteringer i O3.

Kategori 2 omfatter tiltak som ønskes løst i O3-perioden, men hvor det trengs annen prioritering innenfor O3 og/eller supplerende finansiering. Slik finansiering kan dels være privat, som forutsatt på Fornebu, ved økt inntekt for O3 og/eller ved nye statlige og/eller lokale bevilgninger. Ruter vil for sin del begrense analysen og drøftingen i K2012 til å påpeke det klare behovet for økte rammer, gitt de målene som er satt, og de mulighetene for å lykkes som Ruter så langt har vist.

De trange rammene illustreres ved at f.eks. Fornebubanen i sin helhet er plassert i kategori 2. Her foreligger en utredning om alternativ finansiering, utbygging og vedlikehold ved OPS, og Ruter anbefaler at en ser nærmere på denne muligheten.

Fornyelsen av trikkeinfrastrukturen er lagt inn i kategori 2 under henvisning til trikkestrategien, med forslag om lånefinansiering, tilbakebetalt via driften.

Kategori 3 gjelder mer langsiktige behov, hvor tiltakene har en rimelig god avklaring. Omfanget er åpenbart utenfor det som kan dekkes innenfor gjeldende O3-rammer, selv om enkelte prosjekter, ut fra en behovsvurdering, bør gjennomføres eller igangsettes før 2028.

I denne kategoriene 3 og 4 ligger også jernbanetiltak, hvilket illustrerer behovet for statlig engasjement.

Kategori 4 dekker de aller mest langsiktige tiltakene, til dels på idéstadiet og foreløpig lite utredet. Sammenhengen med en styrt planlegging av arealbruken er svært viktig i den videre utviklingen av disse prosjektene.

Omfanget av tiltak bør kanskje tillegges vel så stor vekt som de konkretiserte ideene som her er tallfestet. For at kollektivtrafikken skal fylle målsatt rolle, trengs det imidlertid et krafttak, og vi bør også åpne nye områder for moderne, konkurransedyktig kollektivtrafikkbetjening, i godt tilrettelagt samspill med arealbruken. Om disse områdene skal være som foreslått og/eller andre steder, kan en imidlertid komme tilbake til i videre samspillprosesser.

Investeringsbehov, anslag (millioner kroner)

	Kategori 1 Kortsiktig prioritert, O3-ramme	Kategori 2 Kortsiktig ønsket	Kategori 3 Langsiktig behov	Kategori 4 Langsiktig Nærmere utredning	Sum
Økt kapasitet					
Follobanen (egen post i statsbudsjettet)	12 000				
Oslo bussterminal	700				
Trikk Dronning Eufemias gate	60				
Delvis automatisering metro (tillegg til fornyet signalsystem)	1 000				
Metro Lørensvingen	1 000				
Metro Kolsås	1 000				
Trikk Tonsenhagen	450				
Fjordtrikken øst	250	250			
Metro Fornebu-Skøyen-Majorstuen		4 500			
Majorstuen stasjon		2 000			
Trikk Ljabru-Hauketo	200	200			
Bussveier Akershus	150	350			
Bussbane Alnabru-Bryn-sentrum		1 000			
Bussbane Storo-Bryn		1 200			
Trikk Bygdøy allé/Thomas Heftyes gate		400			
Ny metrotunnel Majorstuen-Bryn			10 000		
Bybane Majorstuen-Sagene-Bryn			2 500		
Homansbyen stasjon				800	
Trikk Bryn-Jernbanetorget-Sagene-Nydalen				2 000	
Trikk Jernbanetorget-Sagene-Kjelsås				2 000	
Ny jernbanetunnel gjennom Oslo				25 000	
Bane Sandvika-Kolsås-Rykkinn				3 000	
Fremkommelighet	2 000	2 000			
Stasjonsbygging mv for trevognstog Holmenkollbanen	400				
Knutepunkter, stasjoner, stoppesteder, innfartsparkering	1 600	2 000			
Universell utforming	750	750			
Diverse og avrunding	50	940	1 000	6 200	
Delsum	21 610	15 590	13 500	39 000	87 700
Betjening av nye utviklingsområder					
Metro Gjersrud/Stensrud		2 100			
Dobbeltspor på enkeltsporede lokaltogetrekninger			35 000		
Metro Lørenskog/Ahus			2 500		
Metro Økern-Alna-Furuset			3 000		
Ny Gjøvikbane Nittedal				8 500	
Hurumbanen				20 000	
Bane Stovner-Lillestrøm				7 500	
Metro Nesodden				5 000	
Delsum		2 100	40 500	41 000	83 600
Sum ny infrastruktur	21 610	17 690	54 000	80 000	173 300
Herav jernbanetiltak foreløpig skissert av Ruter	12 000		35 000	53 500	100 500
Oppgradering for pålitelighet og attraktivitet					
Metro					
Fornyet signalsystem metro	1 000				
Lambertseterbanen, oppgradering	650				
Østensjøbanen, oppgradering	470				
Røabanen, oppgradering	480				
Sognsvannsbanen, oppgradering	390				
Holmenkollbanen, oppgradering, ekskl stasjonsbygging	390				
Grorudbanen, oppgradering	610				
Furusetbanen, oppgradering	470				
Metro fellesstrekning, oppgradering	400				
Metro, diverse oppgradering	530				
Sum metro	5 390				
		Trikk			
Ekebergbanen, oppgradering		260			
Gamlebyen, oppgradering		50			
Rådhusplassen, oppgradering		20			
Stortingsgata, oppgradering		90			
Majorstutrikkene, oppgradering		160			
Grünerløkka, oppgradering		220			
Rikshospitalet-Jernbanetorget, oppgradering		170			
Trikk, oppgradering elektro		240			
Trikk, diverse oppgradering		100			
Sum trikk		1 310			
Sum oppgradering (ekskl jernbane)					6 700
Sum ny og oppgradert infrastruktur	27 000	19 000	54 000	80 000	180 000
Årlig gjennomsnitt over 50 år					3 600

