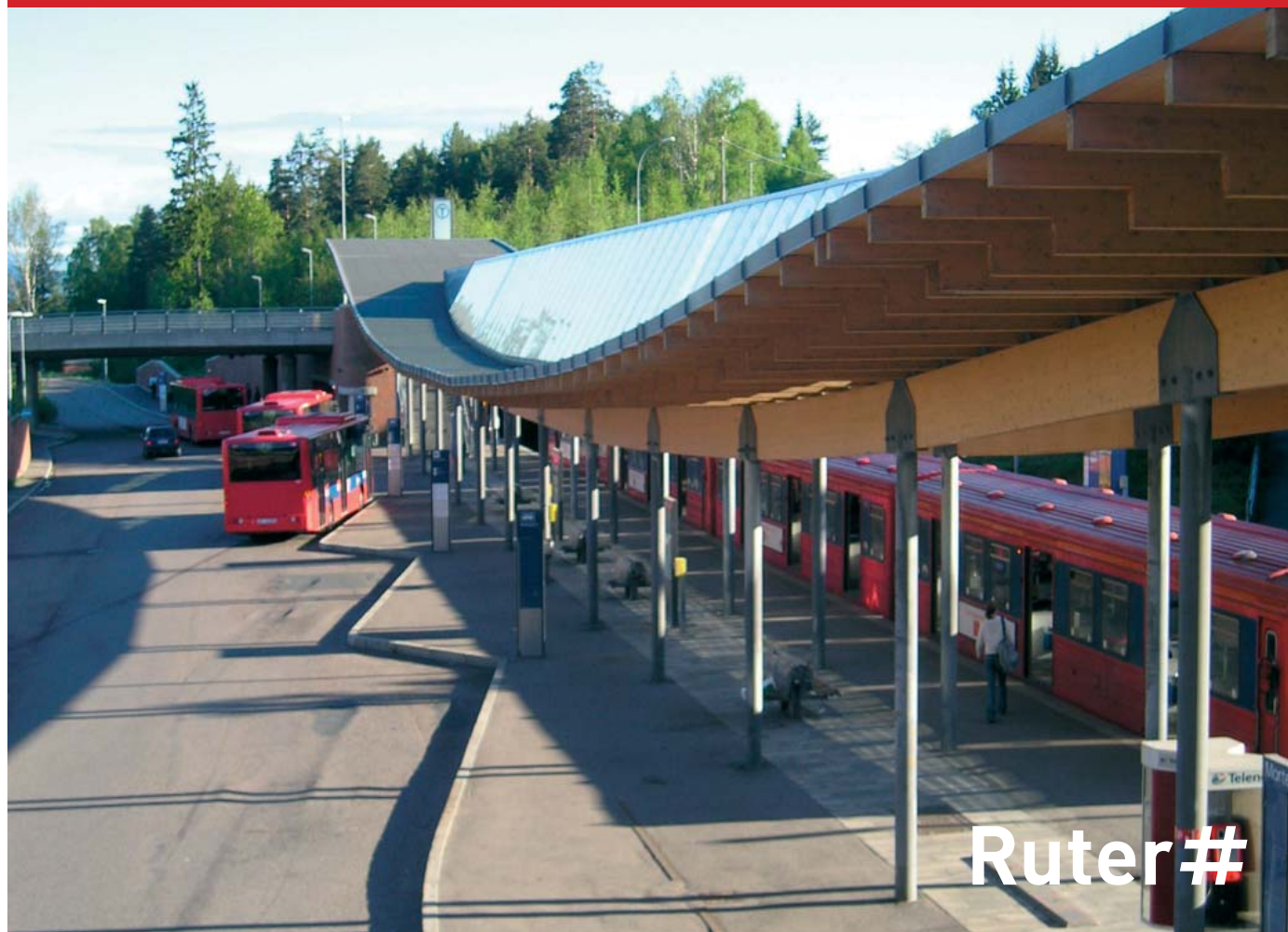


Utkast Ruterrapport 2009:22

Versjon 1.0
10.12.2009

Trafikktilbud i sydområdet

Delrapport med forslag til nytt trafikktilbud fra 2011 i
Oslo syd og Oppegård



Ruter#

Innhold

1. Forord.....	3
2. Sammendrag	4
3. Bakgrunn og overordnede mål	8
3.1 Bakgrunn	8
3.2 Mål.....	8
3.3 Retningslinjer for tilbudsutvikling	10
3.4 Samarbeidsprosjekt sørkorridoren	14
4. Områdeavgrensning.....	16
5. Markedsområde.....	16
6. Dagens trafikktilbud	18
6.1 Linjenett	18
6.2 Knutepunkter, terminaler og innfartsparkeringsplasser.....	34
7. Situasjonsbeskrivelse	38
7.1 Kunder og marked	38
7.2 Trafikk.....	42
7.3 Driftsøkonomi.....	44
8. Mål for endringer	47
9. Sentrale utfordringer	48
9.1 Sterke sider ved tilbudet, som bør videreutvikles	48
9.2 Forbedringsbehov	48
10. Forslag til nytt trafikktilbud.....	52
11. Konsekvenser	59
11.1 Trafikk- og inntektsvekst	60
11.2 Markedsandel.....	60
11.3 Kundetilfredshet.....	60
11.4 Driftsøkonomi.....	60
11.5 Effektivitet	62
12. Skalering av rutetilbudet.....	64
12.1 Oppskalering	64
12.2 Nedskalering.....	65
13. Konklusjon.....	66
Ruterrapporter.....	67

1. Forord

Forbedring av linjenettet med sikte på flere og mer fornøyde kunder, økt markedsandel og mer kostnadseffektiv produksjon er en kjerneoppgave for Ruter. Arbeidet tilligger team utvikle trafikktilbudet, som har medlemmer fra de tilstøtende prosessleddene for markedsanalyse, produktstrategi og produktledelse.

Den foreliggende utredningen bygger på og konkretiserer den strategien for tilbudsutviklingen som er trukket opp i K2010, og skal være en sentral del av grunnlaget for de kommende konkurranseutsettingene av busstilbudet i Oslo syd og Oppegård og senere Follo syd for Oppegård.

2. Sammendrag

Som oppfølging av Ruters strategiske kollektivtrafikkplan K2010 foreslås et endret trafikktilbud i sydområdet med sikte på:

- Flere og mer fornøyde kunder
- Økt kollektivtrafikkandel
- Mer effektiv ressursutnyttelse

Tidsperspektivet er gjennomføring fra 2011 og virkningsberegning for 2014. Utredningsarbeidet omfatter i utgangspunktet hele sydområdet -Oslo syd og Follo. I denne omgangen fremmes konkrete anbefalinger bare for Oslo syd og Oppegård, med sikte på grunnlag for kommende konkurranseutsetting. Sammenheng med tilbudet i Follo for øvrig er imidlertid sikret, og arbeidet fortsetter for å legge frem en samlet trafikkplan for sydområdet i 2010.

Målene er konkretisert til en passasjervekst som ligger mellom det prinsipielle målet om å ta det vesentlige av all motorisert trafikkvekst (28 %) og beregnet mulig vekst ut fra dagens økonomiske og trafikpolitiske rammer (12 %). Videre bør endringer i linjenettet gi en effektivitetsgevinst på 5 %, målt som redusert tilskuddsandel eller kostnad per passasjer.

På grunn av underkapasitet i deler av dagens tilbud er vanskelig å presentere forbedringer som kan gi vekst uten at det i første omgang følger en kostnadsøkning. Dagens kostnadsnivå er vel 200 mill kr, og gjennomføring av nødvendig kapasitets- og dermed frekvensøkning uten andre tilpasninger ville koste ca 43 mill kr i året. I den presenterte pakken av tiltak vil kostnadene øke med ca 36 mill kr, for senere å kunne reduseres med 10-15 mill kr. O3-finansiering av økt tilskudd på inntil 24 mill kr er mulig for de par årene det er aktuelt. Økonomiske anslag er basert på dagens enhetskostnader. Kommende anbudsrunde kan gi endringer.

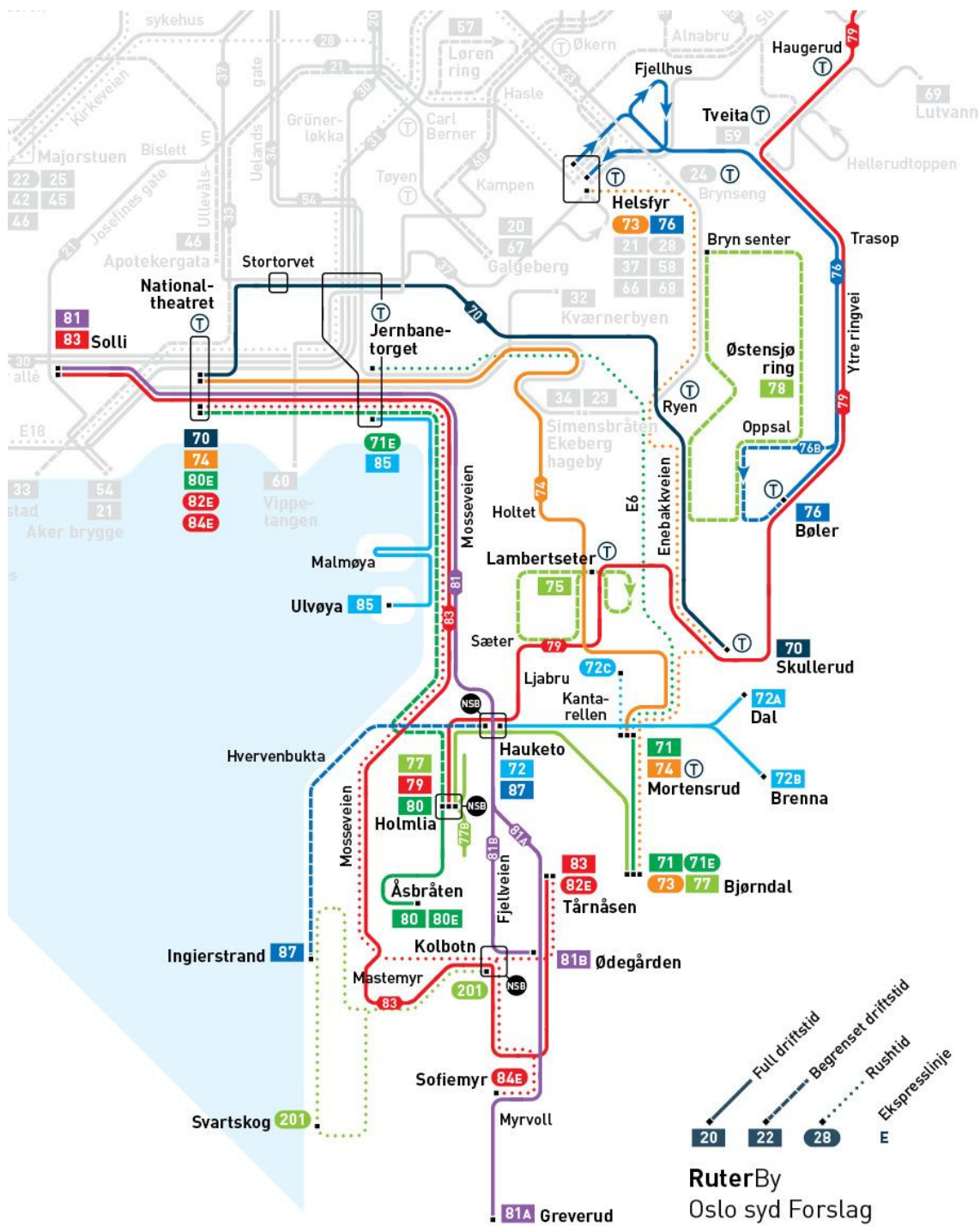
År	Inntekt	Endring	Kostnad	Endring	Tilskudd	Endring	Tilskuddsandel
2009	135		204		69		34 %
2012 brutto	148	13	247	43	99	30	40 %
2012 forslag	147	12	240	36	93	24	39 %
2013	155	20	230	26	75	6	33 %
2014	160	25	225	21	65	-4	29 %
2016/2017	170	35	225	21	55	-14	24 %

Tabell 2.1 Økonomisk bilde

De viktigste tiltakene som foreslås er en styrking og oppstramming av de tyngste busslinjene til Søndre Nordstrand og Oppegård – linjene 81A, 81B og 83. Alle får 30 minutters i stedet for 60 minutters grunnrute, men 81B avkortes i syd, og i lavtrafikk også nord for Hauketo. 81A blir dermed en tydeligere stamlinje. Mellom Oslo sentrum og Prinsdal vil 81A og 81B i sum gi 15 minutters grunnrute. Pendling mot linje 143 Bærums verk vurderes nærmere.

Når jernbanetilbudet er styrket ca 2013, bør opplegget for linjene 80, 81B og 83 kunne justeres med sikte på et samspill som utnytter de mulighetene for økt bruk av tog som da foreligger. Tilsvarende gjelder for linje 71E, ekspressbussen mellom Bjørndal og Oslo sentrum, når Østensjøbanen får 7,5 minutters rute.

Korte matebusslinjer rundt Mortensrud forlenges til Hauketo, samtidig som busslinje 76 mellom Helsfyr og Hauketo forkortes til Bøler. Dette innebærer at enkelte kunder i området Skullerud/Leirskallen får noe dårligere tilbud enn i dag. Linje 77 mellom Holmlia og Bjørndal får 15 i stedet for 30 minutters grunnrute. Dette gir harmoni og korrespondanse med 15 minutters rute på tog og 81-buss.



Figur 2.1. Forslag til linjenett 2011 i Oslo syd og Oppegård

Viktige endringer oppsummert:

Trinn 1 (2011)

- (NSB innfører 15 min grunnrute innenfor Kolbotn fra 2013)
- Fra 60 til 30 min grunnrute på 81A Greverud, 81B(15 min rute tom Prinsdal) og 83 Trollåsen-Tårnåsen
- 81B kuttet ved Ødegården og går bare til Hauketo ved lavtrafikk
- 76 mellom Helsfyr og Hauketo avkortes ved Bøler
- 72 A og B forlenges til Hauketo som erstatning for avkortet 76
- Fra 30 til 15 min grunnrute på 77 mellom Holmlia og Bjørndal
- Badebuss 87 mellom Ingierstrand og sentrum kjøres til Hauketo
- 81 søkes kjørt i pendel med 143 Bærums verk
- Flybussekspressen mellom Ski og Gardermoen via Oppegård og Søndre Nordstrand søkes helt eller delvis innlemmet i Ruters tilbud ved takstsamarbeid

Trinn 2 (senere)

- 81B kjøres bare mellom Hauketo og Ødegården – til/fra sentrum i rush
- 80E Holmlia – sentrum kjøres bare i rushtid
- 83 legges om til matependel Tårnåsen – Kolbotn – Trollåsen – Holmlia, supplert med rushekspress til sentrum
- 71E innstilles, mens 71 Bjørndal – Mortensrud får 7,5 minutters rute når Østensjøbanen får slik frekvensstyrking

Underliggende markedsvekst og foreslåtte tiltak synes i sum å gi en trafikkvekst på 19 % frem til 2014. Kollektivtrafikkandelen vil øke fra 21 % til 24 % i Oppegård og fra 36 % til 39 % i Søndre Nordstrand. Årene deretter er det rom for ytterligere økning.

Kundetilfredsheten er gjennomgått med sikte på særlig å innføre tiltak som forbedrer forhold der tilfredsheten i området er lavere enn gjennomsnittet. Dette gjelder særlig sitteplassmulighet (deler av tilbudet sprekker kapasitetsmessig i dag), frekvens og punktlighet. Det er dessuten større misnøye enn ellers med stoppestedsstandard, salgsnett og trafikantinformasjon. Tiltak bør følges opp parallelt med forbedringer i trafikktilbudet. Endringer er gjennomgått for å sikre at kundene i sum opplever økt tilfredshet.

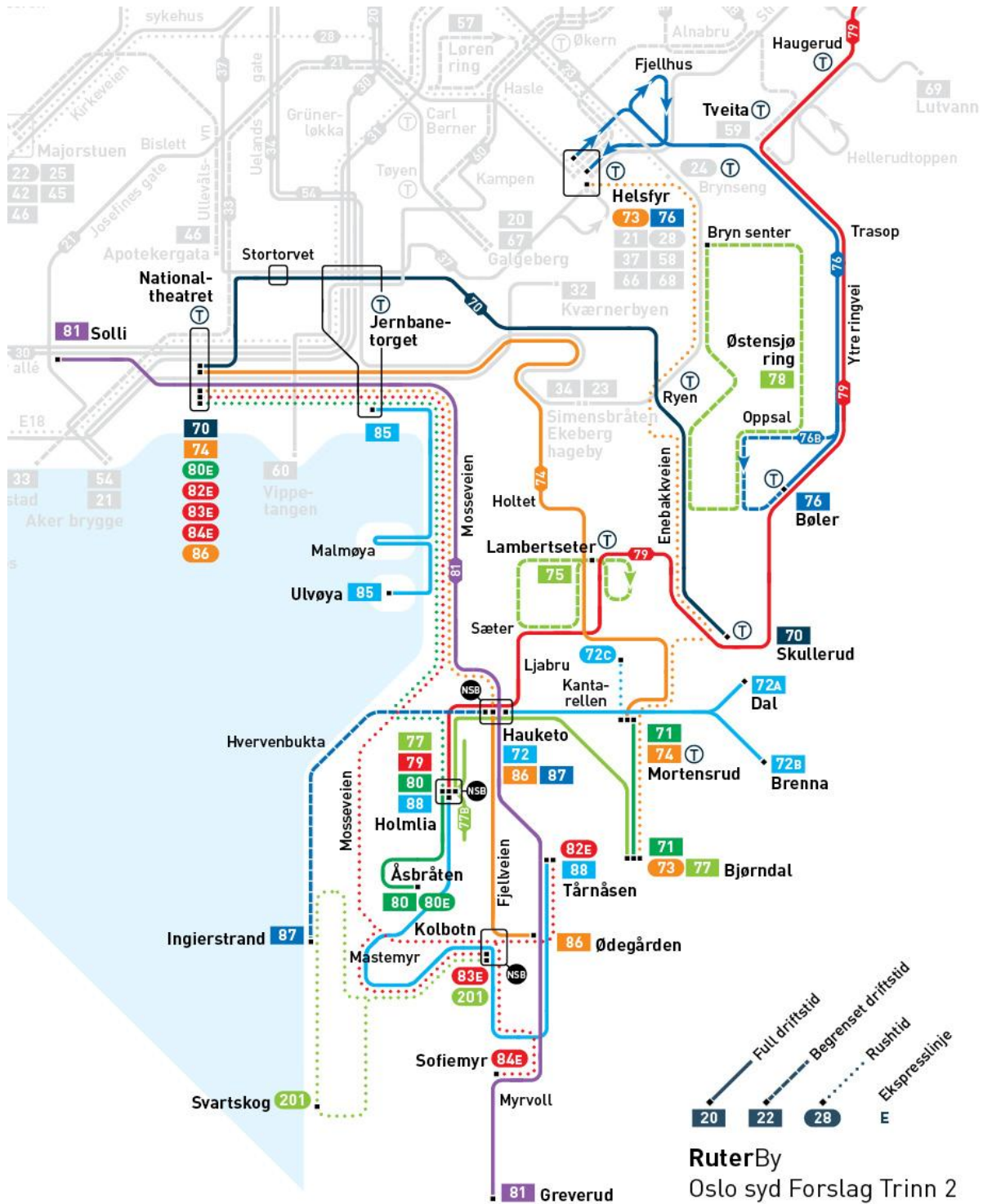
Beregnet kostnadsøkning frem til 2014 er klart lavere (10 %) enn trafikkveksten på 19 %. Tilskuddet kan bli 14 mill kr (20 %) lavere enn i dag. Tilskuddsandelen beregnes redusert fra 34 % til 29 %, og kostnaden per passasjer går ned med én krone (7,5 %).

Kostnads- og tilskuddsreduksjonen frem til 2014 er beregnet til ca 6 % i forhold til en trendutvikling. Av den netteffektiviseringsgevinsten på 160 mill kr som er målsatt i K2010, bør den foreliggende trafikkplanen sikre 22 mill kr, eller 14 %, målt i forhold til en trendutvikling.

Samfunnsøkonomisk netto nytte/kostnad blir + 0,5 allerede i 2012, og dette indikerer god samfunnsmessig anvendelse av ekstra tilskuddsmidler.