Kategori 1 omfatter, ved siden av sekkeposter, tiltak som er relativt grundig utredet og som bør kunne gjennomføres relativt raskt, forslagsvis innenfor etablert ramme for O3, inkludert jernbane.

Kategori 2 omfatter tiltak som har noe varierende utrednings- og planstatus, og som bør søkes realisert på kort eller mellomlang sikt.

Kategori 3 omfatter tiltak som er drøftet i et mer langsiktig perspektiv, men hvor behov og prinsippløsning synes noenlunde avklart. Her trengs likevel nærmere utredning, og nye ansvars- og finansieringsmodeller, inkludert et større statlig engasjement i kollektivtrafikken i storbyområdene.

Kategori 4 omfatter, i likhet med kategori 3, tiltak som er drøftet i langsiktig perspektiv, men som foreløpig er på idéstadiet, og krever nye utredninger. Poenget er mer å bruke eksempler for å illustrere omfang av tiltak, enn å angi konkrete løsninger. Gjennomføring tilsier nye ansvars- og finansieringsmodeller, inkludert et større statlig engasjement i kollektivtrafikken i storbyområdene.

Jernbane: Ideer om jernbanetiltak og kostnadsanslagene for dem er Ruters ansvar, selv om det er samarbeidet med blant andre Jernbaneverket om K2012. Jernbaneprosjektene er tatt inn for å illustrere et samlet bilde. Summen av jernbanetiltak er likevel ikke ment å skulle være utfyllende for de langsiktige behovene for jernbaneinfrastruktur i hovedstadsområdet.

5.5

Økonomiplan

Forutsetninger og hovedbudskap. Utgangspunktet for økonomiplanen er at Ruter skal være i stand til å ta det vesentlige av den motoriserte trafikkveksten fremover, og at etterslepet i infrastrukturen må hentes inn over 10 år. Det er lagt inn egne rader i økonomiplanen for å synliggjøre dette inntekts- og kostnadsbildet.

Tjenestekjøp. I følge aksjonæravtalen mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune skal tjenestekjøpene minimum opprettholde realverdien av nivået i 2007. Tilskuddet justeres ved den kommunale prisindeksen i statsbudsjettet. I tillegg justeres for eventuelle varige eller midlertidige oppgaveendringer av vesentlig omfang. Målsatt veksttakt i kollektivtrafikken kan ikke opprettholdes uten at det også legges inn elementer av markedsvekst i reguleringen av tjenestekjøpet.

Som ledd i måloppfølgingen er det lagt inn en tilskuddsøkning som først dekker befolkningsveksten på 1,5-2 %, og deretter differansen opp til målet om å ta det vesentlige av motorisert trafikkvekst - ytterligere 3-3,5 %. Totalt gir dette gjennomsnittlig trafikkvekst på 5 % gjennom planperioden.