	Trafikk	Markedsandel S. Nordstrand	Markedsandel Oppegård	Effektivitet Kostnad/reise	Effektivitet % tilskudd
2009	14 mill pass	36 %	21 %	14,60	34 %
Mål 2014	12 % - 28 %	38 %	23 %	13,90	32 %
Anslag 2014	+ 19 %	39 %	24 %	13,50	29 %
Anslag 2016/17	+ 26 %	40 %	25 %	12,75	24 %

Tabell 2.2 Sammenstilling av mål og forventede resultater.



Figur 2.2. Forslag til linjenett senest 2016/2017 i Oslo syd og Oppegård

3. Bakgrunn og overordnede mål

3.1 Bakgrunn

Som oppfølging av Ruters visjon, verdier og strategiske mål og dermed den retningen for utviklingen av trafikktilbudet som er trukket opp i K2010, er det utredet et forslag til endringer i linjenett og frekvenser med videre for RuterBy i Oslo syd og Oppegård. Dette området er prioritert nå med sikte på å kunne bli innarbeidet i konkurransegrunnlaget for kommende tilbudskonkurranse.

Arbeidet med gjennomgang av Ruters kollektivtilbud i sydområdet er påbegynt med henblikk på en full gjennomgang med konklusjoner for områdene Oslo syd og Follo. I denne omgangen fremmes imidlertid bare konkrete forslag for busstrafikken i Oslo syd og Oppegård, dvs. de områdene som først skal konkurranseutsettes. Det betydelige kartleggings- og analysearbeid også for Follo utenom Oppegård er likevel tilstrekkelig til at en har sett at det området som det er trukket opp konkrete anbefalinger for, ikke er uheldig avgrenset. Arbeidet med gjennomgang av rutetilbudet i de øvrige deler av Follo frem til konklusjoner vil bli fullført i løpet av 2010.

3.2 Mål

Anbefalingene som fremkommer har som mål å oppfylle følgende kriterier og forventninger:

- Oppfylle strategiske mål nedfelt i K2010, spesielt fornøyde kunder og sterk markedsposisjon, målt som hhv økt kundetilfredshet og økt kollektivandel

Dessuten:

- Betjene økt kundegrunnlag som resultat av befolkningsvekst
- Eksisterende skinneinfrastruktur utnyttes i henhold til dagens rammer

Selv om hele sydregionen samlet ikke behandles i denne saken, er mulige samordningsgevinster mellom region- og bylinjene vurdert. Videre har innføring av RuterEkspress, i tråd med forslag fra K2010, blitt vurdert.

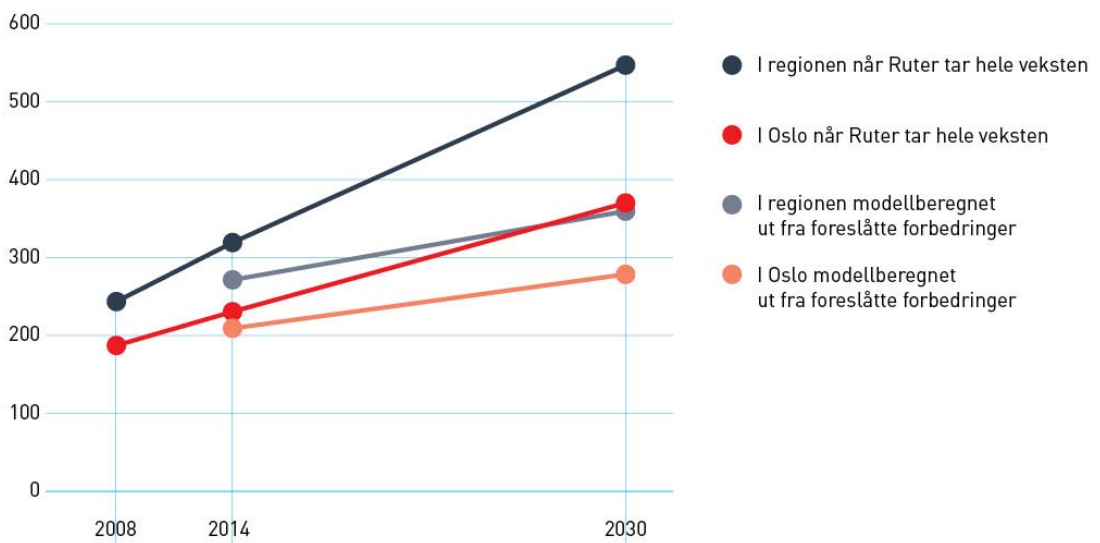
Vi opplever for tiden en sterk vekst i befolkning og næringsliv innenfor Ruters trafikkområde, og bredt omforente prognoser tyder på at veksten vil fortsette det kommende tiåret. I 2014 forventes det at antall innbyggere i Oslo og Akershus passerer 1,2 mill. I sør er det spesielt Søndre Nordstrand bydel og Ski og Vestby kommuner som ligger inne med størst prognostisert vekst, mens summen for berørte bydeler og kommuner skulle tilsa at snittet av vekstprognosen for Oslo og Akershus også er anvendelig for område sør. Trafikkøkning som følge av befolkningsvekst alene tilsier 9 % vekst i trafikk t.o.m. 2014.

Ruters mål er at kollektivtrafikken skal ta det vesentligste av trafikkveksten. Hvis målet skal nås, må antall kollektivreiser i regionen utgjøre 320 mill i 2014 (mot ca 250 mill i 2009) samtidig som biltrafikken ikke øker vesentlig ut over dagens nivå. Dette tilsvarer en vekst på 28 % t.o.m. 2014. Summen av tiltakene som anbefales i K2010 var modelltestet til å gi 270 mill reiser i 2014 (+ 12 %). Ruters mål er dermed ikke realiserbart uten en vesentlig styrking av satsingen på kollektivtrafikk, i kombinasjon med restriktive tiltak overfor biltrafikken.

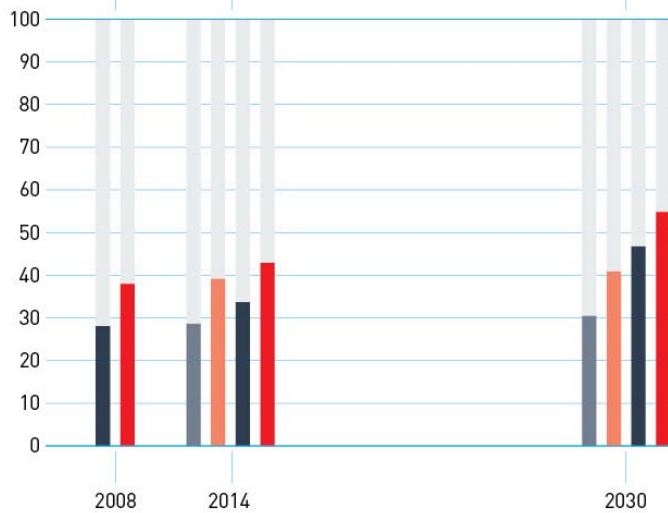
Skal Ruter som målsatt ta det vesentlige av motorisert trafikkvekst, må kollektivtrafikken mer enn fordobles ved en befolkningsvekst på 35 % frem til 2030. Tradisjonelle virkemidler innen gitte rammer synes å kunne gi en trafikkvekst på nær 50 % og en markedsandel på 47 %.

Når vi også ser videre fremover, bør Ruter planlegge for at trafikken kan dobles frem mot 2030.

Antall kollektivreiser, millioner



Markedsandel, prosent



Figur 3.1. Alternativ trafikkvekst og tilhørende markedsandeler frem til 2014 og 2030.

3.3 Retningslinjer for tilbudsutvikling

K2010 trekker opp en del retningslinjer for tilbudsutviklingen som det er naturlig å legge til grunn for arbeidet i sydområdet.

Ruter har som et effektiviseringsmål frem til 2014 at trafikktilbudet, korrigert for vekst i befolkning og dermed skattegrunnlag, skal ha en årlig produksjonskostnad som er 160 mill kr lavere enn i dag.

I bysonen, som inkluderer store deler av Oppegård, skal kollektivtrafikken være tjenlig for de fleste reiseformål og ha en standard som gjør det praktisk mulig å basere seg på en bilfri livsstil. Fullt driftsdøgn og vanligvis minst 15 minutters frekvens, høyere i indre by og der det ellers er godt trafikkgrunnlag. Nattbuss hele uken utredes. Miljøstandarden skal ta hensyn også til lokalmiljøet.

I forstadssonen, som inkluderer det vesentlige av Oppegård for øvrig, skal kollektivtrafikken være godt tjenlig for arbeids-, skole og servicereiser på vanlig dagtid. Grunntilbudet bør minst ha halvtimesrute, høyere der det er godt trafikkgrunnlag.

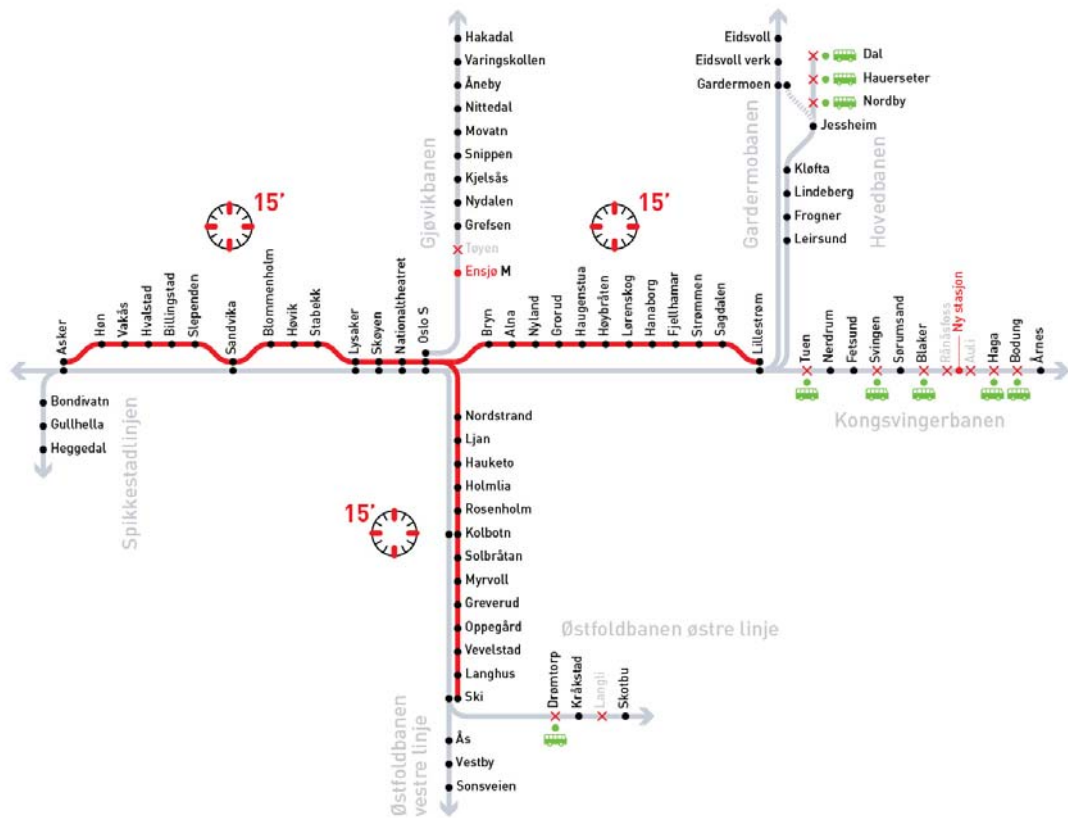
Svartskog har i dag og de nærmeste årene spredt bebyggelse og svakt grunnlag for et ordinært busstilbud. Rushtilbudet i rushtidene bør vurderes supplert av bestillingslinjer.

Tog: Ruter ønsker å satse på toget som stammen i den regionale kollektivtrafikken, ved bedre samspill og samordning i knutepunkter – til dels ved økt omfang av bussmating til tog. NSBs 2012-plan er et godt utgangspunkt.

Togets reisehastighet må økes. For å spille på togets sterke sider i regionen bør stoppene konsentreres om byer, stasjonsbyer og knutepunkter for øvrig. For å videreføre samordningen av kollektivtrafikken i hovedstadsområdet bør det samarbeides om utredning av overføring av bestilleransvaret for lokaltogtjenester til Ruter.

Det ville vært ønskelig at alternative forslag til rutetilbudet i område sør i størst mulig grad kunne legge opp til økt mating til tog. Dette er på grunn manglende passasjerkapasiteter på togtilbudet ikke mulig de nærmeste årene.

Trikken vurderes forlenget til Hauketo, eventuelt senere videre til Bjørndal og Gjersrud/Stensrud. Egen utrening fremmes ved årsskiftet 2009/2010.



Figur 3.2. Prinsipper for utvikling av togtilbudet (øverst) og trikktilbudet (nederst) som i K2010.

Busstilbudet skal differensieres klarere. Byområdet, som inkluderer det vesentlige av Oppegård, skal betjenes av RuterBy, som normalt har 15 minutters frekvens eller bedre. Dette tilbudet skal ha høy frekvens, sikker fremkommelighet og god miljøstandard. Tilbudet preges for øvrig av høy stoppesteds- og informasjonsstandard.

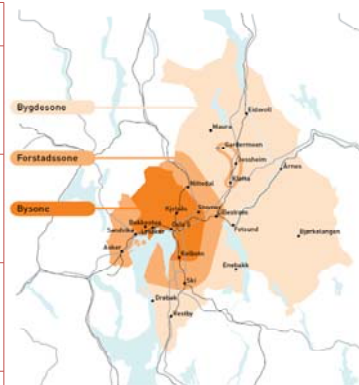
K2010 anbefaler at busstilbudet i Follo bygges enda klarere opp om mating til jernbanen, eventuelt supplert av ekspressbuss mellom Oslo og Kolbotn og Ski i rushtid.

Busstilbudet over fylkesgrensen mellom Vestby/Son og Moss søkes styrket i samarbeid med Østfold kollektivtrafikk.

Forbindelsene Oslo – Drøbak og Ski – Kolbotn – Hauketo – Mortensrud – Gardermoen er kandidater til knutepunktstoppende ekspresslinjer – RuterEkspress.

Enkelte regionale busslinjer skal pendle gjennom Oslo sentrum.

Kategori	Oppdrag	Frekvens
	RuterBy Byområdet Oslo + deler av nabokommunene	Min 15 min
	RuterEkspress Pendler gjennom Oslo, knutepunktstopp	1/2 – 1 time
	RuterRegion Mellom Oslo og Akershus + lokalt Akershus	Min 1 time
	Bestillingsruter Minibuss eller taxi på bestilling	



Figur 3.3. Prinsipper for utvikling av busstilbudet som vist i K2010.



Figur 3.4 Skisse til regionalt stamnett, som i K2010

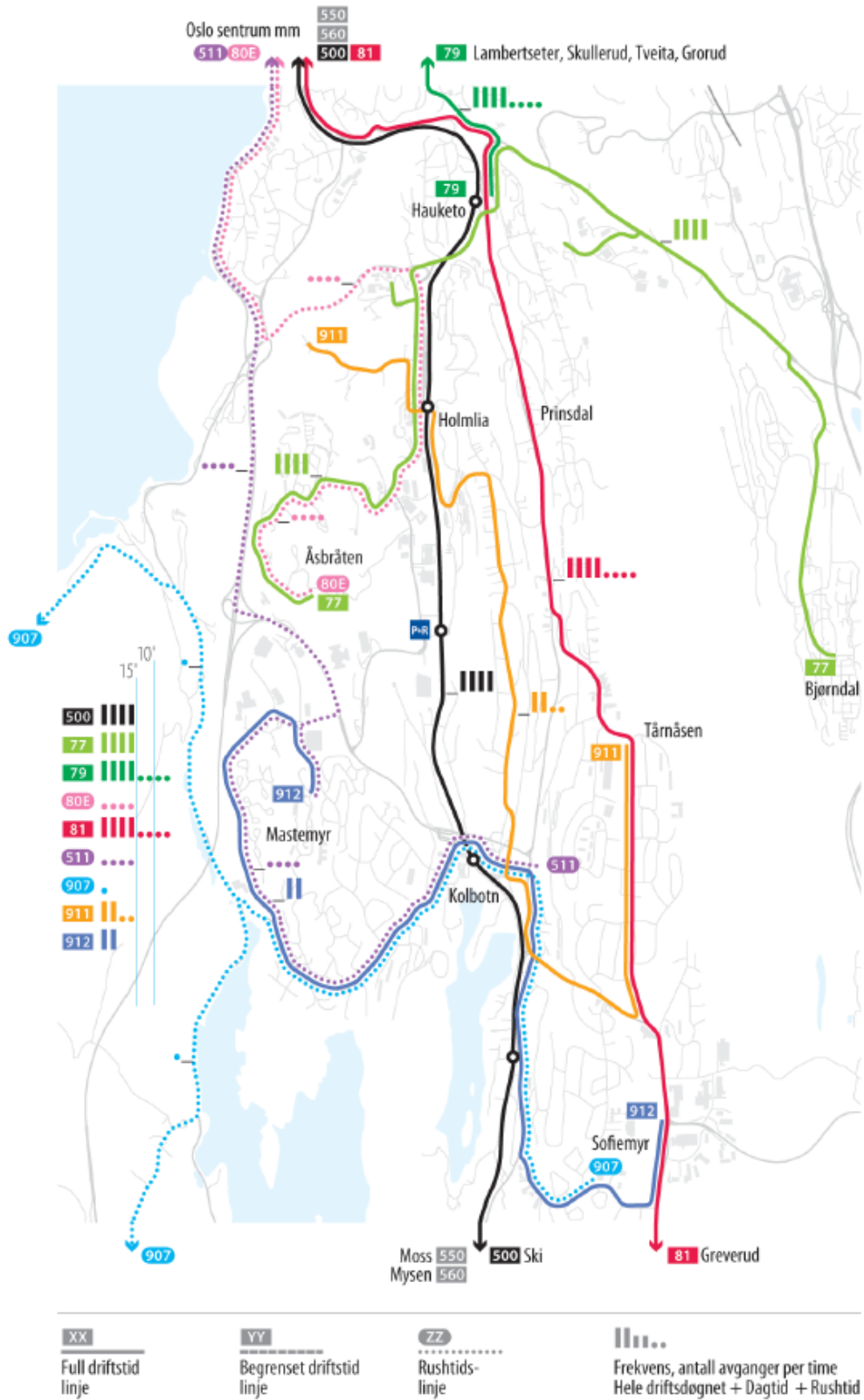
3.4 Samarbeidsprosjekt sørkorridoren

Ruter (Sporveien/SL) har samarbeidet med NSB om et mulig justert trafikktilbud i sørkorridoren, som ble vurdert uavhengig av dagens avtaler. Disse avtalene regulerer inntektsfordeling og dermed tilskuddskonsekvenser på en måte som i praksis kan være suboptimaliserende. Det er således et gjennomgående trekk at inntektsfordelingsmekanismene ofte gjør det økonomisk lite attraktivt for Ruter å legge om til mating til tog.

Vurderinger av inntektsfordelingskonsekvenser mellom NSB og Ruter har imidlertid ikke vært noe poeng i denne utredningen. Foreløpig er det kapasitetsbegrensninger i togtilbudet som setter begrensninger for større omlegginger i retning av mer mating til tog.

Samarbeidsprosjektet konkluderte med et par alternativer, hvorav det alternativet som innebærer mer mating til tog er illustrert her. Den vesentlige omleggingen er at dagens sentrumsrettede linje 83 er lagt om til matependel knyttet til Kolbotn stasjon, supplert med sentrumsrettet ekspressbuss i rushtidene.

Alternativ 1

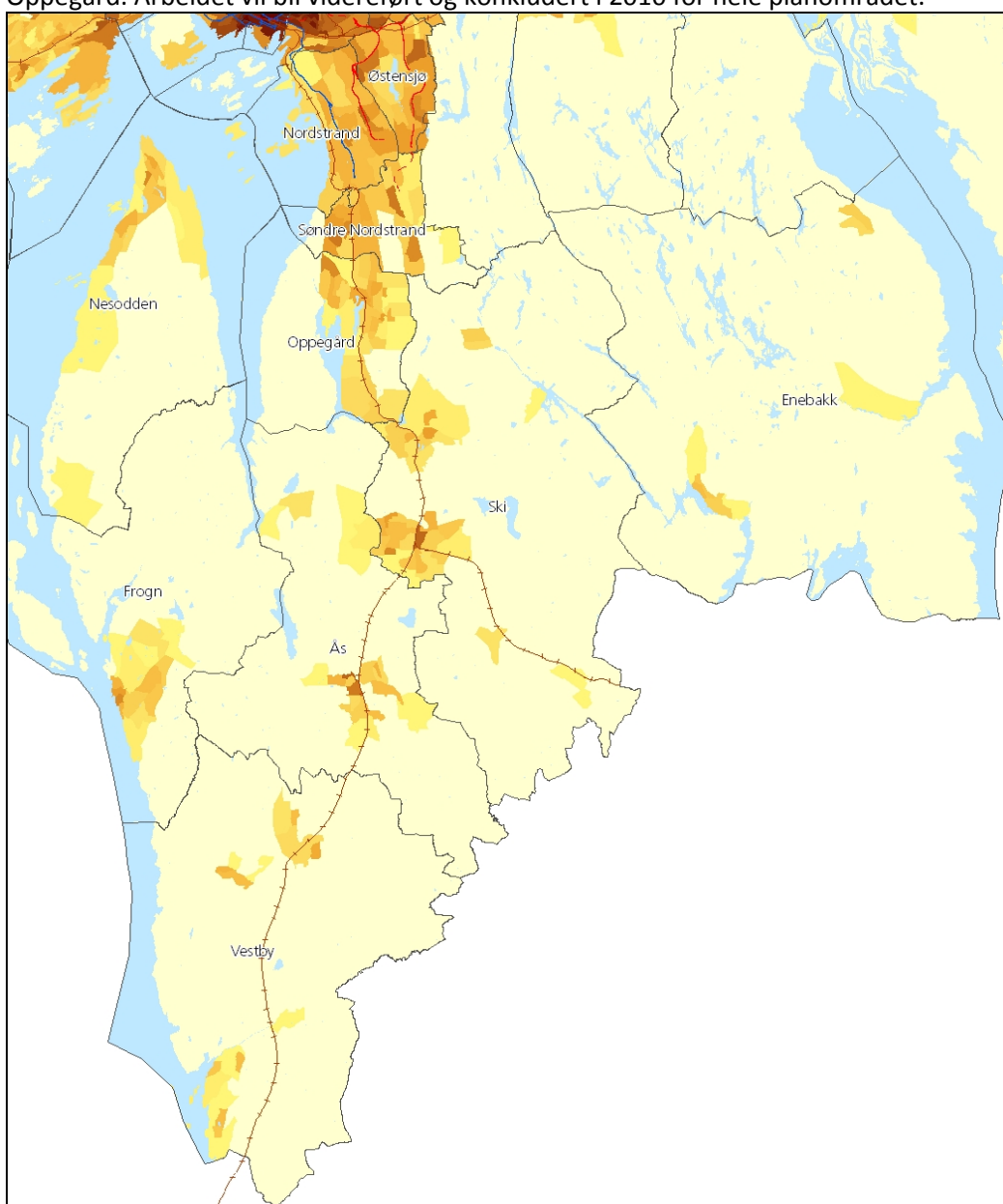


Figur 3.5. Alternativ med satsing på tog i utredet samarbeidsprosjekt med NSB i sørkorridoren.

4. Områdeavgrensning

Planområdet gjelder i utgangspunktet Oslo syd og Follo, det vil si bydelene Nordstrand, Østensjø og Søndre Nordstrand i Oslo og kommunene Oppegård, Ski, Ås, Vestby, Frogn, Nesodden og Enebakk i Akershus. Praktiske avgrensninger i samsvar med anbudspakkene har imidlertid medført at Enebakk og Nesodden er holdt utenom de fleste analysene nå. I den grad det er sammenhenger med utviklingen av tilbudet i Follo for øvrig, vil imidlertid også disse kommunene bli inkludert. Dette gjelder blant annet vurderinger av behov og muligheter for forbindelser til Ski som regionsentrum.

Arbeidets omfang og kompleksitet har medført at det i denne omgangen bare trekkes konklusjoner for Oslo syd og Oppegård. En har dermed prioritert de områdene som inngår i den nær forestående nye konkurranseutsettingen av busstilbudet i Søndre Nordstrand og Oppegård. Arbeidet vil bli videreført og konkludert i 2010 for hele planområdet.



Figur 4.1. Befolknings- og arbeidsplass tetthet i markedsområdene Oslo syd og Oppegård, med i alt 150 000 innbyggere og 38 000 arbeidsplasser 2009.

5. Markedsområde

Oslo syd og Follo inkludert Enebakk har vel 250 000 innbyggere. Av disse bor 150 000 i Oslo syd og Oppegård, som i denne omgangen er mest detaljert analysert, med tilhørende anbefalinger. I dette området ventes en vekst på 10.000 innbyggere frem til 2014, som er valgt som analyseår.

Generelt i Oslo syd og Follo ventes en vekst på ca 8 % fram mot 2014 og 16 % mot 2020, fordelt med en andelsmessig større vekst i Akershus enn i Oslo. Det er kommunene Ås, Vestby og Frogn hvor det kan forventes sterkest vekst i befolkningen.

I prognosen for veksten i antall arbeidsplasser øker usikkerhetene en del med hensyn til lokalisering og makroøkonomi. Det er imidlertid Ski og Vestby kommuner som ligger an til å få den relativt sett største veksten i antall arbeidsplasser i Oslo syd og Follo, samt i Akershus generelt.

	2009	2014		2020	
	<i>Innb.</i>	<i>Innb.</i>	<i>Endr.</i>	<i>Innb.</i>	<i>Endr. (09)</i>
Vestby	14 095	16 045	14 %	17 349	23 %
Ski	27 699	30 025	8 %	32 460	17 %
Ås	15 863	19 425	22 %	20 053	26 %
Frogn	14 435	16 433	14 %	17 593	22 %
Nesodden	17 129	18 047	5 %	18 911	10 %
Oppegård	24 612	27 062	10 %	29 861	21 %
Enebakk	10 153	10 093	-1 %	12 131	19 %
Sum Follo inkl Enebakk	125 995	139 144	10 %	150 378	19 %
Sum Akershus	527 625	588 169	11 %	647 042	23 %

	2009	2014		2020	
	<i>Innb.</i>	<i>Innb.</i>	<i>Endr.</i>	<i>Innb.</i>	<i>Endr. (09)</i>
Østensjø	45 042	48 215	7 %	49 994	11 %
Nordstrand	45 710	48 481	6 %	52 602	15 %
Søndre Nordstrand	35 258	36 753	4 %	38 585	9 %
Sum Oslo syd	126 010	133 449	6 %	141 181	12 %
Sum Oslo	575 475	623 329	8 %	678 753	18 %

	2009	2014		2020	
	<i>Innb.</i>	<i>Innb.</i>	<i>Endr.</i>	<i>Innb.</i>	<i>Endr. (09)</i>
Sum Follo inkl Enebakk	125 995	139 144	10 %	150 378	19 %
Sum Oslo syd	126 010	133 449	6 %	141 181	12 %
Sum Oslo syd og Follo	254 014	274 607	8 %	293 579	16 %

6. Dagens trafikktilbud

6.1 Linjenett

I det følgende beskrives dagens samlede trafikktilbud i de 8 delområdene som er studert og sett i sammenheng på et overordnet nivå. I denne utredningen fremmes imidlertid nå bare endringsforslag for delområdene 5-8.

Delområde 1, Vestby – Son - Moss

Linje 550 Moss – Oslo S – Spikkestad (lokaltog)

Linje 921 Pepperstad skog – Randem – Vestby st.

Linje 922 Hvitsten – Vestby st. (hovedsaklig skoletransport)

Linje 931 Moss – Kambo – Son – Hølen – Vestby st.

Linje 932 Brevikbukta – Øståsen – Son – Sonsveien st.

ØKT linje 411 Moss sentrum – Skredderåsen/Sjøhagen

Dagens rutetilbud i dette området er bygget opp rundt mating til tog ved Sonsveien og Vestby stasjoner. Buslinjene dekker alt fra store boligfelt til grigrendte områder. Noe av tilbudet er også bygget rundt nødvendig transport av skolebarn. Driftstiden på de forskjellige buslinjene varierer sterkt.

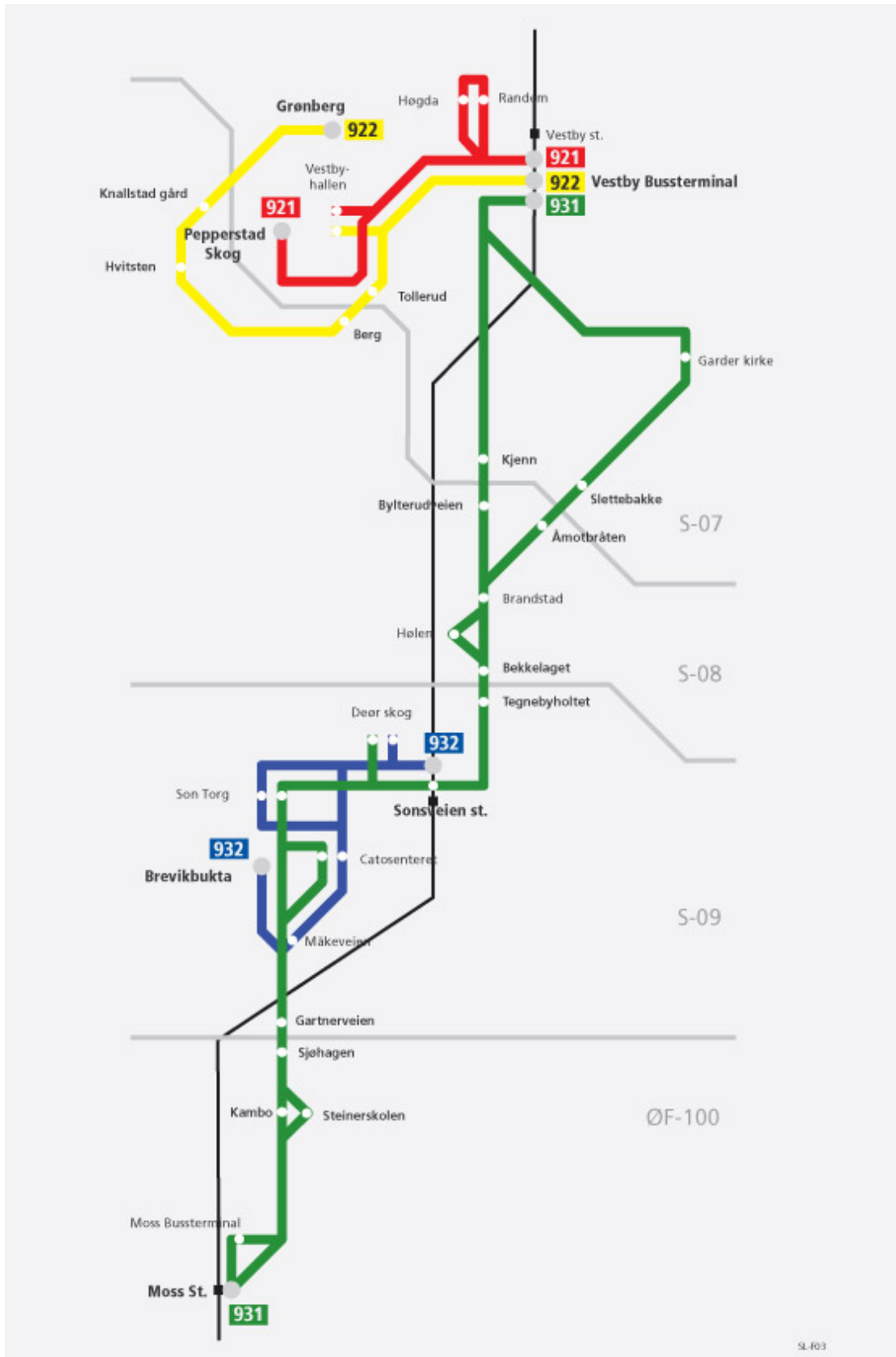
Linje 550 (lokaltog) danner ryggraden i dette området. Linjen kjøres i all hovedsak med 60 min. rute, men forsterkes til 30 min. rute i rushtidene. Store deler av lørdag og søndag tilbys bare 120 min. rute. Toget korresponderer med lokale buslinjer ved Vestby og Sonsveien stasjoner. Dessverre er toget ofte forsinket fra Oslo S mot Moss. Dette kommer av mye feil ved lokalstrekningen Spikkestad – Asker og forplanter seg naturligvis på enn lang pendellinje.

Linje 921 og 932 er de to tyngste linjene, og begge har driftstid 0500–2330 mandag–fredag og 0800-1930 lørdag. Ingen av linjene kjøres på søndag. Linje 921 dekker boligfeltene Pepperstad skog og Randem og linje 932 dekker Øståsen, Son og Deør skog. Begge linjene kjører 60 min. rute og 30 min. rute i rush. Det største utbyggingsfeltet i Vestby, Sole skog har ingen kollektivdekning i dag. Her er heller ikke veiene dimensjonert for buss til tross for at det fortsatt er planlagt omfattende utbygging her.

Linje 922 er nærmest en ren skolebussrute om dekker forbindelsen fra Hvitsten til Vestby. Linjen kjøres med fire avganger i begge rushtidene på skoledager og 1-2 avganger i rushtidene ved skolefri. Lørdag og søndag kjøres denne linjen ikke.

Linje 931 dekker i hovedsak forbindelsen mellom Hølen og Vestby. Det gjennomgående busstilbudet mellom Son og Moss er blitt sterkt svekket de senere årene, og i dag kjøres bare fire avganger tur/retur Moss. Linjen dekker også behovet for transport av skoleelever fra Hølen til Grevlingen og Son skoler. På toppen av dette kjøres et par avganger tur/retur Garder kirke. Den dekker også næringsområdet Deli skog rett sør for Vestby. Linjen kjøres ikke lørdag og søndag.

ØKT 411 Moss sentrum – Skredderåsen/Sjøhagen er en bybusslinje i Moss som i utgangspunktet kjøres i 20 minutters frekvens. En gang i timen kjøres frem til Sjøhagen, helt i fylkesgrensen, og svært nær endepunktet for Ruters linje 932 til Brevikbukta. Her bør det ligge samarbeidsmuligheter for et i sum langt bedre tilbud for kundene på strekningen mellom Son og Moss.



Figur 6.1 Linjenett i Vestby

Delområde 2, Drøbak

Linje 541 Drøbak – Oslo

Linje 542 Drøbak – Oslo, ekspress

Linje 543 Fagerstrand – Bekkevold – Oslo

Linje 906 (Frogn vgs –) Dyrløkke – Ås – Ski – Bøleråsen

Linje 914 Drøbak – Ski (skolelinje)

Linje 916 Klommestein – Drøbak (servicelinje)

Linje 917 Elleveien – Dyrløkke

Dagens rutetilbud i dette området er bygget rundt de to tunge linjene til/fra Oslo (541 og 542) og linje 906 mot Ås. Frogn kommune ønsker for øvrig å begrense antall busser i Drøbak sentrum. Linje 541 og 906 korresponderer med hverandre ved Dyrløkke for å skape forbindelse mellom Drøbak sentrum og Ås.

Linje 541 er lokalforbindelsen mellom Drøbak og Oslo. Den dekker også behovet for lokale forbindelser i området Drøbak – Skorkeberg – Dyrløkke – Heer. Både Skorkeberg og Heer er store boligområder og det regnes som viktig at begge disse områdene betjenes med direkte forbindelse til/fra Oslo. Det har de siste årene vært en oppstramming og utvidelse av tilbudet på linje 541 og dette har ført til vekst i antall passasjerer. Linjen kjøres i dag hovedsakelig med 30 min. rute. Sen kveld alle dager og tidlig lørdag og søndag morgen kjøres 60 min. rute. Linje 541 er også hovedforbindelsen mellom TusenFryd og Oslo. I tillegg kjøres linje 543 på strekningen Bekkevold – Oslo og danner 15 min. med linje 541 på denne strekningen.

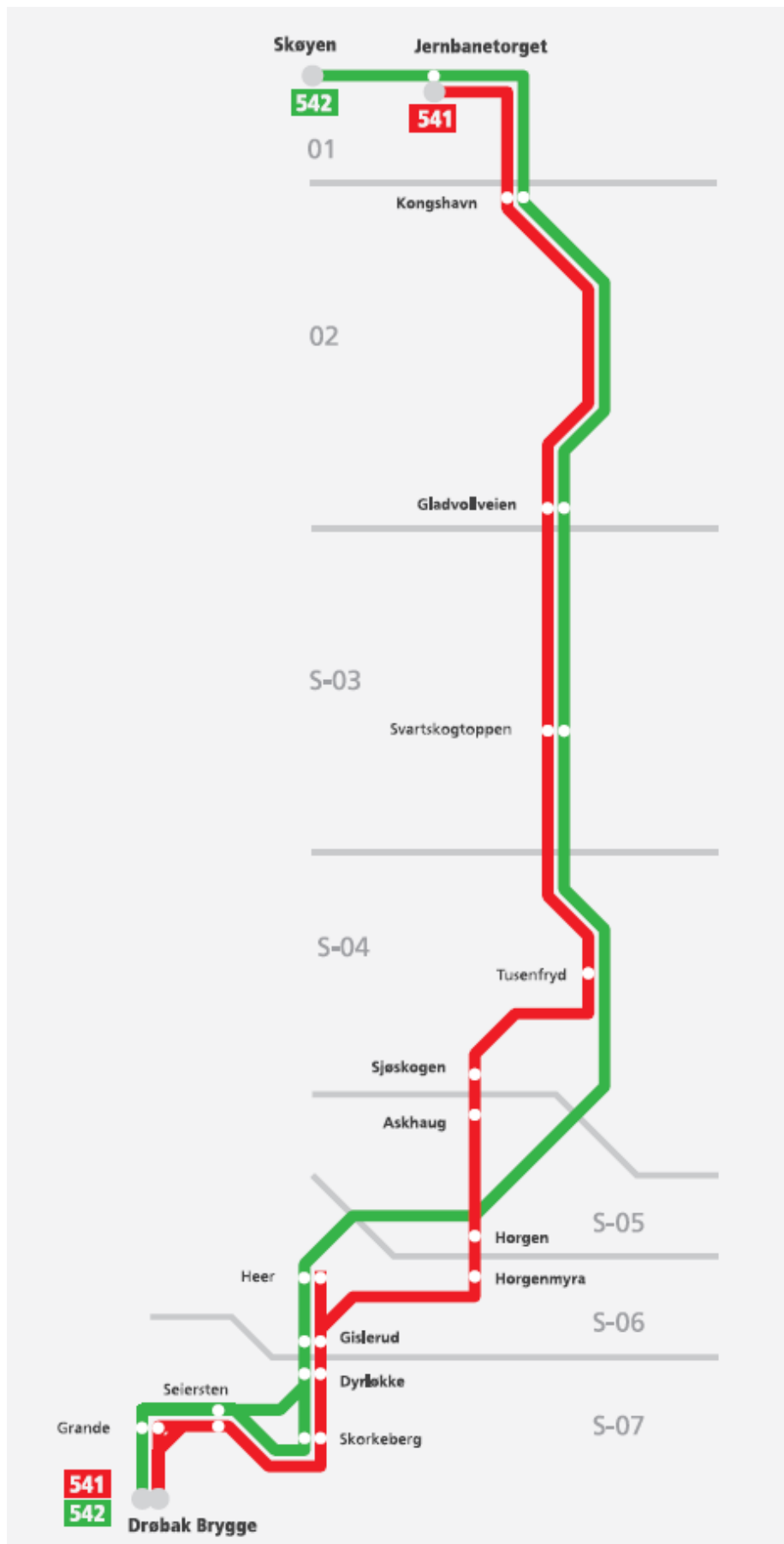
Linje 542 er ekspressforbindelsen mellom Drøbak og Oslo. Også her har det de siste årene vært en opprydding/oppstiving av tilbudet med positive trafikk tall som resultat. Fortsatt er det sannsynligvis for mange linjevarianter og det kan være vanskelig for kundene å orientere seg i tilbudet. Linjen kjøres med varierende intervaller, men i all hovedsak 7/8 min. rute i morgenrushet og 10 min. rute i ettermiddagsrush. I tillegg kjøres et antall avganger til Skøyen i morgenrushet. Det har den siste tiden vært en tendens til at ettermiddagsrushet trekker mer ut i tid og det bør vurderes om tilbudet skal styrkes. Linjen er kandidat til RuterEkspress.