Denne tilnærmingen medfører et tjenestekjøp fra Oslo som øker med 318 mill kr i løpet av fireårsperioden. For 2012 blir beregnet tjenestekjøp 1 558 mill kr. I tillegg kommer 300 økende til 400 mill kr knyttet til innhenting av etterslepet i infrastrukturen over 10 år. For Akershus blir tilsvarende nivåøkning 159 mill kr. For 2012 blir beregnet tjenestekjøp 713 mill kr, men dette inkluderer også det direkte fylkeskommunale tilskuddet (ekskl O3) til ny pris- og sonestruktur mv.

Alternativet til økt tjenestekjøp bør være realøkning i prisene fremfor tilbudskutt og redusert fornyelsestempo.

Billettinntekter. Økonomiplanen baseres i utgangspunktet på at billettinntektene justeres etter beregnet trafikkvekst ut fra befolkningsøkning og Ruters planlagte tiltak innenfor kjente rammer. Deretter kommer et tillegg av ytterligere billettinntekter ved å ta hele den motoriserte markedsveksten. Hvis tjenestekjøpet ikke kan økes for å gi kapasitetsvekst som foreslått, bør prisene gradvis økes reelt - i alt med ca 30 % i løpet av fireårsperioden.

Infrastrukturfornyelse. For å ta vare på verdiene er det nødvendig med en økning på 300 mill kr opptrappende til 400 mill kr fra dagens nivå til reinvesteringer og annen fornyelse. Fra og med 2012 er midlene forslagsvis lagt inn som tilskudd fra Oslo kommune. Midlene bør kanaliseres gjennom direkte avtaler mellom Ruter og KTP (infrastrukturenheten).

Kapasitetsøkning. Etter infrastrukturfornyelse prioriteres midler til kapasitetsvekst i bestående tilbud. Deretter prioriteres kapasitet for nye markeder som følge av regional vekst og midler til økte markedsandeler. Midlene til økt kapasitet mv er ikke fordelt på tilbuds-kategorier i økonomiplanen, men finnes i samlepost. Denne kostnadsposten illustrerer dermed hva økt tjenestekjøp sammen med tilsvarende økt billettinntekt kan gi rom for.

Flere finansieringskilder. Økonomiplanen inneholder eksternt finansierte midler til både drift og investeringer. I motsetning til driftsmidlene føres investeringsmidlene over balansen til Ruter, og gir således ingen direkte resultateffekt. Ruters drifts- og investeringskilder utenom tilskudd er O3, investeringsbevilgninger fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, statlig belønningssordning og statlige midler til tilgjengelighet mv.

O3 utgjør inflasjonskorrigert minimum 630 mill kr årlig til drift og småinvesteringer mv. Beløpet blir høyere dersom bompenginntektene øker mer er antatt, og skal da utgjøre 25 % av tilgjengelige midler.

Effektivisering. For de ikke konkurranseutsatte driftsartene metro og trikk er det forutsatt 2 % årlig effektivisering i 2012-15. For bussområdet er det forutsatt en årlig effektivisering på 1 % i den samme perioden.

Finansiering av vogner og baser. Investeringer i vogner og baser antas finansiert av eier. Ruter dekker så kapitalkostnadene over driften gjennom vognleien. I vognleien inngår avsetninger til framtidig fornyelse av vognparken.

Egne investeringer. Ruter trenger et positivt resultat for å finansiere egne investeringer, f. eks. i videre utvikling av informasjonstjenester og det elektroniske billettsystemet.

Ruters økonomiplan 2012–2015 (millioner kroner)