Linje 906 danner forbindelsen fra Frogn mot Ås og Ski. For å redusere antallet bussbevegelser i Drøbak ble denne linjen avkortet til Dyrløkke og korresponderer der med linje 541 til/fra Drøbak. Linjen kjøres med 30 min. intervall på dagtid mandag-fredag og 60 min. øvrige tider. I tillegg forlenges linjen til Frogn videregående skole ved skolestart og –slutt.

Linje 914 er en ren skolelinje og kjøres med bare to avganger i morgenrush fra Drøbak brygge til Ås og Ski.

Linje 916 er en ren servicelinje som dekker områdene Klommestein, Haver og Sogsti til/fra Dyrløkke og Drøbak. Linjen kjøres med en avgang hver vei onsdag og fredag.

Linje 917 er matebuss fra Elle og Sogsti til linje 542 på Dyrløkke. Den kjøres med 20 min. rute i rushtidene og kun i rushretningen. Det har vært stilt spørsmålsteget ved om denne linjen i det hele tatt skaper noen ny trafikk eller om den kun benyttes for å få kortere gangavstand til andre busslinjer.



Figur 6.2 Hovedlinjene mellom Drøbak og Oslo, som presentert på Ruters linjekart.

Delområde 3, Ås

Linje 550 Moss – Oslo S – Spikkestad

Linje 562 Garder kirke – Kroer – Holstad – Oslo

Linje 906 Frogn vgs - Dyrløkke – Ås – Ski – Langhus - Bøleråsen

Linje 913 Kroer – Ås (skolelinje)

Linje 914 Drøbak – Ski (skolelinje)

Linje 915 Dyster/Eldor – Ås (skolelinje)

Linje 550 (lokaltog) er hovedforbindelsen nord- og sørover fra Ås stasjon. Linjen kjøres i all hovedsak med 60 min. rute, men forsterkes til 30 min. rute i rushtidene. Store deler av lørdag og søndag tilbys bare 120 min. rute. Som tidligere nevnt i delområde 1 er toget ofte forsinket på vei fra Oslo mot Moss.

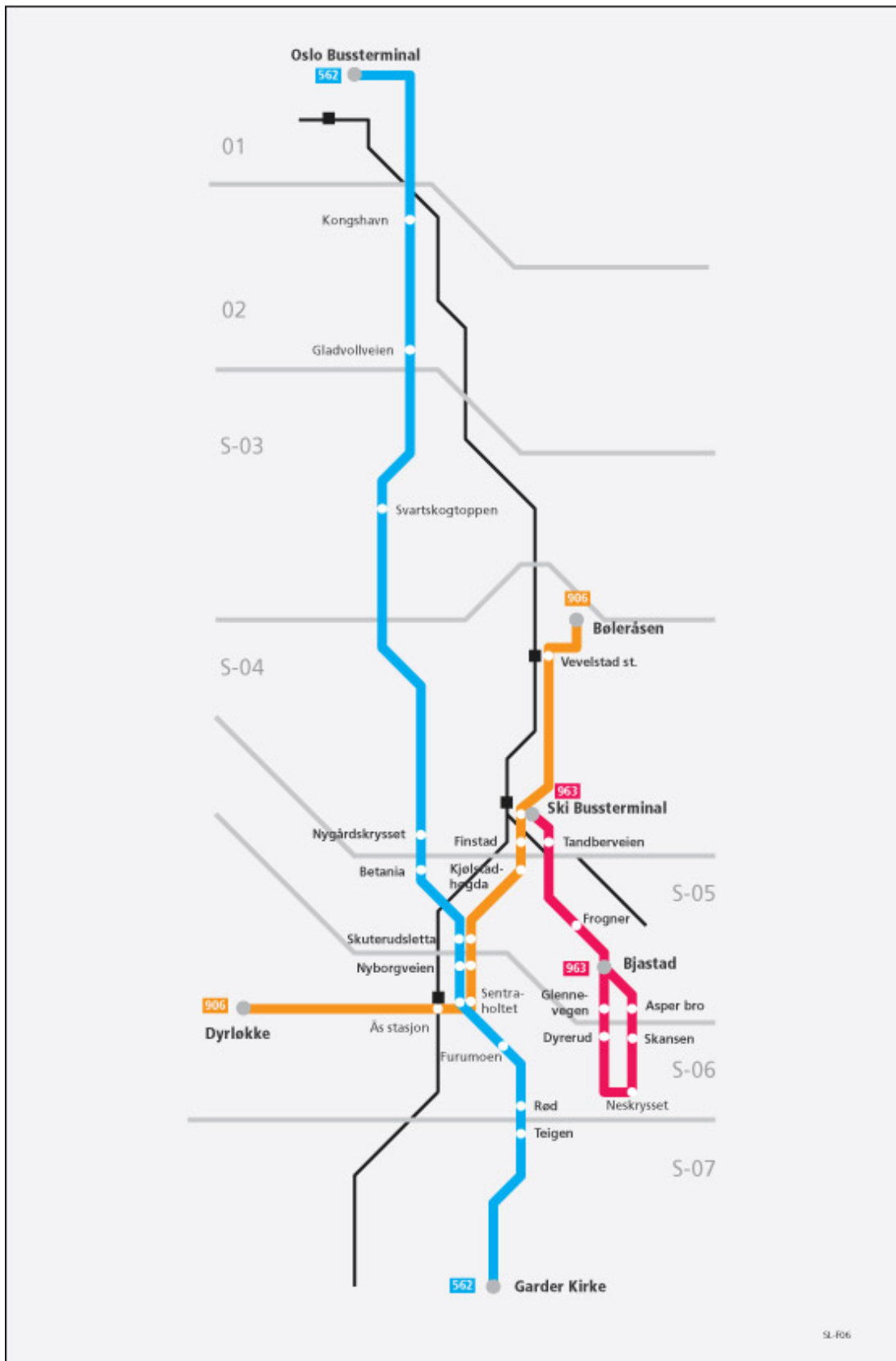
Linje 562 er i all hovedsak dubleringsbusser til TimeEkspresslinje 9, men dekker også etterspørsel etter direktebuss mellom Garder, Kroer og Oslo. Linjen er et resultat av takstsamarbeidet mellom SL og Nettbuss, hvor SL fikk ansvaret for dublering i rushtidene mot at TimeEkspressen skulle ha SL-takster. Denne avtalen bør trolig gjennomgås på nytt med sikte på samordning med annen buss og/eller tog. Linjen kjøres i dag med to avganger i hver rushtid.

Linje 906 danner forbindelsen fra Ås mot Drøbak og Ski. Linjen er til en viss grad lagt opp til å korrespondere med toget på Ås stasjon, men det er til dels lange ventetider. I dag kjøres linjen med 30 min. intervall på dagtid mandag-fredag og 60 min. øvrige tider. Det er kapasitetsproblemer på denne linjen til visse tider mandag-fredag og på dagtid lørdag.

Linje 913 er en ren skolelinje og dekker behovet for elevtransport i Kroer og mellom Kroer og Ås. Linjen kjøres med to avganger i hver retning i forbindelse med skolestart og –slutt.

Linje 914 er en ren skolelinje og kjøres med bare to avganger i morgenrush fra Drøbak brygge via Ås til Ski.

Linje 915 er en ren skole rutelinje og dekker behovet for elevtransport fra Dyster/Eldor til Ås. Linjen kjøres med en avgang ved skolestart og en ved skoleslutt.



Figur 6.3 Linjenett i Ås og Ski.

Delområde 4, Ski – Vinterbro

Linje R01 Halden – Oslo S (regiontog)
Linje 500 Ski – Oslo S – Skøyen (lokaltoget)
Linje 550 Moss – Oslo S – Spikkestad (lokaltoget)
Linje 560 Mysen – Oslo S – Skøyen (lokaltoget)
Linje 905 TusenFryd – Vinterbro – Ski – Siggerud – Sværsvann
Linje 906 Frogn vgs - Dyrfløkke – Ås – Ski – Bøleråsen
Linje 908 Vevelstad st – Regnbuen næringsområde – Siggerud – Ski
Linje 911 Ski – Enebakk
Linje 951 Nesodden – Ski
Linje 963 Bjastad – Ski
Linje 971 Hebekk/Finstad (servicelinje)
Linje 972 Ski sykehus (servicelinje)
Linje 973 Ellingsrudlia (servicelinje)
Linje 974 Stenfeltlia/Ramstad terrasse (servicelinje)
Linje 975 Ski – Oppegårdsveien – Greverud kirke
Linje 976 Siggerud (servicelinje)
Linje 977 Skotbu/Kråkstad (servicelinje)
Linje 978 Kjærnes (servicelinje)
Linje 979 Ås – Egge – Ski (servicelinje)

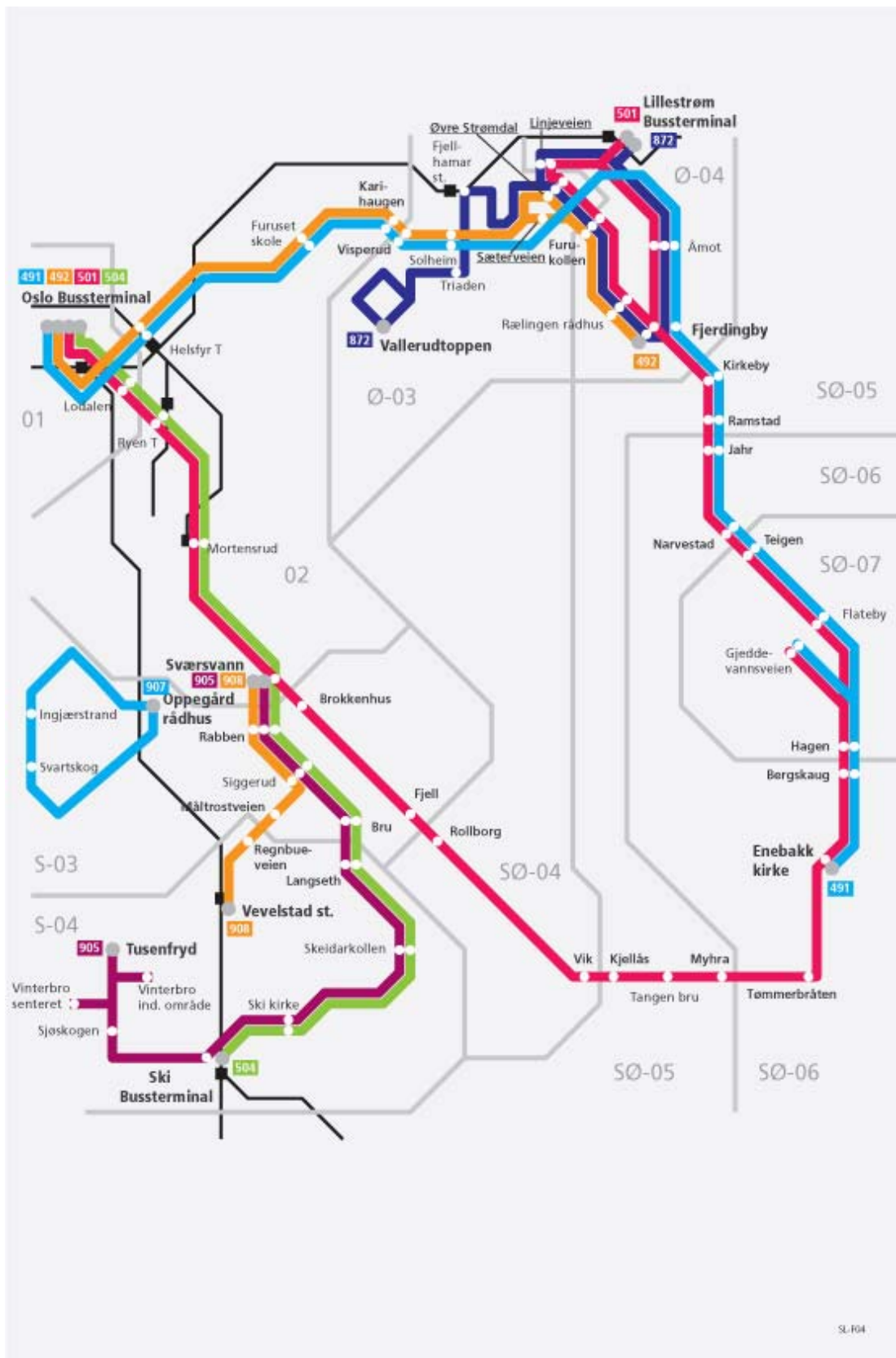
Alle toglinjene har stopp på Ski stasjon. Dette gjør at det i rushtidene er et svært bra togtilbud fra Ski mot Oslo. Selv ved forsinkelse på et tog finner trafikantene ofte alternativ reisemulighet uten at reisetiden blir vesentlig forlenget. Linje 500 har også stopp ved Langhus og Vevelstad stasjoner. Ved Vevelstad korresponderer toget med linje 906 fra/til Bøleråsen og Vevelstadåsen.

Linje 905 er øst-vest-forbindelsen i Ski kommune. Den binder Vinterbro, Togrenda og Nygård i vest, og Siggerud og Sværsvann i øst med Ski. Linjen mater også til busslinje 501 (Oslo – Enebakk – Lillestrøm) ved Sværsvann for å gi forbindelse fra Siggerud mot Oslo og Enebakk. Denne korrespondansen fungerer rimelig greit utenom rushtidene, men framkommelighetsproblemer og forsinkelser på linje 501 har ført til at det i dag kjøres tre avganger gjennomgående fra Ski til Oslo i morgenrushet og to avganger tilbake igjen i ettermiddagsrushet. Disse avgangene er skilt ut i en egen linje (504). I tillegg betjener linje 905 Vinterbro industriområde. Linje 905 kjøres med 30 min. rute på dagtid mandag-lørdag mellom Ski og TusenFryd. For øvrig kjøres i hovedsak 60 min. rute.

Linje 906 er forbindelsen fra Ski mot Ås og Drøbak og kjøres i dag med 30 min. intervall på dagtid mandag-fredag og 60 min. øvrige tider. Det er kapasitetsproblemer på denne linjen til visse tider mandag-fredag og på dagtid lørdag. Linje 906 dekker også matebehovet mellom Bøleråsen, Vevelstadåsen og Vevelstad stasjon. På denne delstrekningen kjøres det 15 min. rute i rushtidene, og det er også behov for dublering av noen avganger i morgenrushet.

Linje 908 er en rushtidslinje som i hovedsak dekker behovet mellom Vevelstad stasjon og Regnbuen næringsområdet. Den kjøres også gjennom bebyggelsen på Siggerud og dekker dette området bedre enn linje 905. Linjen kjøres med 30 min. rute i begge rushtidene og korresponderer både med lokaltoget ved Vevelstad stasjon og til en viss grad med linje 501 (Oslo – Enebakk – Lillestrøm) ved Sværsvann.

Linje 911 dekker i hovedsak behovet for transport av skoleelever mellom Enebakk og Ski. På skolefridager kjøres kun tre avganger tur/retur mellom Tangen bru og Ski.



Figur 6.4. Linjenett i Ski og Enebakk mot Oslo.

Linje 951 dekker i hovedsak behovet for transport av skoleelever mellom Nesodden og Frogn videregående skole og Ski. Linjen kjøres kun skoledager med avganger tilpasset skolestart og – slutt.

Linje 963 kjøres av Nettbuss mellom Bjastad og Ski for å dekke forbindelsen mellom TimeEkspresslinje 9 og Ski. Linjen kjøres bare på dagtid mandag-lørdag og ikke fast intervall på avgangene. Linjen har ikke vært inkludert i SLs anbudspakker. Ruteopplegget virker produksjonsorientert og suboptimalt. Til dels passer ankomst og avgang ved Ski stasjon svært dårlig med togets ankomster og avganger. Det er også et paradoks at en linje med få avganger i stor grad kjøres før Ski storsenter åpner lørdag morgen og ikke på noen måte gir noe godt tilbud for beboere i Kråkstad. Dette til tross for at det de siste årene har blitt senere og senere topp i trafikken på lørdager.

Linjene 971, 972 og 973 kjøres i dag mandag-fredag med en avgang i timen på alle tre linjene i tiden 0900-1630. De oppsto som rene servicelinjer i Ski og hadde inntil for noen få år siden kun driftstid 0900-1500. Linjene kjøres med midibuss. Dette er nødvendig fordi de i stor grad kjøres i trange boligveier og gjennom flere bommer. Dette sliter tydelig på materiellet.

Linjene 974 og 975 kjøres også mandag-fredag men bare med en avgang i hver retning. Linje 975 kjøres med normalbuss og linje 974 med midibuss.

Linjene 976 – 979 er rene anropstyrte servicelinjer og kjøres med en avgang i hver retning en gang pr uke. Linje 977 (Skotbu/Kråkstad) har behov for dublering på sine to avganger.

I K2010 varsles utredning av bybuss i Ski. De ressursene som inngår i lokallinjene nevnt ovenfor, kan delvis inngå i et slikt eventuelt tilbud.

Delområde 5, Oppegård

Linje 500 Ski – Oslo S – Skøyen (lokaltog)

Linje 550 Moss – Oslo S – Spikkestad

Linje 81A Greverud – Tårnåsen – Prinsdal – Oslo

Linje 81B Greverud – Kolbotn – Prinsdal – Oslo

Linje 82E Tårnåsen – Oslo, ekspress

Linje 83 Tårnåsen – Sofiemyr – Kolbotn – Mastemyr – Oslo

Linje 84E Myrvoll – Sofiemyr – Oslo, ekspress

Linje 907 Kolbotn – Svartskog

Toglinje 500 har stopp ved Oppegård, Greverud, Myrvoll, Solbråtan og Kolbotn stasjoner. I tillegg stopper toglinje 550 ved Kolbotn stasjon. Linje 500 kjører i hovedsak med 30 min. rute, men forsterkes til 15 min. rute i rushretningen i rushtidene. Linje 550 kjøres i utgangspunktet med 60 min. men forsterkes til 30 min. rute i rushtidene. Store deler av lørdag og søndag tilbys bare 120 min. rute.

Linjene 81A og B dekker i dag behovet både for lokalreiser nord-sør i Oppegård kommune og forbindelsen fra Oppegård via Prinsdal til Oslo. I dag kjøres begge linjene med 60 min. grunnrute og tages slik at de på fellestreknningene danner 30 min. rute. I rushtidene kjøres linje 81A med 30 min. rute og linje 81B med 15 min. rute. Dagens rutetilbud er på bristepunktet, har noe frakjøring, og kan ikke ta noen økning i trafikken.

Linje 82E er ekspressforbindelsen fra Tårnåsen, Ødegården og Kolbotn til Oslo. Linjen kjøres i dag med 15 min. rute i begge rushtidene og kun i rushretningen. I tillegg kjøres to dubleringsvogner fra Ødegården/Landerudsenteret i morgenrushet. Dagens rutetilbud er på bristepunktet og kan ikke ta noen økning i trafikken.

Linje 83 dekker i dag behovet for lokalreiser øst-vest i deler av Oppegård kommune og forbindelsen fra Oppegård via Trollåsen og Mastemyr til Oslo. Den dekker også store boligområdene som Sofiemyr og Ingieråsen. Linjen kjøres i dag med 60 min. grunnrute og forsterkes opp til 15 min. rute i rushtidene i rushretningen. I tillegg kjøres tre avganger med begrenset stoppmønster fra Oppegård rådhus via Trollåsen til Oslo i morgenrushet og en avgang fra Mastemyr via Holmlia til Oslo i ettermiddagsrushet. Også her er rutetilbudet, spesielt i rushtidene, fullt utnyttet og kan ikke ta noen økning i trafikken.

Linje 84E er en relativt ny linje og oppsto etter ønske fra trafikantene og for å rydde opp i busstilbudet i morgenrushet i Sofiemyrområdet for bare noen få år siden. Tidligere besto dette av en kombinasjon av avganger som bare lokalkjente og veltrente kunder greide å forholde seg til. Linjen kjøres i dag med 30 min. rute i rushretningen i begge rushtidene. Kapasiteten er ikke fullt utnyttet på disse bussene.

Linje 907 er lokalforbindelsen mellom Kolbotn og Svartskog. Den kjøres med 60 min. rute og kun i rushtidene. Avgangstidene er også tilpasset start- og sluttider ved Kolbotn skole og Oppegård videregående skole.

Delområde 6, Prinsdal - Hauketo - Holmlia

Linje 500 Ski – Oslo S – Skøyen (lokaltog)

Linje 560 Rakkestad/Mysen – Oslo S – Skøyen (lokaltog)

Linje 76 Hauketo – Mortensrud – Bøler – Tveita – Helsfyr

Linje 77 Bjørndal – Hauketo – Ravnåsen – Holmlia

Linje 77B Asperudåsen - Holmlia

Linje 79 Holmlia – Hauketo – Lambertseter – Bøler – Tveita – Furuset – Grorud

Linje 80 Åsbråten – Holmlia

Linje 80E Åsbråten – Oslo, ekspress

Linje 81A Greverud – Tårnåsen – Prinsdal – Oslo

Linje 81B Greverud – Kolbotn – Prinsdal – Oslo

Toglinje 500 har stopp ved Rosenholm, Holmlia og Hauketo stasjoner. I tillegg stopper toglinje 560 ved Holmlia stasjon. Linje 500 kjører i hovedsak med 30 min. rute, men forsterkes til 15 min. rute i rushretningen i rushtidene. Linje 560 kjøres i utgangspunktet med 60 min. rute med et par innsatstog i rushretningen i rushtidene. Lørdag og søndag tilbys bare 120 min. rute. Ved Rosenholm stasjon ligger den største innfartsparkeringen på strekningen Ski – Oslo, men denne stasjonen betjenes ikke av rushtidstogene på linje 500. Dette innebærer at den bare har togforbindelse to ganger i timen.

Linje 76 dekker en rekke behov, inkludert behovet for lokalforbindelse fra Hauketo mot Mortensrud T. Den fungerer også som matebuss fra boligområdene rundt Kantarellen mot toget på Hauketo og har ankomst- og avgangstider på Hauketo st. tilpasset tog til/fra Oslo S. Linjen kjøres med 30 min. rute hele driftstiden alle dager. Langs Ljabruveien (fra Tangen til Hauketo) er det ofte bilkøer i rushtidene. Det skjer daglig at bussen ikke når fram til togavgang på Hauketo og det er svært viktig å få løst fremkommelighetsproblemene rundt Hauketo knutepunkt for å kunne gi et pålitelig tilbud og få ønsket samspill mellom buss og tog.

Linje 77 er tverrforbindelsen i bydel Søndre Nordstrand og mater i tillegg fra Bjørndal og Nebbejordet til toget på Hauketo. Den gir også forbindelse fra Ravnåsen til/fra linje 80E til/fra Oslo på Holmlia. Linjen kjøres med 15 min. rute i rushtidene og 30 min. rute på dagtid og kveld. Driftstiden er også noe avkortet i endene. Det kjøres også et antall dubleringsavganger mellom Hauketo og Bjørnholt skole i forbindelse med skolestart og –slutt. På samme måte som linje 76 sliter også linje 77 med framkommeligheten langs Ljabruveien. I tillegg har linjen framkommelighetsproblemer i Ljabrudiagonalen mellom Holmlia og Hauketo.

Linje 77B er matebuss mellom boligområdene på Asperudåsen og Liakollen og Holmlia. Den korresponderer til/fra toget ved Holmlia st. Linjen kjøres med 30 min. rute hele drifttiden. I likhet med linje 77 har også linje 77B noe forkortet driftsdøgn. Området Liakollen betjenes bare mandag-lørdag fram til kl. 1700.

Linje 79 er en viktig pendellinje fra Søndre Nordstrand gjennom bydelene Nordstrand og Østensjø mot Groruddalen. Linjen kjøres med 15 min. rute på dagtid mandag-lørdag og 30 min. rute øvrige tider. Mye av trafikken i rushtidene er skoleelever til de videregående skolene på Nordstrand, Lambertseter, Ulsrud og Hellerud. For å dekke dette behovet kjøres i dag 6/9 min. rute på strekningen Tveita – Holmlia.

Linje 80 er matebuss mellom Åsbråten og Holmlia. Den korresponderer med toget på Holmlia og har samme driftstid som toget. Linjen kjøres med 30 min. rute hele driftstiden med unntak av et par timer lørdag og søndag morgen hvor det kjøres 60 min. rute. I tillegg kjøres to dubleringsavganger fra Åsbråten til Holmlia i morgenrushet.

Linje 80E er ekspressbussforbindelsen mellom Holmlia-området og Oslo. I utgangspunktet ble linjen kun kjørt i rushtidene for å ta unna trafikktoppen som toget ikke hadde kapasitet til å ta. For bare noen få år siden ble linjen, etter politisk initiativ utvidet til nesten full driftstid. Linjen kjøres i dag med tilnærmet 15 min. rute i morgenrushet og for øvrig med 30 min rute. Mandag-fredag kjøres linjen nesten utelukkende i den ene retningen. Fram til kl. 1430 kjøres kun mot Oslo og etter kl. 1430 kun fra Oslo. På lørdag og søndag er det større grad av toveistrafikk på linjen, men da er til gjengjeld tilbudet avkortet på morgenen. I morgenrushet er kapasiteten på linjen sprengt.

Linjene 81A og B danner hovedforbindelsen fra Prinsdal til Oslo og danner til sammen 30 min. rute på denne strekningen. I rushtidene kjøres 15 min. på fellesstrekningen. I tillegg kjøres linje 81B med 15 min. rute, slik at det på annenhver avgang kjøres to busser i følge. Tilbudet er også lagt opp til korrespondanse med toget på Hauketo, men på grunn av lang avstand fra tog fra Oslo til plattform for buss fungerer ikke dette spesielt bra. Linjene skal også planmessig gi overgang fra Prinsdal til busslinjene 76, 77 og 79 på Hauketo, men også dette fungerer dårlig pga mye forsinkelser rundt Hauketo knutepunkt. Daglig er det bilkø langs Nedre Prinsdalsvei mot Hauketo i morgenrushet, og gjennom sentrum og langs Mosseveien i ettermiddagsrushet. Dette gjør at regulariteten er svært dårlig og at planlagte korrespondanser i liten grad fungerer.

Delområde 7, Mortensrud

Linje 3 Mortensrud – Stortinget – Sognsvann (metro)

Linje 71 Bjørndal – Mortensrud

Linje 71E Bjørndal – Mortensrud – Oslo, ekspress

Linje 72A Dal – Mortensrud

Linje 72B Brenna – Mortensrud

Linje 72C Maikollen – Mortensrud

Linje 73 Bjørndal – Mortensrud – Skullerud – Ryen – Helsfyr

Linje 74 Mortensrud – Nordstrand – Ekeberg – Oslo

Linje 76 Hauketo – Mortensrud – Skullerud – Bøler – Tveita – Helsfyr

Linje 3 er hovedforbindelsen mellom Mortensrud og Oslo. Linje 71 mater til linje 3 på Mortensrud, og linje 3 korresponderer til en viss grad også med linje 70 på Skullerud. Linje 3 kjøres i hovedsak med 15 min. rute. Ved lavtrafikk kjøres bare 30 min. rute.

Linje 71 er matebuss mellom Bjørndal og metroen på Mortensrud. Linjen kjøres med samme frekvens og driftstid som metroen, dvs. i hovedsak 15 min. rute og 30 min. rute sen kveld alle dager, og lørdag og søndag morgen. I tillegg kjøres en god del dubleringsavganger mellom Mortensrud og Bjørnholt skole i forbindelse med skolestart og –slutt.

Linje 71E er ekspressbusstilbudet mellom Bjørndal og Oslo. Den fungerer i tillegg som avlastning for linje 71 på fellestrekingen Mortensrud – Bjørndal. Linjen kjøres med 15 min. rute i rushretningen i begge rushtidene. Framkommelighet er også et problem for denne linjen. I morgenerushet er det normalt kø langs Europaveien fra Mortensrud til Ryen og ned mot Oslo S. På ettermiddagen kan det være kø i Svartdalstunnelen mot Ryen og utover Europaveien. Likevel synes denne ekspressbussen å være attraktiv for trafikantene.

Linje 72A er matebuss mellom Dal og Mortensrud. På vei til Dal kjøres linjen via Kantarellen. Linjen kjøres med 30 min. rute, men har noe redusert driftsdøgn. Mandag kjøres linjen fram til kl. 2100, lørdag mellom kl. 0930 og kl. 1800. Søndager kjøres ikke.

Linje 72B er matebuss mellom Brenna og Mortensrud. Linjen kjøres med 30 min. rute, men har noe redusert driftsdøgn. Mandag kjøres linjen bare fram til kl. 2100, lørdag bare mellom kl. 0930 og kl. 1800. Søndager kjøres ikke linje 72B.

Linje 72C er matebuss mellom Maikollen og Mortensrud. Linjen kjøres med 30 min. rute og kun i rushtidene.

Linje 73 er en rushtidslinje og gir forbindelse fra Bjørndal mot Abildsø, Ryen, Bryn og Helsfyr. Linje kjøres med 15. min. rute. Framkommelighetsmessig har denne linjen problemer langs Europaveien mellom Mortensrud og Skullerud, langs Enebakkveien mot Ryen og på strekingen fra Ryen til Helsfyr i morgenerushet. Motsatt vei har linjen størst problemer fra Helsfyr til Bryn og Ryen.

Linje 74 er forbindelsen fra Mortensrudområdet mot Nordstrand og Ekeberg. Linjen kjøres med 30 min. rute hele driftstiden og 15 min. rute i rush. Driftstiden er avkortet til kl. 2130 alle dager. I tillegg kjøres to dubleringsavganger fra Leirskallen til Oslo i morgenerushet. Kapasiteten i rushtiden er maksimalt utnyttet og det burde allerede vært kjørt flere dubleringsvogner i morgenerushet. Det er verdt å merke seg at denne linjen er svært viktig for de unge i bydelene Nordstrand og Søndre Nordstrand ikke bare i forhold til transport til/fra skole, men også for fritidsreiser.

Linje 76 gir forbindelse mot Ytre Ringvei, Bøler og Tveita. Den er også en viktig lokalforbindelse mellom Mortensrud og Hauketo. Linjen kjøres med 30 min. rute hele driftstiden og korresponderer med toget på Hauketo.

Delområde 8, Nordstrand og Østensjø bydel

Linje 1 (Bergkrystallen –) Helsefyr – Stortinget – Frognerseieren (metro)
Linje 3 Mortensrud – Stortinget – Sognsvann (metro)
Linje 4 Bergkrystallen – Stortinget – Ringen (metro)
Linje 18 Ljabru – Jernbanetorget – Rikshospitalet (trikk)
Linje 19 Ljabru – Jernbanetorget – Majorstuen (trikk)
Linje 61 Bøler – Tveita (bydelslinje)
Linje 70 Skullerud – Abildsø – Ryen – Oslo
Linje 73 Bjørndal – Mortensrud – Skullerud – Abildsø – Ryen – Bryn – Helsefyr
Linje 74 Mortensrud – Nordstrand – Ekeberg – Oslo
Linje 75 Lambertseter ring (bydelslinje)
Linje 76 Hauketo – Mortensrud – Skullerud – Bøler – Tveita – Helsefyr
Linje 78 Østensjø ring (bydelslinje)
Linje 79 Holmlia – Hauketo – Lambertseter – Bøler – Tveita – Furuset – Grorud
Linje 81A Greverud – Tårnåsen – Prinsdal – Oslo
Linje 81B Greverud – Kolbotn – Prinsdal – Oslo
Linje 83 Tårnåsen – Sofiemyr – Kolbotn – Mastemyr – Oslo
Linje 85 Ulvøya – Malmøya/Sjursøya – Dronningens gate
Linje 500 Ski – Oslo S – Skøyen (lokaltog)

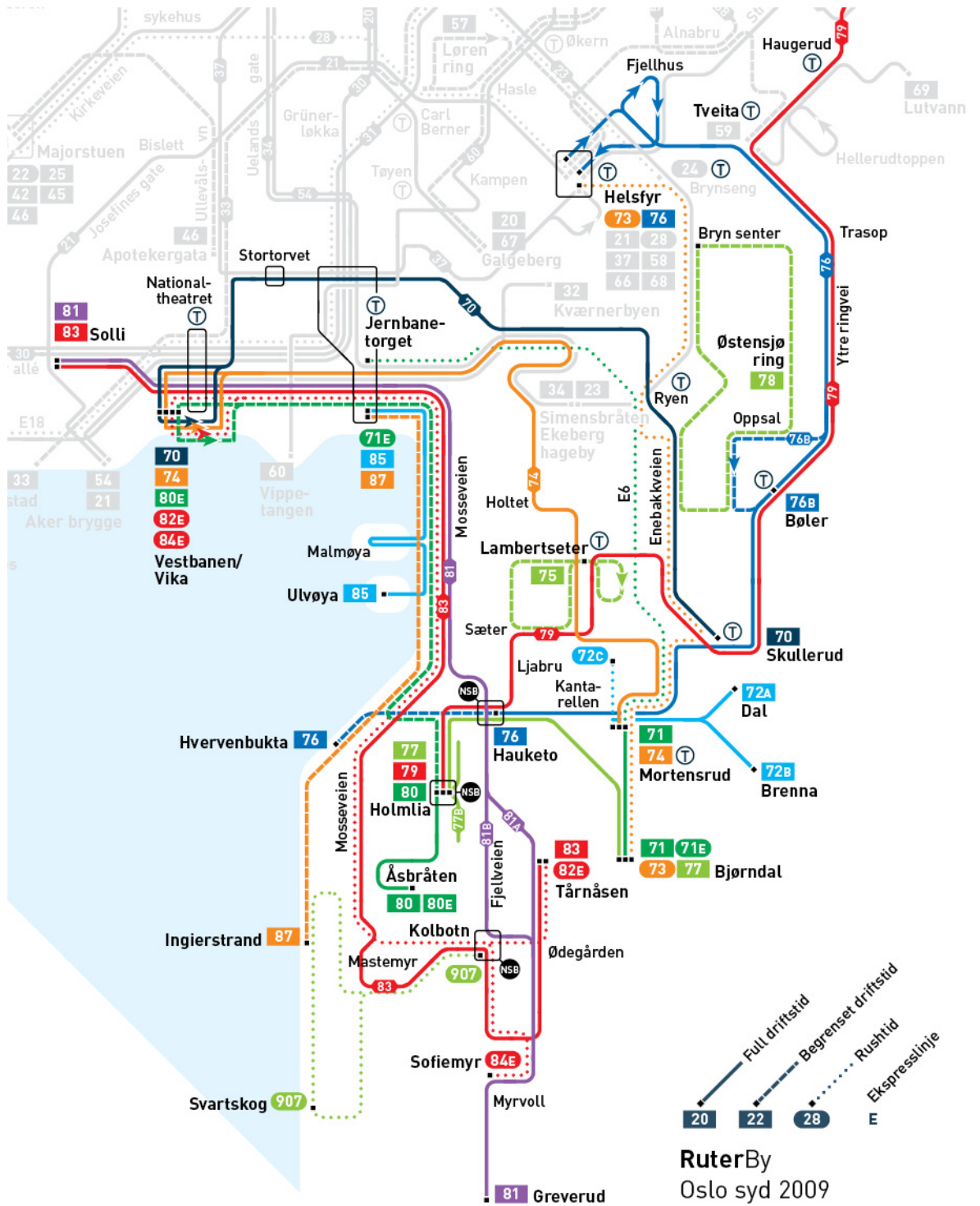
Dette området dekkes for en stor del av metro og trikk og kapasiteten på disse linjene i rushtidene er allerede fullt utnyttet. Buslinjene er for en stor del gjennomkjørende fra andre bydeler eller sentrum og dekker fra vest mot øst følgende innfartsårer mot Oslo:

Mosseveien: Linje 81A/B, 83, 85 og 500 (fra Ljan og Nordstrand stasjoner)
Ekebergveien/Kongsveien: Linje 18 og 19
Munkerud/Oberts Rodesvei/Ekebergsletta/Kværner: Linje 74
Lambertseter/Ryen/Manglerud: Linje 1 og 4
Skullerud/Abildsø/Ryen: Linje 70 og 73
Ytre Ringvei: Linje 3, 76 og 79

Internt i bydel Nordstrand kjører linje 75, som både er en ringbuss på Lambertseter og gir lokalforbindelse mellom Lambertseter og Nordstrand (Sæter). Linjen kjøres med midibuss og kun i tiden 0900-1600 mandag-fredag og med 30. min. rute.

Internt i Østensjø bydel kjøres linjene 61 og 78. Linje 61 fungerer i stor grad som en servicelinje og stopper også utenfor regulerte stoppesteder. Den er et tilbud for reisende til/fra eldresenteret på Bøler. Linje 78 er et lokaltilbud som gjør det lettere å komme seg rundt i Østensjøområdet. Linjen har sitt utgangspunkt ved Bryn senter og binder områdene Bryn, Oppsal, Ulsrud, Abildsø, Manglerud og Bryn sammen med hverandre. Den kjøres med 30. min. rute og driftstiden er 0700-1800 mandag-fredag og 0930-1700 lørdag.

Linjene i dette delområdet er i svært liten grad interessante for det området som skal behandles i denne aktiviteten, men det er likevel nødvendig å ha de i tankene i det videre arbeidet.



Figur 6.5. Dagens busstilbud i delområdene 5-8, Oslo syd og Oppegård

Linjer og frekvens i område sør

Oslo	Beskrivelse	Frekvens
500	Lokaltog Ski - Skøyen	2 avganger i timen hele driftsdøgnet* og 4 i rush (6 i rush mellom Kolbotn og Oslo)
550	Lokaltog Moss - Spikkestad	1 avgang i timen hele driftsdøgnet* og 2 i rush
560	Lokaltog Mysen - Skøyen	1 avgang i timen hele driftsdøgnet* og 2 i rush
1	Frognerseteren - Bergkrystallen	4 avganger i timen i rush - snur på Helsefyr øvrige tider
3	Sognsvann - Mortensrud	4 avganger i timen hele driftsdøgnet*
4	Ringan - Bergkrystallen	4 avganger i timen hele drifttiden*
18	Rikshospitalet - Ljabru	6 avganger i timen på dagtid mandag-lørdag, for øvrig 3 avganger i timen
19	Majorstuen - Ljabru	6 avganger i timen på dagtid mandag-lørdag, for øvrig 3 avganger i timen
70	Vika - Skullerud T	6 avganger i timen i rush, 4 avganger i timen på dagtid mandag-lørdag, for øvrige
71	Mortensrud T - Bjørndal	4 avganger i timen hele driftsdøgnet*
71E	Bjørndal ekspress	4 avganger i timen i rush
72A	Mortensrud T - Kantarellen - Dal	2 avganger i timen på "utvidet dagtid" mandag-lørdag
72B	Mortensrud T - Brenna	2 avganger i timen på "utvidet dagtid" mandag-lørdag
72C	Mortensrud T - Maikollen	2 avganger i timen i rush
73	Helsefyr T - Bjørndal	4 avganger i timen i rush og kjøres kun i rushretningen
74	Vika - Mortensrud T	2 avganger i timen hele driftsdøgnet og fire i rush
75	Lambertseter ring	2 avganger i timen på dagtid
76	Helsefyr T - Hauketo st.	2 avganger i timen hele driftsdøgnet
76B	Helsefyr T - Bøler T	2 avganger i timen på dagtid mandag - lørdag
76X	Helsefyr T - Bøler T	4 avganger i timen i rush
77	Holmlia st - Bjørndal	2 avganger i timen hele driftsdøgnet og 4 i rush
77B	Asperudåsen - Holmlia st.	2 avganger i timen hele driftsdøgnet
78A	Østensjø ring	2 avganger i timen på dagtid mandag-lørdag
78B	Østensjø ring	2 avganger i timen på dagtid mandag-lørdag
79	Grorud T - Holmlia st.	4 avganger i timen på dagtid, 8 avganger i rush og 2 på kveld
80	Åsbråten - Holmlia st.	2 avganger i timen hele driftsdøgnet
80E	Holmlia ekspress	4 avganger i timen i morgenrush, for øvrige 2 avganger i timen
81A	Solli - Tårnåsen - Greverud	1 avgang i timen hele driftsdøgnet og 2 i rush
81B	Solli - Kolbotn - Greverud	1 avgang i timen hele driftsdøgnet og 4 i rush
82E	Tårnåsen ekspress	4 avganger i timen i rush og kjøres kun i rushretningen
83	Solli - Mastemyr - Kolbotn - Sofiemyr - Tårnåsen	1 avgang i timen hele driftsdøgnet og 6 i rush
84E	Sofiemyr ekspress	2 avganger i timen i rush og kjøres kun i rushretningen
85	Dronningens gate - Ulvøya	1 avgang i timen og 2 i rush
(87)	Jernbanetorget - Ingierstrand (sommerrute)	1 avgang i timen i tiden 1200 - 1900 (20. juni - 20. august)

Akershus	Beskrivelse	Frekvens
	Tusenryd - Ski - Siggerud - Sværsvann	2 avganger i timen på dagtid mandag-lørdag, for øvrig 1 avgang i timen
906	Dyrløkke - Ås - Ski - Vevelstad st. - Bøleråsen	2 avganger i timen på dagtid mandag-fredag, for øvrig 1 avgang i timen - 4 avgan
907	Kolbotn - Svartskog	1 avgang i timen i rush
908	Vevelstad st. - Siggerud - Ski	2 avganger i timen i rush
911	Enebakk - Ski	Ikke fast intervall
913	Kroer - Ås	4 avganger pr dag
914	Drøbak - Ås - Ski	2 avganger i morgenrush
915	Dyster/Eldor - Ås	2 avganger pr dag
916	Klommestein - Drøbak	2 avganger onsdag og fredag
917	Elleveien - Dyrløkke	3 avganger i timen i rush
921	Pepperstad skog - Randem - Vestby st.	1 avgang i timen hele driftsdøgnet og 2 i rush
922	Hvitsten - Vestby st.	Ikke fast intervall
931	Moss - Son - Hølen - Vestby st.	Ikke fast intervall
932	Brevik - Son - Sonsveien st.	1 avgang i timen hele driftsdøgnet og 2 i rush
951	Nesodden - Ski	Ikke fast intervall
963	Bjastad - Ski	1 avgang i timen på dagtid mandag-lørdag
971	Servicelinje Ski (står i eget rutehefte med ganske gode kart)	1 avgang i timen mandag-fredag 0900-1600
972	Servicelinje Ski (står i eget rutehefte med ganske gode kart)	1 avgang i timen mandag-fredag 0930-1630
973	Servicelinje Ski (står i eget rutehefte med ganske gode kart)	1 avgang i timen mandag-fredag 0930-1530
974	Servicelinje Ski (står i eget rutehefte med ganske gode kart)	2 avganger pr dag
975	Servicelinje Ski (står i eget rutehefte med ganske gode kart)	2 avganger pr dag
976	Servicelinje Ski (står i eget rutehefte med ganske gode kart)	2 avganger hver torsdag (bestilling)
977	Servicelinje Ski (står i eget rutehefte med ganske gode kart)	2 avganger hver torsdag (bestilling)
978	Servicelinje Ski (står i eget rutehefte med ganske gode kart)	2 avganger hver onsdag (bestilling)
979	Servicelinje Ski (står i eget rutehefte med ganske gode kart)	2 avganger hver fredag (bestilling)

* = Lokaltog og T-bane har lavere frekvens på sen kveld alle dager og deler driftsdøgnet i helgene. Gjelder også busslinjene 71 og 541

6.2 Knutepunkter, terminaler og innfartsparkeringsplasser

Sonsveien stasjon

Busslinje 932 mater til og fra togets linje 550 og den dekker områdene Deør, Son sentrum og Øståsen mot stasjonen. Terminalen er godt tilrettelagt for omstigning.