Driftsprogram,
faste priser fra 2012

	Regnskap 2010	Budsjett 2011	Plan 2012	Plan 2013	Plan 2014	Plan 2015	Sum 2012-15
Trafikkinntekter	2 821	2 853	2 983	3 122	3 264	3 421	12 790
Oslo og Akershus	2 597	2 636	2 720	2 787	2 854	2 932	11 293
Ruter tar markedsveksten	-	-	67	137	210	287	701
Skolebilletter, gebyrer snik og særavtaler	224	217	196	198	200	202	796
Tjenestesalg	1 915	2 017	2 571	2 735	2 879	3 029	11 214
Tjenestesalg, Oslo	1 398	1 439	1 486	1 486	1 486	1 486	5 944
Ruter tar markedsveksten, Oslo	-	-	72	150	232	318	772
Ekstra midler til innhenting av etterslep over 10 år, Oslo	-	-	300	350	375	400	1 425
Tjenestesalg Akershus	517	578	666	666	666	666	2 664
Ruter tar markedsveksten, Akershus			47	83	120	159	409
Andre driftsinntekter	58	45	51	51	51	51	204
Trafikkreklame	50	50	60	60	60	60	240
Oslopakke 3	603	616	630	630	630	630	2 520
Andre, øremerkede midler	20	100	100	100	100	100	400
Sum inntekter	5 467	5 681	6 395	6 698	6 984	7 291	27 368
Metro	1 383	1 378	1 391	1 476	1 561	1 574	6 002
Drift	932	903	921	954	1 008	988	3 871
Vognleie	343	335	359	417	483	501	1 760
Investeringer	83	115	81	75	40	55	251
Trafikkreklame	25	25	30	30	30	30	120
Trikk	746	751	766	745	705	698	2 914
Drift	549	512	551	540	529	518	2 138
Vognleie	118	136	140	144	132	136	552
Investeringer	64	88	55	41	24	24	144
Trafikkreklame	15	15	20	20	20	20	80
Buss	1 897	2 003	2 169	2 147	2 125	2 105	8 546
RuterBy	903	945	1 066	1 055	1 044	1 034	4 199
RuterRegion - Romerike	914	959	456	451	446	442	1 795
RuterRegion - Vest	-	-	295	292	289	286	1 162
RuterRegion - Follo	-	-	176	174	172	170	692
Bussdrift skolekjøring	-	-	70	69	68	67	274
Bussgarasjer, billettkontroll o.a.	80	99	106	106	106	106	424
Spesialskyss skole	135	148	159	159	159	159	636
Båt	133	131	147	147	147	147	588
Båt øytrafikk	24	25	27	27	27	27	108
Båt Nesodden mv.	109	106	120	120	120	120	480
Takstavtaler tog og annen buss	654	637	726	726	726	726	2 904
Belønningsordning, tilgjengelighetsmidler, mv.	20	100	100	100	100	100	400
Drift Ruter	499	508	524	525	525	525	2 099
Administrasjon	94	104	107	107	107	107	428
Salg og markedsføring	405	404	417	418	418	418	1 671
Disponible midler til tilbudsvekst	-	-	98	308	546	842	1 794
Etterslep Oslo hentes inn over 10 år	-	-	300	350	375	400	1 425
Sum kostnader	5 467	5 656	6 380	6 683	6 969	7 276	27 308
Finansposter	3	-	5	5	5	5	20
Disponibelt resultat før tiltak	3	25	20	20	20	20	80