Punktlighet: Toget ofte forsinket fra Oslo, bussen venter 10 min på forsinket tog. Bussene ankommer stasjonen 7 min før togets avgang og returnerer 3 min etter togankomst.

Innfartsparkering med 138 plasser.

Vestby stasjon

Busslinjene 921, 922 og 931 mater til og fra togets linje 550 og dekker områdene mellom Randem og stasjonen, Hvitsten/Pepperstad og stasjonen og strekningen Hølen – Vestby stasjon. Terminalen er godt tilrettelagt for omstigning.

Punktlighet: toget ofte forsinket fra Oslo, bussen venter 10 min på forsinket tog. Bussene ankommer 6 min før togavgang og returnerer 4 min etter togankomst.

Innfartsparkering med 118 plasser.

Ås stasjon

Busslinje 906 mater til og fra togets linje 550. Den dekker områdene langs rv152 inn mot Ås sentrum fra begge retninger. Stasjonsområdet er uoversiktlig og krevende å manøvrere på for bussene på grunn av for mange plattformer og for mye vegetasjon. Dette fører ofte til skader på bussene. Det er spilt inn til Statens vegvesen at man bør forenkle hele området ved å fjerne dagens bussterminal til fordel for å lage en rundkjøring med plass til to-tre busser langs sydgående plattform.

Toget er ofte forsinket fra Oslo og det gir usikker omstigning. Dette er hensyntatt i ruteoppsettet; bussene ankommer 5 min før togavgang og returnerer hele 9 minutter etter togankomst. Det kan virke langt og kronglete fra bussterminalen over til nordgående plattform. Innfartsparkering med 257 plasser.

Ski stasjon

Stasjonen har mange togavganger, og ingen busslinjer mater spesifikt til og fra enkeltavganger, da busslinjene som oftest er bundet opp i korrespondanser med busser og tog med dårligere frekvens andre steder enn ved Ski stasjon.

Bussterminalen ligger i umiddelbar nærhet til stasjonsområdet, men med relativt lang gangvei til plattform for lokaltog Ski – Oslo. Ski kommune etterlyser bussforbindelse langs Vestveien.

Ruter ønsker seg gangforbindelse fra Vestveien til nordgående tog for å benytte denne traseen.

Innfartsparkering med 463 plasser, langt mindre enn etterspørselen.

Sværsvann

Her mater bussene i linje 905 og 908 fra Siggerud til Enebakkbussen; linje 501.

Korrespondanseforholdene er ikke gode. Bussene må kjøre omvei via Krokhol for så å vende tilbake til nyanlagt bussholdeplass ved Sværsvann bru. "Terminalen" er midlertidig men det har ikke vært bevegelse i saken etter ruteomleggingen 20.08.2007. Forsinkelse på linje 501 fra Oslo om ettermiddagen har ført til opprettelse av to direktebusser mellom Oslo Bussterminal og Siggerud mandag – fredag i linje 504.

Vevelstad stasjon

Busslinjene 906 og 908 mater til togets linje 500. Bussholdeplassen ligger et stykke fra togstasjonen, og det er potensial for bedre merking mellom tog og buss.

Bussholdeplassen på Vevelstad trenger generell oppgradering.

Innfartsparkering med 230 plasser.



Figur 6.6. Ski stasjoner et viktig knutepunkt, med bussholdeplasser helt inntil togplattformen. Stasjonen har anstrengt kapasitet, og antall spor til plattformer er som ca 1880. (Nederst, foto Norsk Jernbanemuseums samlinger.)

Kolbotn stasjon

Betjenes av togets linje 500 (+ 550) og busslinje 83, men med lite omstigning. Korrespondansen mellom 500 og 83 til/fra Sofiemyr er i hovedsak lagt til Solbråtan. I tillegg finnes stoppestedene Oppegård Rådhus (83, 907), Kolbotn sentrum (81B) og Kolbotnkrysset (81 + 82E), 200 og 400 meter fra stasjonen.

Innfartsparkering med 60 plasser, langt mindre enn etterspørselen.

TusenFryd

Busslinjene 541 og 905 korresponderer her. Behov for SIS i retning Oslo. Behov for køordner retning Oslo pga mange reisende i TusenFryd-sesongen. Store parkeringsarealer, men ingen tilrettelagt innfartsparkering.

Dyrløkke

Korrespondanse mellom busslinjene 541 og 906 (/951), og mellom linjene 542 og 917. Noe forlengelse og oppgradering av holdeplassene langs rv152 (v/brannstasjonen) og langs rv153 (v/Shell) trengs. Behov for SIS på begge holdeplasser.

Tangen bru

Korrespondanse mellom busslinjene 501 og 911. Holdeplassen fungerer som terminal for Ytre Enebakk skole og Mjær ungdomsskole. Generell oppgradering trengs i tråd med trafikksikkerhetsplan for området. Mange skoleelever!

Holmlia stasjon

Togets linje 500 (+560) korresponderer med busslinje 80 og 80E til/fra Åsbråten. I tillegg finnes linjene 77, 77B og 79. Terminalen med buss og tog sett under ett er dårlig samordnet. Ny bussterminal er under bygging.

Ingen tilrettelagt innfartsparkering, men utbredt veikantparkering.

Hauketo stasjon

Korrespondanse mellom togets linje 500 og busslinjene 76, 77, 79 og 81A/B samt mellom busslinjer innbyrdes. Gangavstanden fra tog retning fra Oslo til bussterminalen er for lang. Rutetidene for buss tar ikke hensyn til den lange gangavstanden. SIS retning syd mangler.

Innfartsparkering med 100 plasser.

Ryen

Her går T4 og mange busslinjer, men i forhold til trafikken er det få omstigninger. Behovet er antagelig lite, og ingen linjer terminerer her. Eventuelle reisende som skal bytte, må som regel gå et stykke mellom stoppestedene som ligger på tre sider av rundkjøringen (pluss T-banen). Ingen rutemessig korrespondanse.

Mortensrud

Metrolinje 3 korresponderer med busslinjene 71 og 72. I tillegg finnes linjene 74, 76 og F4 (Flybusessekspress Ski-Gardermoen). Bussterminalen ligger ved sporkanten og det er optimal overgangsmulighet mellom buss og bane. Noe innfartsparkering i p-hus.

Rosenholm

Innfartsparkeringsplass med kapasitet for 200 biler. Lav togfrekvens og ingen knutepunktfunksjon.



Figur 6.7. Mortensrud knutepunkt (øverst) og Rosenholm stasjon med innfartsparkering (nederst).

7. Situasjonsbeskrivelse

7.1 Kunder og marked

Nå foretas årlig vel 14 millioner bussreiser på 25 linjer i Oslo syd og Oppegård. Busstilbudet har en årlig kostnad på vel 200 mill kr. Billettinntektene dekker 66 % av kostnadene.

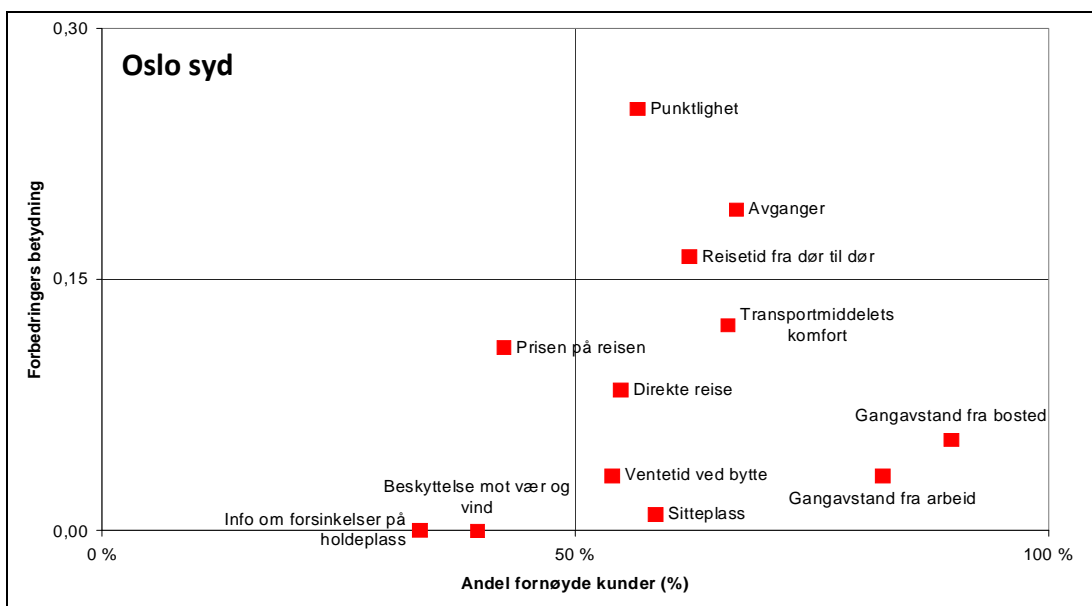
Motorisert kollektivandel i Oslo syd er 34 % (Oslo 41 %). Innenfor Oslo syd ligger Søndre Nordstrand marginalt høyere med 36 %. Andelen i Oppegård er ca 21 % (Akershus 15 %). Jernbaneorientert utbyggingsmønster og Nesoddens avhengighet av båt for rask forbindelse med Oslo bidrar til at Follo generelt har enn høyere kollektivandel enn gjennomsnittlig i Akershus. Således ligger også Ski og Vestby over gjennomsnittet.

Oppegårdbefolkningen er mer tilfreds med kollektivtrafikktilbudet (51 %) enn gjennomsnittet i Akershus (45 %). Follo samlet ligger for øvrig på samme nivå som Akershus i sum. Største negative avvik i Oppegård gjelder tilfredshet med tilgjengelighet til billettsalg og mulighet for sitteplass. For Follo for øvrig er også sitteplass et minuspunkt, og i tillegg kommer klimabeskyttelse på stoppestedene og punktlighet.

I Oslo syd er man merkbart mindre tilfreds med tilbudet (60 %) enn for Oslo for øvrig (71 %). Mest kritiske punkter er reisetid, frekvens, sitteplass og omstigninger. Eneste positive avvik gjelder pris.



Figur 7.1. Busslinje 83 i Kolbotn sentrum

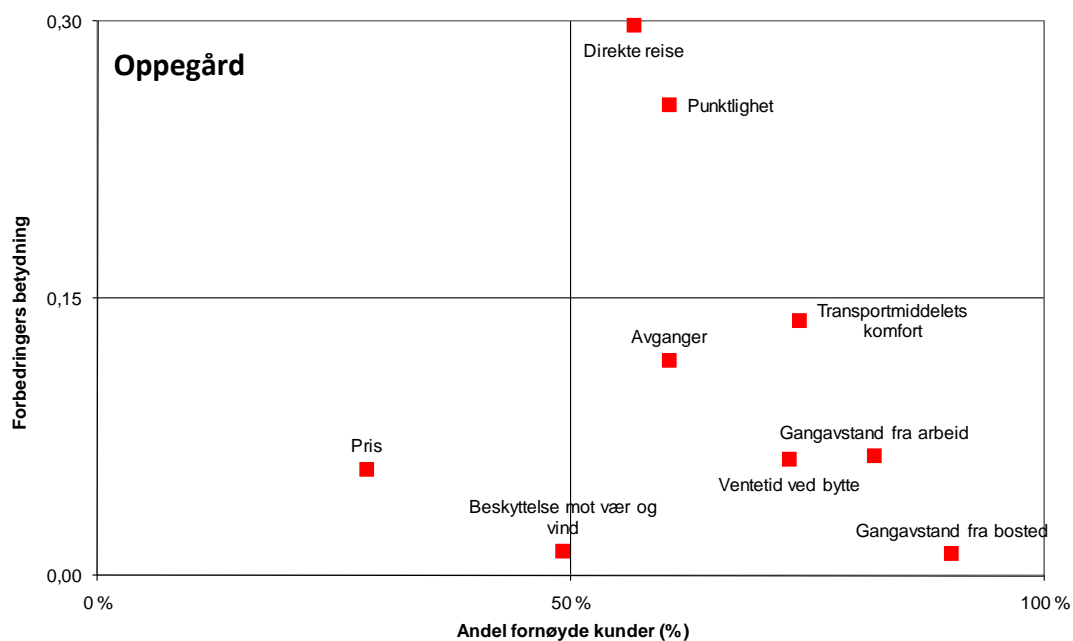


Oslo syd sammenlignet med øvrige Oslo	
Reisevaner	<ul style="list-style-type: none"> Lavere motorisert kollektivandel
Fordeling på driftsart	<ul style="list-style-type: none"> Benytter tog og metro mer, og buss mindre enn i Oslo for øvrig
Totaltilfredshet	<ul style="list-style-type: none"> Lavere tilfredshet med kollektivtilbudet
Lavere tilfredshet med	<ul style="list-style-type: none"> Antall avganger Reisetid fra dør til dør
Prioriterer følgende forhold høyere	<ul style="list-style-type: none"> Reisetid fra dør til dør Direkte reise Gangavstand fra bosted Transportmiddelets komfort

Reisevaner (tall i %)	Oslo	Oslo ex syd (A)	Grorud	Oslo syd (B)	Diff (B-A)
Kollektivandel av motorisert	41 %	43 %	38 %	34 %	⬤ -9 %
Andel omstigning	26 %	25 %	31 %	29 %	⬤ 4 %

Tilfredshet med tilbudet	Oslo	Oslo ex syd (A)	Grorud	Oslo syd (B)	Diff (B-A)
Antall telefonintervjuer (n)	2928	2289	679	639	
Totaltilfredshet med tilbudet	68 %	71 %	63 %	60 %	⬤ -11 %
Antall avganger	74 %	76 %	70 %	67 %	⬤ -9 %
Punktlighet	58 %	58 %	50 %	57 %	⬤ -1 %
Sitteplass	63 %	64 %	59 %	59 %	⬤ -5 %
Transportmiddelets komfort	69 %	70 %	65 %	66 %	⬤ -4 %
Reisetiden fra dør-til-dør	70 %	72 %	69 %	62 %	⬤ -10 %
Ventetiden ved bytte	58 %	59 %	54 %	54 %	⬤ -5 %
Mulighet for å reise direkte	59 %	60 %	59 %	55 %	⬤ -5 %
Gangavstand fra bosted	90 %	89 %	87 %	90 %	⬤ 1 %
Gangavstand fra arbeidsplass	83 %	83 %	83 %	83 %	⬤ 0 %
Info om forsinkelser på	38 %	39 %	35 %	34 %	⬤ -5 %
Beskyttelse mot vær og vind	42 %	42 %	39 %	40 %	⬤ -2 %
Prisen på kollektivreisen	40 %	39 %	43 %	43 %	⬤ 4 %

Figur 7.2. Kundenes bruk av og tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet i Oslo syd.



Reisevaner	Akershus	Oppegård (A)	Lørenskog (B)	Diff (A-B)
Kollektivandel av mot. transport	15 %	Ikke tilgjengelig pt		
Andel omstigning	29 %			

Tilfredshet med kollektivtilbudet *	Akershus	Oppegård (A)	Lørenskog (B)	Diff (A-B)
Antall telefonintervjuer (n)	6 241	287	354	
Totaltilfredshet	45 %	51 %	50 %	1,7 %
Avganger	53 %	60 %	63 %	-2,8 %
Punktlighet	60 %	52 %	53 %	-1,0 %
Sitteplass	76 %	74 %	78 %	-3,5 %
Transportmiddelets komfort	75 %	73 %	71 %	1,8 %
Ventetid ved bytte	50 %	53 %	47 %	6,2 %
Direkte reise	50 %	57 %	51 %	6,0 %
Gangavstand fra bosted	80 %	90 %	80 %	9,7 %
Gangavstand fra arbeid	78 %	82 %	78 %	3,8 %
Beskyttelse mot vær og vind	50 %	49 %	50 %	-1,0 %
Pris	25 %	28 %	26 %	2,1 %
Salgsted nær bosted/arbeid	43 %	35 %	42 %	-6,7 %
Mulighet for kjøp av SL billett	51 %	42 %	49 %	-7,3 %

* Tall for 2007 og 2008

Figur 7.3. Kundenes bruk av og tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet i Oppegård.

7.2 Trafikk

Banene har klart vesentlig mer trafikk enn busslinjene i sydområdet, med Østensjøbanen med flest passasjerer, fulgt av Lambertseterbanen og Ekebergbanen.

Linje 79 mellom Grorud og Holmlia er tyngst av busslinjene, men denne linjen er svært lang, og har mye av sitt marked også i Groruddalen. I kjerneområdet for studiene nå, som i alt har 14 millioner busspassasjerer, dominerer linjene 81 og 83 mellom Solli og Oppegård (Greverud/Tårnåsen). Blant østensjølinjene har 70, 71 og 76 størst trafikk. Linje 71 er svært trafikk tung til matebuss å være (Bjørndal – Mortensrud). Andre matebusslinjer har til dels liten trafikk, men har en viktig rolle for å kunne gi et komplett tilbud med akseptable gangavstander.

For badebusslinje 87 mellom Jernbanetorget og Ingierstrand finnes ikke gode trafikk tall, men de er svært lave, og det vises til økonomivurderingene nedenfor.

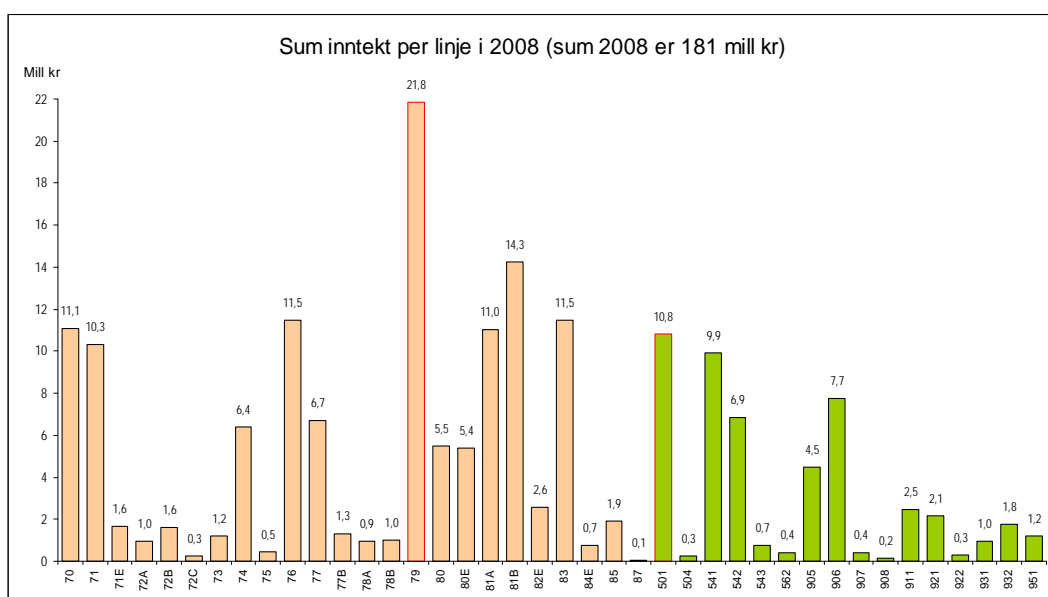
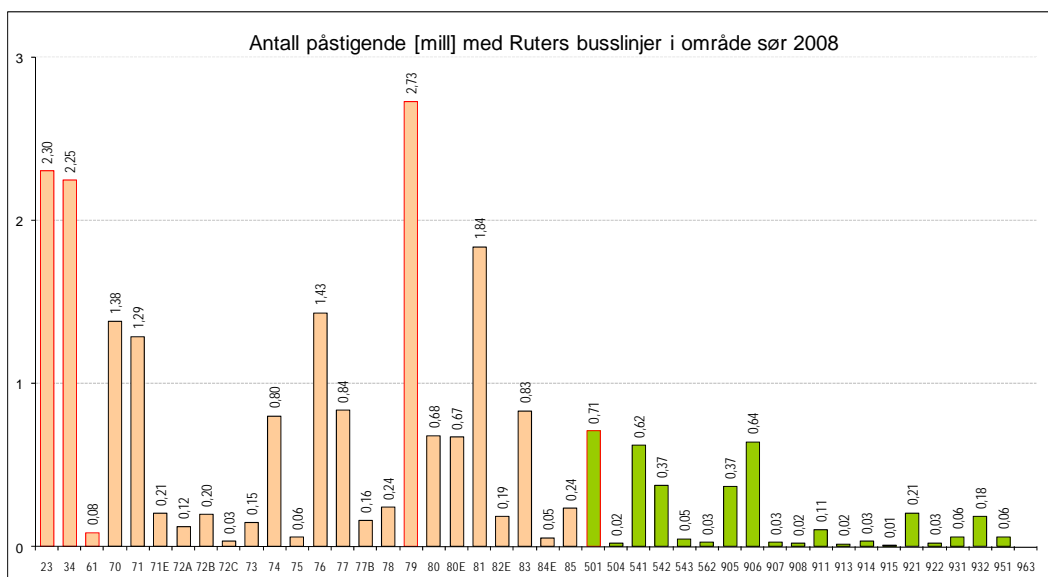
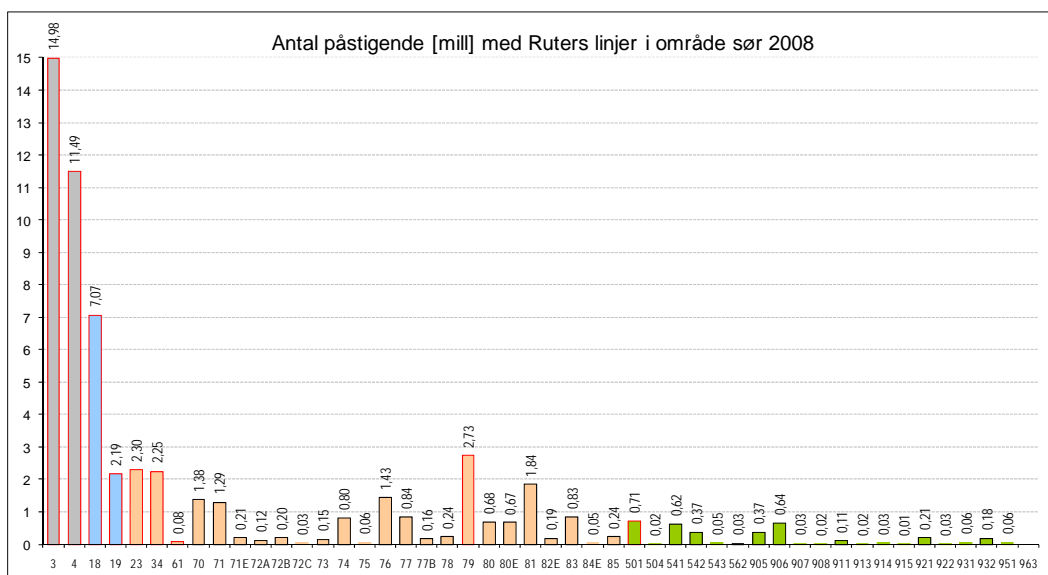
Typisk for mange av busslinjene i sydområdet er at de har en gunstig belastningskurve, med jevnt belegg over en relativt lang avstand. Mye av markedet ligger i Søndre Nordstrand, med en transportstrekning med begrenset av- og påstigning på veien til og fra sentrum.

Viktige knutepunkter er Mortensrud, Hauketo og Kolbotn.

Mortensrud knytter sammen metrolinje 3 og hele 8 busslinjer og er antakelig det fysiske best utformede knutepunktet i Oslo. Imidlertid er det ønskelig med mer direkte og dermed raskere tilknytning til E6.

Hauketo er et travelt knutepunkt for lokaltog og 4-5 busslinjer. Det er behov for bedre fremkommelighet for bussene forbi bilkøer på tilførselsveiene og lettere atkomst til sydgående togplattform.

På Kolbotn har det skjedd forbedringer ved at 83-bussen nå kjører Kolbotnveien (miljøgata) og har stopp utenfor jernbanestasjonen. Andre stoppunkter for 81B og ekspressbuss gjør imidlertid at knutepunktet fortsatt er utflytende og uoversiktlig.



Figur 7.4. Trafikk og inntekter linjevis.

7.3 Driftsøkonomi

Samlede driftskostnader for de busslinjene som det trekkes konklusjoner for nå, er vel 200 mill kr i året.

Fire busslinjer har tilskudd i området 10-20 mill kr i året, mens to har positivt driftsresultat, hver på ca 2 mill kr. Kostnad per påstigende varierer i området fra vel 4 til ca 30 kroner for det store flertallet av linjer. Badebussen mellom Oslo sentrum og Ingierstrand har en ekstrem kostnad per passasjer – størrelsesorden 100 kroner.

Linje 79 dominerer også i kostnadsbildet, men har en lav kostnad per passasjer. Tilsvarende gjelder tunge linjer som 70 og 76. For de kortere mate- og lokallinjene i Søndre Nordstrand er bildet sammensatt, og dette har vært en del av bakgrunnen for de endringene som foreslås.

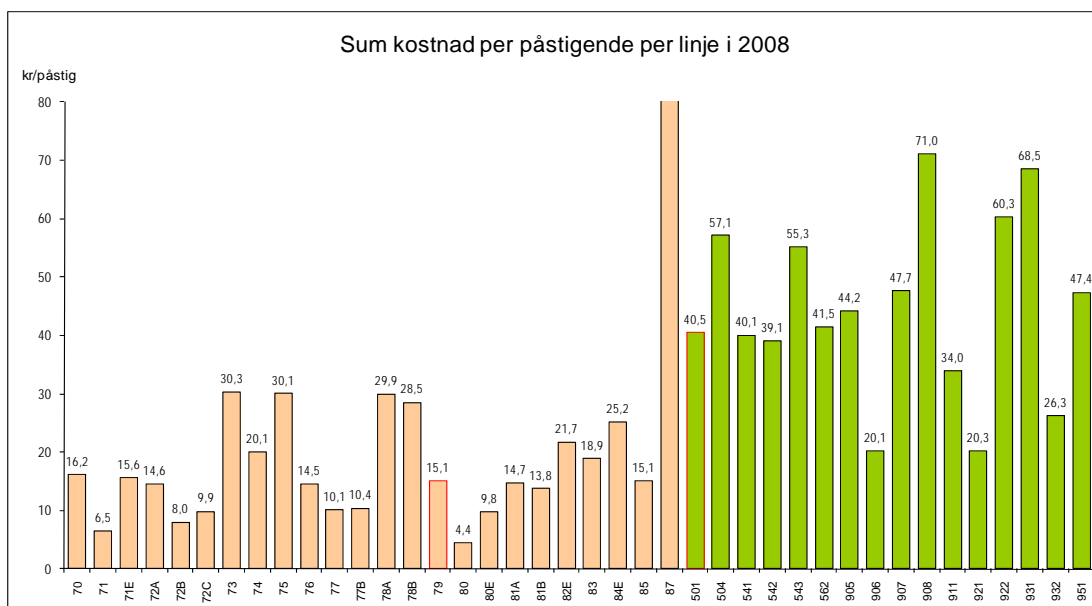
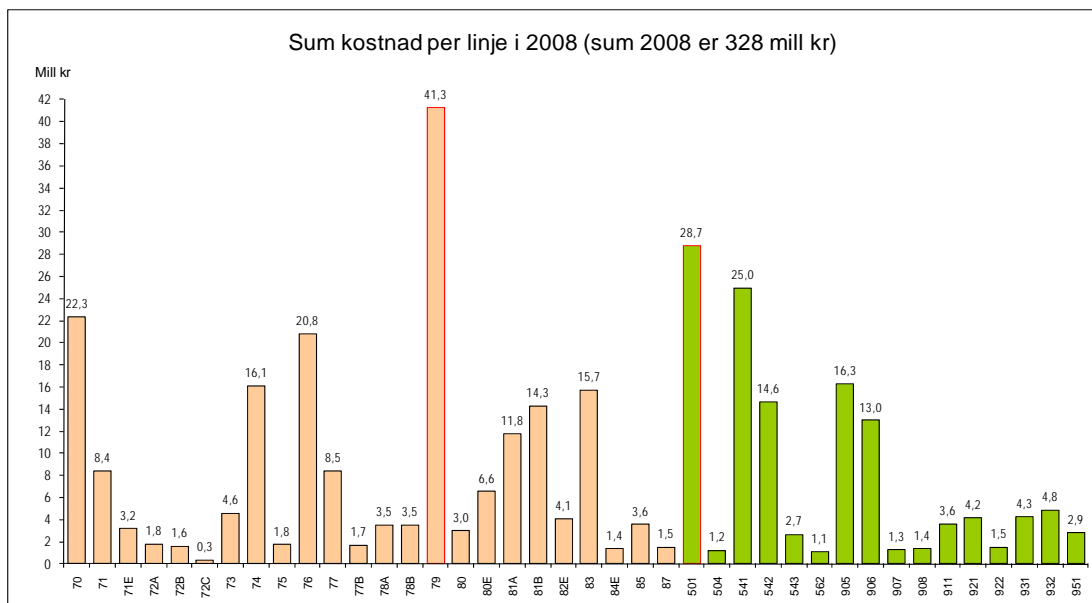
Ekspresslinjene 71E og 80E, som går parallelt med et i dag utilstrekkelig banetilbud, har god driftsøkonomi.

De linjene som i denne omgangen foreslås endret mest, er 81A og B og 83. Det foreslås frekvensdobling i grunnruten. Linjene har lav kostnad per passasjer, særlig tatt i betraktning at reisene er lange på disse bygrensekryssende bylinjene. Årsaken er primært høy utnyttelse, og en anstrengt kapasitet i dag.

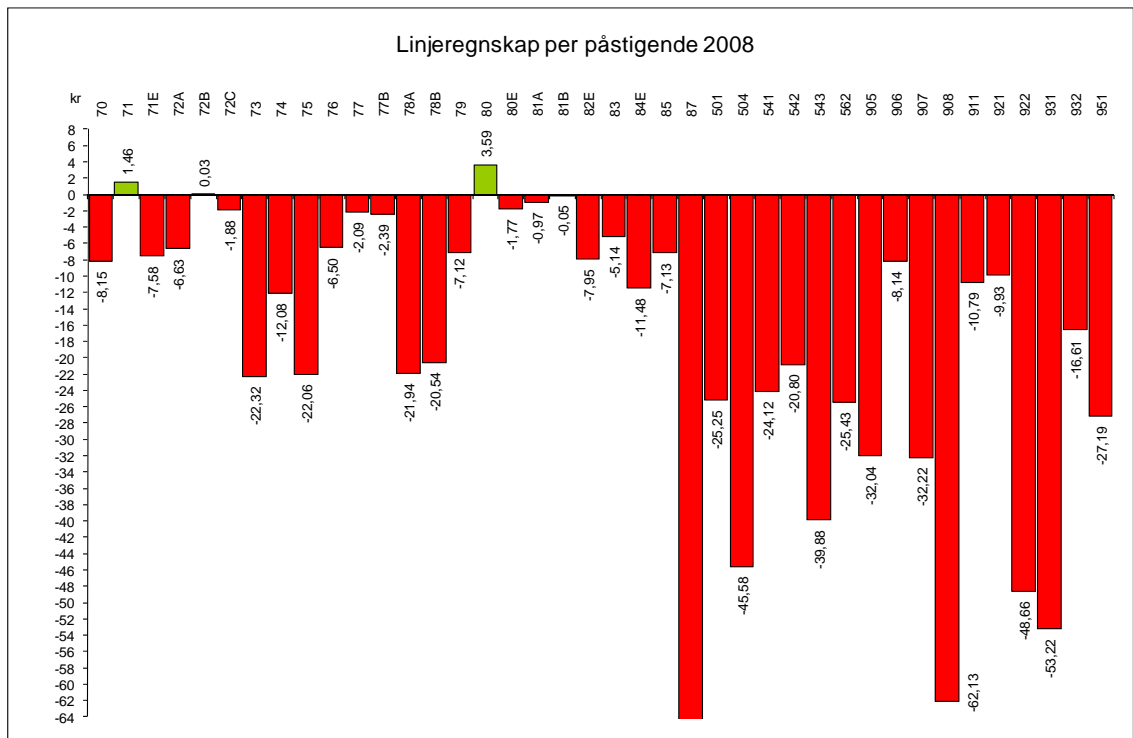
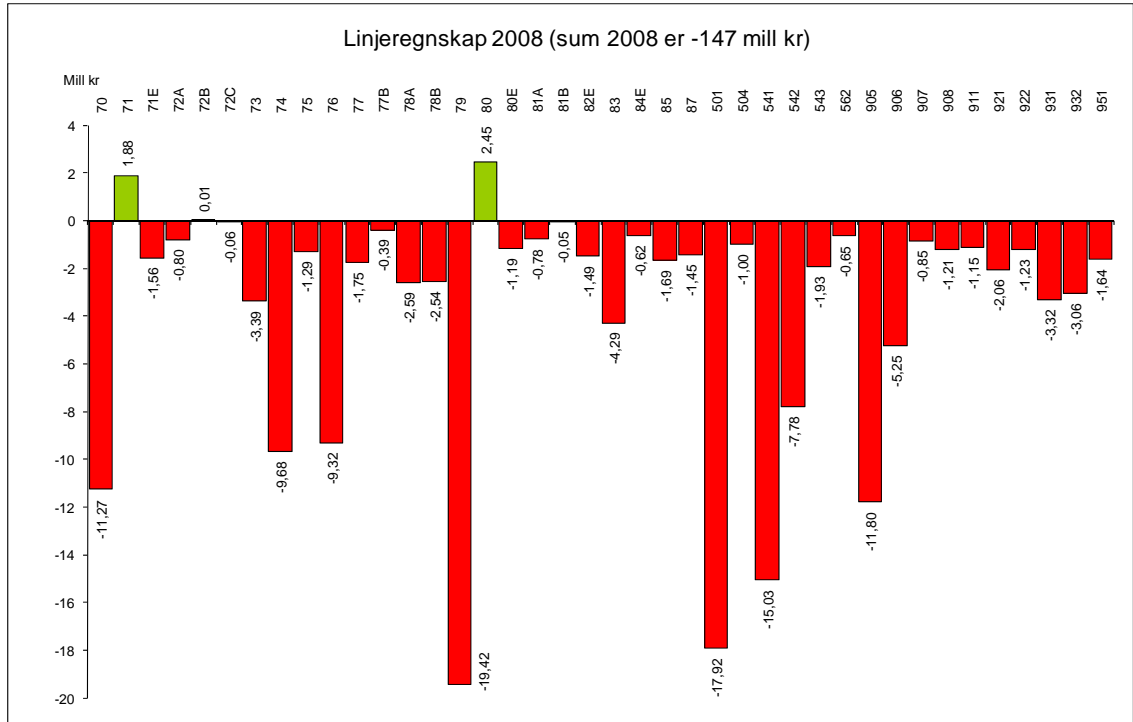
Linjeregnskapene viser noe av det samme bildet som gjennomgått foran.

De godt trafikkerte matebussene 71 Bjørndal – Mortensrud og 80 Åsbråten – Holmlia st. er fremstilt med positivt driftsresultat. Det presiseres at dette resultatet i noen grad er avhengig av forutsetninger med hensyn til inntektsfordelingen mellom buss og bane.

Ellers har lokale busslinjer som 73, 75 og 78 et høyt tilskudd per passasjer, mens de tyngste linjene har god kostnadsdekning.



Figur 7.5. Kostnadsbilde for busslinjene i sydområdet.



Figur 7.6. Resultatbilde for busslinjene i sydområdet.

8. Mål for endringer

Et mål oppfylgende nytt trafikktilbud må søke å oppfylle følgende:

- Færre frakjøringer og større sannsynlighet for sitteplass.
- Rom for befolkningsøkning.
- Økt kollektivtrafikkandel.
- Bedre totaltilfredshet med tilbudet.
- Økt effektivitet målt ved lavere kostnad per reise og tilsvarende lavere tilskuddsandel.

K2010 opererer med 28 % trafikkvekst frem til 2014 for å kunne ta all motorisert vekst og 12 % som beregnet virkning av de tiltakene som er modellberegnet innenfor dagens rammer med hensyn til økonomi og trafikkstyring. Det kan nå være rimelig å ha en ambisjon for sydområdet mellom disse målene for trafikkvekst.

Tilsvarende bør markedsandelen minst øke med ett til to prosentpoeng, om en skal ha vekst tilsvarende gjennomsnittsmålene i K2010.

Når det gjelder spørsmålet om en mer effektiv og også ellers mer målrettet rolledeling mellom buss og bane, står vi de nærmeste årene overfor kapasitetsbegrensninger som dessverre ikke gir rom for større endringer. Dette gjelder ekspressbuss 71E mellom Bjørndal og sentrum parallelt med Østensjøbanen, ekspressbuss 80E parallelt med toget mellom Holmlia og sentrum, og dessuten mulighetene for mer mating til Kolbotn og Hauketo. Imidlertid legges det opp til en struktur som legger til rette for senere omlegginger, og nå til noe mer mating til Hauketo, ved at 81B mellom Ødegården (nytt endepunkt) og Solli ender på Hauketo i lavtrafikkperioder.

Innføring av og tilpasning til RuterEkspress begrenses i første omgang til sondering av mulighet for avtale med operatøren av Flybussekspressen via Ryen, Mortensrud, Hauketo, Kolbotn, Sofiemyr og Langhus til Ski om lokaltrafikk på linjens sydlige del.

Effektivitetsmålet i K2010 for strukturelle endringer i linjenettet på 160 mill kr kan omsettes til en effektivitetsgevinst i størrelsesorden 5 % i denne utredningen.