Ruterrapporter

Tidligere utgitte rapporter		Utgitt	Nr. Rapporter utgitt av Ruter		Utgitt
Årsrapport 2007			2010:1	Banebetjening av Bjørndal og Gjersrud/Stensrud	feb.10
Kollektivtransport i nordiske byer, markedspotensial og utfordringer framover, september 2006		sep.06	2010:2	Fjordtrikken - Sammendragsrapport	feb.10
Kollektivtrafikk i fysisk planlegging, praktisk veileder for by- og trafikkplanleggere, november 2006		nov.06	2010:3	Fremkommelighet og tilgjengelighet. Årsrapport 2009	feb.10
Holmenkollbanens fremtid, februar 2008		feb.08	2010:4	Ny bussterminal ved Oslo S. Plassering og utforming	feb.10
Bussterminalløsninger i Oslo sentrum, mai 2008		mai.08	2010:5	Metronettets rutemodell og vognpark 2012-2020	mar.10
K2009 Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2009-2025, juni 2008		jun.08	2010:6	Årsrapport 2009	mar.10
BEST (Benchmarking in European Service of public Transport), results of the 2008 survey, september 2008		sep.08	2010:7	Kollektivtrafikk-løsning for Fornebu. Sammendragsrapport	mar.10
Innfartsparkering Rosenholm, september 2008		sep.08	2010:8	Øybåttterminal i Pipervika	mai.10
Strategi for innfartsparkering i Oslo og Akershus, konsulentrapport, september 2008		sep.08	2010:9	Innfartsparkeringsstrategi	okt.10
Lørensvingen - Planprogram, oktober 2008		okt.08	2010:10	H2011 - Ruters handlingsprogram 2011-2014	okt.10
BEST (Benchmarking in European Service of public Transport), status report 2006-2008, oktober 2008		okt.08	2010:11	Halvårsrapport 2010	sep.10
Ny T-banestasjon på Majorstuen, Teknisk-økonomisk utredning av ny underjordisk T-banestasjon, oktober 2008		okt.08	2010:12	Anbefalinger for TID-programmet fra Carl Berners plass knutepunkt	sep.10
Holmenkollbanen, T-bane til Holmenkollen skiarena, desember 2008		des.08	2010:13	Trafikkplan Follo	des.10
Ruters prisstrategi, soner og billettslag, desember 2008		des.08	2010:14	Merkevarestrategi	mai.10
			2010:15	Miljø- og samfunnsregnskap for foretting ved stasjonsnære jorder	nov.10
			2010:16	Trikkestrategi	nov.10
Nr.	Rapporter utgitt av Ruter	Utgitt	2010:17	Stoppestedsstrategi	des.10
2009:1	Årsrapport 2008	2009			
2009:2	Bybane Fornebu - Skøyen, statusrapport	jun.09	2011:1	Persontrafikk på Alnabanan	feb.11
2009:3	Vurdering av trasévalg for nedre del av Briskebytrikken	jun.09	2011:2	Universell utforming - strategi og handlingsprogram	mar.11
2009:4	Fremkommelighet for kollektivtrafikken, Årsrapport 2009	jun.09	2011:3	Fremkommelighet og tilgjengelighet. Årsrapport 2010	mar.11
2009:5	Bussterminal i Oslo, juni 2009	jun.09	2011:4	Fremkommelighetsstrategi	mar.11
2009:6	Samspill mellom administrasjonsselskap og operatør, juni 2009	jun.09	2011:5	Kollektivtrafikkbetjening av Fornebu. Trasé- og konsekvensutredning	mar.11
2009:7	Incentivbaserte kontrakter og konkurranseutsetting, august 2009	aug.09	2011:6	Årsrapport 2010	mar.11
2009:8	Forprosjekt for trikk i Frederiks gate, vurdering av alternativer	sep.09	2011:7	Sårbarhetsanalyse. Samfunnsøkonomisk konsekvens av hendelser	apr.11
2009:9	Ruters tilgjengelighetsstrategi, september 2009	sep.09	2011:8	Situasjonsanalyse Trafikantinformasjon	apr.11
2009:10	K2010 - Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2010-2030	sep.09	2011:9	Brukertest av nytt trafikantinformasjonsprogram i Jernbanetorget knutepunkt	apr.11
2009:11	Økt effektivitet for metro og trikk, september 2009	sep.09	2011:10	K2012. Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060	jun.11
2009:12	Samfunnsregnskap for Ruter 2008, september 2009	sep.09	2011:11	Kollektivtrafikkbetjening av Fornebu. Sammendragsrapport med anbefaling	jun.11
2009:13	Linjenettstruktur for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus 2010 - 2030	sep.09	2011:12	OPS som grunnlag for kollektivtrafikkbetjening av Fornebu. Mulighetsstudie.	jun.11
2009:14	Ruters miljøstrategi 2010-2013, høringsutkast september 2009	sep.09	2011:13	Bedre trikketilbud i Gamlebyen	jun.11
2009:15	Halvårsrapport 2009, september 2009	sep.09			
2009:16	Fremtidig vogntype for Holmenkollbanen, september 2009	sep.09			
2009:17	Forneubanan Sluttrapport trasé- og konsekvensutredning	nov.09			
2009:18	Fjordtrikken Fase 1 traséutredning	nov.09			
2009:19	Fjordtrikken Sluttrapport trasé- og konsekvensutredning	nov.09			
2009:20	Trikk til Tonsenhagen, et forprosjekt	nov.09			
2009:21	Ny rutemodell og vognbehov metro	okt.09			
2009:22	Trafikktilbud sydområdet	des.09			

Foto

Nicki Twang s. 67, 79.

Ruter s. 16, 29, 75, 89 nederst, 97, 103.

CatchLight Fotostudio, øvrige foto.

Illustrasjoner

CatchLight Fotostudio s. 9, 17, 71 avleser.

TRY Reklamebyrå for Bymiljøetaten s. 31.

Placebo Effects s. 33 nederst, 51 nederst, 83 nederst,
89 øverst, 91 nederst, 95 nederst.

Arkitekt Anders Hartmann s. 43 øverst, 51 øverst.

Tangram Design s.59.

Norconsult s. 69 øverst.

KPMG s. 69 nederst.

Grid Design s. 71 kart.

Bymiljøetaten s. 78.

Space Group for Rom Eiendom s. 83 øverst.

Ruter s. 85.

Truls Lange, Civitas, øvrige kart og illustrasjoner.

Layout

Truls Lange, Civitas.



Ruter AS
Dronningens gate 40
Postboks 1030 Sentrum
0104 Oslo
Telefon: 40 00 67 00
www.ruter.no