9. Sentrale utfordringer

9.1 Sterke sider ved tilbudet, som bør videreutvikles

Område sør har stor grad av skinnegående betjening og dette bør ligge til grunn for den videre utviklingen av tilbudet. Et viktig tiltak er å få fulle tog lengder på det tilbudet som gis. Lambertseterbanen vil i løpet av 2010 kunne få full tog lengde og gi en svært tiltrengt kapasitetsøkning. Jernbanen vil også kunne ta en liten økning hvis eksisterende tog får full tog lengde, men dette er neppe realistisk før innføring av ny ruteplan (2013) og etter at nye togsett er levert. Lenger fram i tid ligger en tilbudsøkning på Østsjøbanen, som først vil kunne realiseres etter etablering av Lørensvingen, alternativt Ensjøsvingen.

Området har flere gode knutepunkter som letter mating mot de skinnegående driftsartene, og som gir god korrespondanse mellom busslinjene. For at dette skal fungere til kundenes beste, forutsettes det et tilstrekkelig plasstilbud på banene og god framkommelighet inn mot knutepunktene for bussene.

Arealutviklingen i området gir et godt grunnlag for god kollektivbetjening, og området har forholdsvis få korridorer av topografiske årsaker. Det er naturlig å konsentrere trafikken til eksisterende korridorer, men likevel mulig å gi et tilbud med god flatedekning. En styrke ved dagens tilbud er at store deler av området har et direkte rushtidstilbud til Oslo sentrum. En fortsatt satsing på betjening av de store korridorene er av stor viktighet.

Framkommeligheten er flere steder forbedret de siste årene gjennom en stadig utbygging av kollektivfelter. Mosseveien inn mot Oslo peker seg ut som et godt eksempel i denne sammenheng; Til tross for stadig større tilsig av biler i rushtidene har kjøretiden for bussene og reisetiden for kundene i liten grad blitt påvirket av dette. Det finnes imidlertid også eksempler på områder med et betydelig forbedringspotensial hva gjelder framkommelighet i område sør. F eks busser på E6 som sliter med forsinkelser i så vel morgen- som ettermiddagsrush, og Hauketo-området spesielt i morgenrush for alle linjer sørfra uavhengig av om de kommer Ljabrudiaagonalen, Nedre Prinsdals vei eller Ljabruveien.

9.2 Forbedringsbehov

Meget høy utnyttelse av kapasiteten på tog og metro i rushtiden gir liten eller ingen mulighet for økt mating fra buss til bane

Infrastrukturen for tog og metro i område sør er fullt utnyttet i forhold til antall tog det er mulig å kjøre på strekningen Moss-Oslo S, og gjennom fellesstrekningen på metronettet. I dag kan derfor økt kapasitet bare oppnås ved lengre tog. Linje 3 fra Mortensrud kjøres allerede med maksimal tog lengde, mens Lambertseterbanen har mulighet for en økt kapasitet fra 5 til 6 vogner i rushtiden.

Økt kapasitet på Lambertseterbanen er mulig fra sommeren 2010, men krever en vogntilgjengelighet på de nye MX-vognene på ca 90 prosent. Økt kapasitet på jernbanen er mulig ved at alle tog kjøres med full tog lengde. Dette synes ikke sannsynlig før NSB har mottatt 50 nye togsett, levert i løpet av 2013.

Vesentlig økt kapasitet på toget kan ikke oppnås før nytt dobbeltspor er bygget

Økningen i kapasitet på Østfoldbanen er avhengig av utbyggingen av nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski. Follobanen vil sannsynligvis ikke være på plass før tidligst 2018, hvilket er ved utgangen av anbudsperioden for Område sør. Busstilbudet i Follo må derfor legges til rette slik at det kan ta veksten i kollektivtrafikken frem mot åpningen av Follobanen. Hvis K2010s målsetning skal følges opp kreves betydelige midler til økt bussproduksjon de nærmeste årene.

Vesentlig økt kapasitet på Østensjøbanen og Lambertseterbanen kan ikke oppnås før utbygging av nytt strukturelt tiltak på metronettet

K2010 foreslår utbygging av Lørensvingen med mulig oppstart i 2014. Dette strukturelle grepet gir mulighet for 2 avganger per kvarter på en av grenbanene i sør, Østensjøbanen.

Hvis K2010s ambisjoner om vekst skal legges til grunn, vil det ikke gå lang tid før Lambertseterbanen også vil ha behov for økt kapasitet. Dette kan for eksempel løses ved en forbindelse mellom Furusetbanen og Grorudbanen/Ringbanen.

En eventuell økt mating til Helfyr knutepunkt vil kreve økt kapasitet på alle de 3 østlige grenbanene, ikke bare Furusetbanen og Østensjøbanen. Dette er ønskelig allerede i dag.

Vesentlig økt kapasitet på Ekebergbanen krever økning i vognparken

Trikkenettet er i dag stort sett fullt utnyttet i rushtidene. Dette gjelder spesielt de østlige grenene som har meget høy belastning i rushtidene. Økt kapasitet på Ekebergbanen kan bare oppnås ved innkjøp av nye trikker, forutsatt at det øvrige tilbudet skal opprettholdes. Prosessen knyttet til vognfornyelse er igangsatt, men det vil ennå gå flere år før man har mulighet for å øke frekvensen på Ekebergbanen.

Økt etterspørsel og markedsandel i sør må løses med buss

Infrastrukturen og vogntilgangen for de skinnegående transportmidlene i Område sør er utnyttet opp mot – og over – kapasitetsgrensen slik det er i dag. Fremtidig vekst i kollektivtrafikken og økning i markedsandelene de nærmeste årene må derfor løses med buss. K2010s ambisjon om å ta den vesentligste delen av veksten og en økning på 100 prosent frem mot 2030 krever en helt ny satsing på buss de nærmeste 5 til 10 årene i Område sør.

Innføring av de 3 foreslåtte E-linjene i sør vil kreve store ressurser som Ruter i dag ikke har til disposisjon. Hvis ambisjonene til K2010 skal legges til grunn vil det være et behov for økt ressurser langt ut over de 3 foreslåtte E-linjene.

Lav punktlighet på toget gir utfordringer for korrespondanse med buss

En overbelastning av dagens kapasitet på Østfoldbanen sammen med et betydelig etterslep på infrastrukturen gir store utfordringer i forhold til regulariteten og punktligheten. Dette gir ekstra utfordringer i forhold til viktige korrespondanser mellom buss og tog.

Lav stabilitet på rushtidstilbudet til Bergkrystallen

Metrolinje 1 skal forsterke kapasiteten og frekvensen på Lambertseterbanen i rushtiden. Denne løsningen er imidlertid ofte utsatt for innstillinger ved at linje 1 enten vender på Helfyr eller Majorstuen grunnet vognmangel. Denne usikkerheten gir utfordringer knyttet til betjeningen av Lambertseterbanen. Med nye vogner og høy tilgjengelighet på disse vil denne situasjonen kunne bli vesentlig bedre i løpet av annen halvdel av 2010. Kapasiteten vil dermed kunne økes med i overkant av 20 prosent i rushtiden og hele 100 prosent utenfor rushtiden.

Dårlig fremkommelighet for buss både til knutepunkter og mot Oslo sentrum

Flere steder i Område sør er fremkommeligheten for buss så dårlig at det vanskeliggjør god korrespondanse med toget. Buss i retning Oslo har spesielt store problemer på E6 mellom Mortensrud og Ryen der forutsigbarheten er meget liten.

Lavere markedsandeler i Oslo syd

Oslo syd, bydelene Østsjø, Nordstrand og Søndre Nordstrand, har lavere motorisert kollektivandel (34 %) enn Oslo for øvrig (41 %). Beboere i Oslo syd reiser noe mer med skinnegående trafikk, men langt mindre med buss enn i Oslo for øvrig.

Meget lav kundetilfredshet i Søndre Nordstrand

Bydel Søndre Nordstrand har en meget lav kundetilfredshet sammenlignet med resten av Oslo. Avganger, punktlighet og reisetid dør til dør er forhold som skiller seg mest ut i negativ retning.

Svak forbindelse mellom Nesodden og Ski

Ski er regionsenteret i Follo, med relativt god kollektiv tilgjengelighet fra de øvrige kommunene. Forbindelsen med Nesodden er imidlertid svak, og forbedringsmuligheter undersøkes i det videre arbeidet.

Lav standard og dårlig vedlikehold av regionbussene gir dårligere komfort

De grønne bussene har en generelt dårlig standard som følge av et dårlig vedlikehold over flere år. Dette vil først forbedres ved nytt anbud i 2012, med strakstiltak før den tid prioriteres.

Mangelfull trafikkstatistikk gir et svakt planleggingsgrunnlag

Dokumentasjon av dagens trafikk lar seg ikke gjøre for flere av de viktigste busslinjene i sør. Sammenligning mot anbefalt alternativ blir derfor meget vanskelig å dokumentere. Manglende data har imidlertid blitt forsøkt kompensert gjennom trafikkplanleggere med god lokalkunnskap som har gjort seg ulike erfaringer over mange år i det aktuelle området.

RuterBy har en relativt høy offentlig tilskuddsandel

Offentlig kjøp av busstjenester for linjene 70-87 er beregnet til 147 (328-181) mill kr per år i 2008, som er en forholdsvis høy tilskuddsandel for et busstilbud i Ruters byområde. En utfordring vil være å oppnå økte midler til en satsing utover dagens tilskuddsnivå for å svare på Ruters målsatte trafikkvekst. Veksten i rushtidene må dessuten i all hovedsak tas av buss inntil ny infrastruktur er på plass for tog (ca 2018) og metro.

Eksisterende planer er for langsiktige og tar ikke nok hensyn til kapasitetsutfordringene for tog og metro på kort og mellomlang sikt

Det kan virke som om eksisterende planer og utredninger ikke tar tilstrekkelig hensyn til utfordringene før utbyggingen av nytt strukturelt grep på metronettet og nytt dobbeltspor for jernbanen mellom Oslo S og Ski. Hovedutfordringene må løses med buss de nærmeste 5 til 10 årene, uten at dette gjenspeiles i de planene som er utarbeidet.

Ruter har liten påvirkningsmulighet på togtilbudet og ressurser knyttet til dette

Ruter har liten påvirkningsmulighet med hensyn til hvordan tilbudet utvikles og hvilke ressurser som benyttes på tilbudet når det ikke er kapasitet til å ta unna trafikken med tog.

Ulikheter i trafikantinformasjon og salgsnett fra tidligere Sporveien og SL består

Trafikkinformasjonen i Område sør er meget forskjellig ut fra tidligere informasjon gitt av Sporveien og SL. Linjenettkart for Oslo sør har en god kvalitet og stemmer med dagens rutetilbud. For Follo finnes det ikke tilsvarende linjenettkart for hele området, men SL har tidligere utarbeidet egen linjenettkart for deler av tilbudet i Område sør. Disse kartene har et forbedringspotensial, og det er ikke prioritert å holde disse à jour med endringer i rutetilbudet.



Figur 9.1. Fremkommeligheten er blitt god og stoppestedsstandarden høy ved de tiltakene som i 2009 er ferdigstilt i og ved Herregårdskrysset på Mosseveien.

10. Forslag til nytt trafikktilbud

I det følgende gis en kort beskrivelse av foreslåtte endringer fra 2011. Linjer som ikke er omtalt, foreslås ikke endret. Ytterligere endringer kan bli aktuelt senere, sett i sammenheng med nytt jernbanetilbud fra 2013, og senere 7,5 minutters rute på Østensjøbanen. På Østfoldbanen vil endringene i første omgang i hovedsak være begrenset til normaltrafikk utenom rushtid, samtidig som Kolbotns rolle som knutepunkt styrkes.

Linje 70 Vika - Skullerud

Linjen får øket tilbudet i rushtidene fra 6 til 8 avganger i timen. Tiltaket foreslås gjennomført fordi linjen allerede i dag har kapasitetsproblemer og at tilstrømningen forventes å øke i forbindelse med videre utbygging i Kværnerbyen.

Linjene 71 Bjørndal – Mortensrud og 71E Jernbanetorget - Bjørndal

Det foreslås i utgangspunktet ikke endringer på disse linjene i neste anbudsperiode.

Det er ikke forventet tilbudsøkning på metrolinje 3. Det antas at linjene 71 og 71E vil ha god nok kapasitet de nærmeste årene. Det har underveis i arbeidet vært vurdert å utvide driftstiden på linje 71E (Bjørndal ekspress), men det kan vanskelig forsvares økonomisk. Innføring av veipricing sammen med økt fremmekommelighet på E6 vil gjøre det meget aktuelt med økt innsats på linje 71E før økt kapasitet på Østensjøbanen er mulig.

Linjene 72A/B/C Matebusser Mortensrud

76 Helsefyr - Hauketo

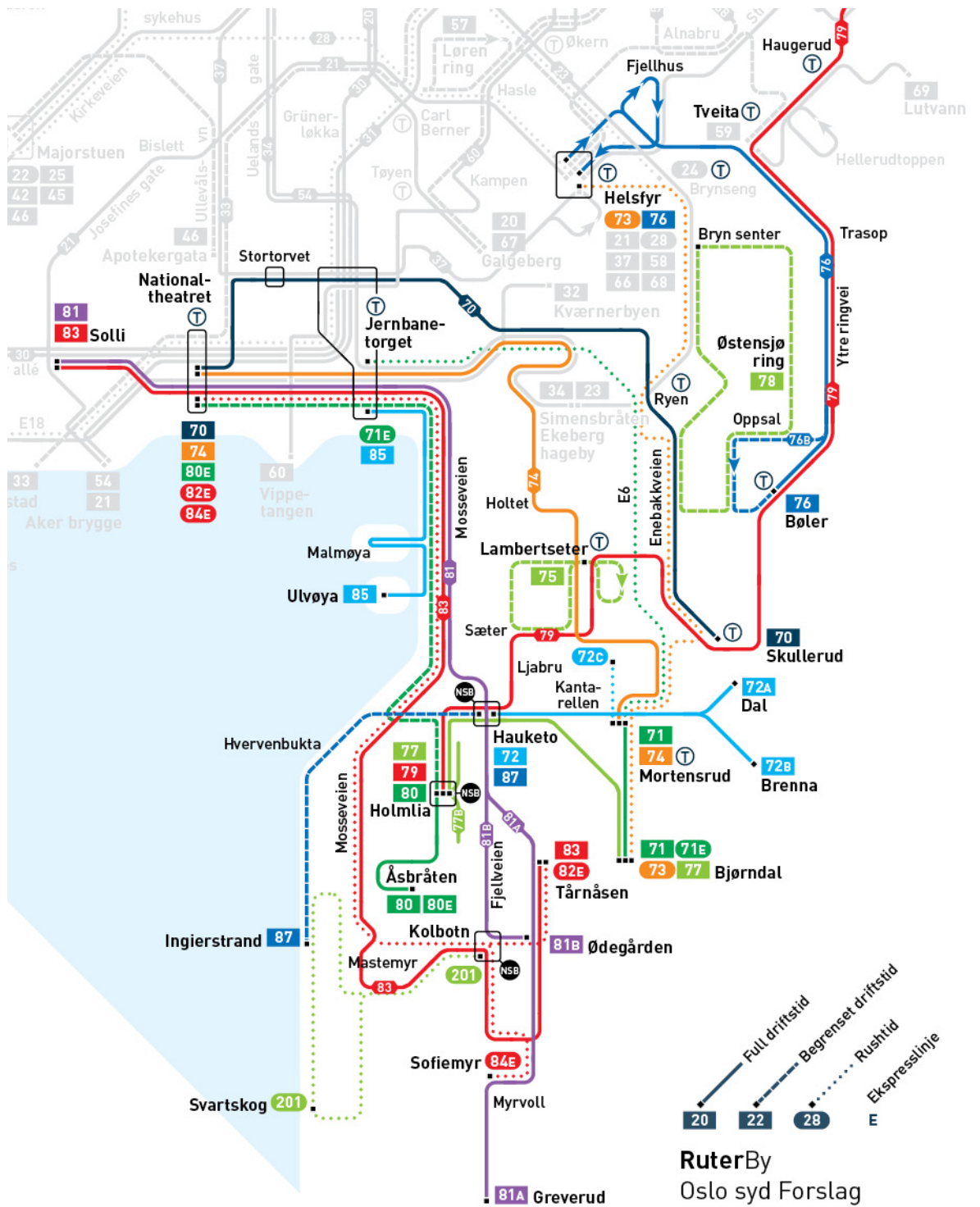
Linjene 72A og 72B foreslås forlenget fra Mortensrud til Hauketo til erstatning for linje 76, som foreslås avkortet til Bøler. På denne måten vil vi kunne fristille linje 76 og få en mer optimal takting i forhold til linje 79 på strekningen mellom Bøler og Tveita. I dag henger både linje 76 og 79 på toget på Holmlia/Hauketo og det gjør at de stort sett går i følge på fellesstrekningen langs Ytre ringvei. Dessverre mister kundene på stoppestedet Skullerudbakken tilbudet utenom rush, men det ansees som en mindre ulempe enn den fordel vi oppnår for øvrig med dette tiltaket.

Forlengelsen av linjene 72A og 72B fra Mortensrud til Hauketo, som erstatning for linje 76 vil styrke tilbudet på denne strekningen fra 2 til 4 avganger per time. Dette gjør at vi skaper forbindelse fra Mortensrud vest/Kantarellen til alle tog på Hauketo. Vi vil også oppnå en vesentlig bedre regularitet ved å gjøre dette grepet siden strekningen nå betjenes med en lokallinje og ikke en lengre pendellinje. I tiltaket ligger også en styrking av tilbudet til Dal og Brenna, som nå vil få et busstilbud i full driftstid alle dager.

Linje 74 Vika – Ekeberg - Mortensrud

Driftstiden foreslås utvidet på denne linjen. I dag avsluttes kjøringen ca kl 2130 alle dager, men stadige henvendelser fra kundene våre om dette gjør at vi nå vil innføre full driftstid også på denne linjen.

Det er også ønskelig med en dubleringsavgang til i morgenrushet og vi har valgt å ta den med i det foreslåtte rutetilbudet.



Figur 10.1. Foreslått nytt linjenett i Oslo syd og Oppegård fra 2011.

Linje 77 Holmlia - Bjørndal

Linjen får økt tilbudet fra to til fire avganger per time utenom rush. Tiltaket foreslås for å bedre forbindelsene i bydel Søndre Nordstrand og som en følge av at den Oslo-rettede linje 81 også foreslås med fire avganger per time. Det er lagt opp til korrespondanse mellom disse to linjene og toget på Hauketo.

Linje 79 Grorud - Holmlia

Dette er den tyngste busslinjen i området, mht så vel passasjerer som kostnader.

Mellomavgangene i rushtidene foreslås forlenget fra Tveita til Furuset. Årsaken til dette er stadige frakjøringer på hovedavgangene på denne strekningen. Tiltaket vil gjøre at vi kan oppnå jevnere fordeling på bussene enn det vi oppnår i dag.

Linje 80E Vestbanen - Holmlia

Linjen kjøres parallelt med toget for å øke frekvens og kapasitet. Tilbudet bør avvikles så snart togtilbudet kan forbedres.

Linjen tar i dag passasjerer bare i mest trafikkerte retning. Det foreslås å innføre toveis trafikk, men ingen utvidelse av driftstiden. Mandag-fredag kjøres denne linjen i dag bare mot sentrum fram til ca kl. 1430 og bare fra sentrum etter dette. Nå foreslås det å kjøre toveis hele driftstiden. Dette gjøres etter ønske fra kundene, fordi dagens togtilbud ikke er tilstrekkelig. Når lokaltoget fra Holmlia får fire avganger i timen (sannsynligvis i 2013) må tilbudet på denne linjen igjen vurderes. Videre foreslås en styrking av tilbudet fra fire til seks avganger i timen mellom 0700 og 0800 i rushretningen. Dette er et helt nødvendig tiltak pga allerede overfylte busser i denne timen.

Linjene 81A og B Solli – Tårnåsen/Kolbotn - Greverud

Disse to linjene foreslås rendyrket mer enn i dag. De to vil fortsatt sammen danne rutetilbudet mellom Prinsdal og Oslo, men får noe endret trasé i Oppegård.

Linje 81A vil bli hovedlinjen på strekningen og kjøres i samme trasé som i dag (Solli – Jernbanetorget – Prinsdal – Tårnåsen – Greverud). Dette er for øvrig samme traséføring som er forslått for linje E5 i K2010. Linjen foreslås kjørt med fire avganger i timen i rushretningen og for øvrig to avganger i timen. Dette er en dobling av antall avganger i forhold til dagens ruteopplegg og vil gi en sårt tiltrengt kapasitetsøkning spesielt i rushtidene.

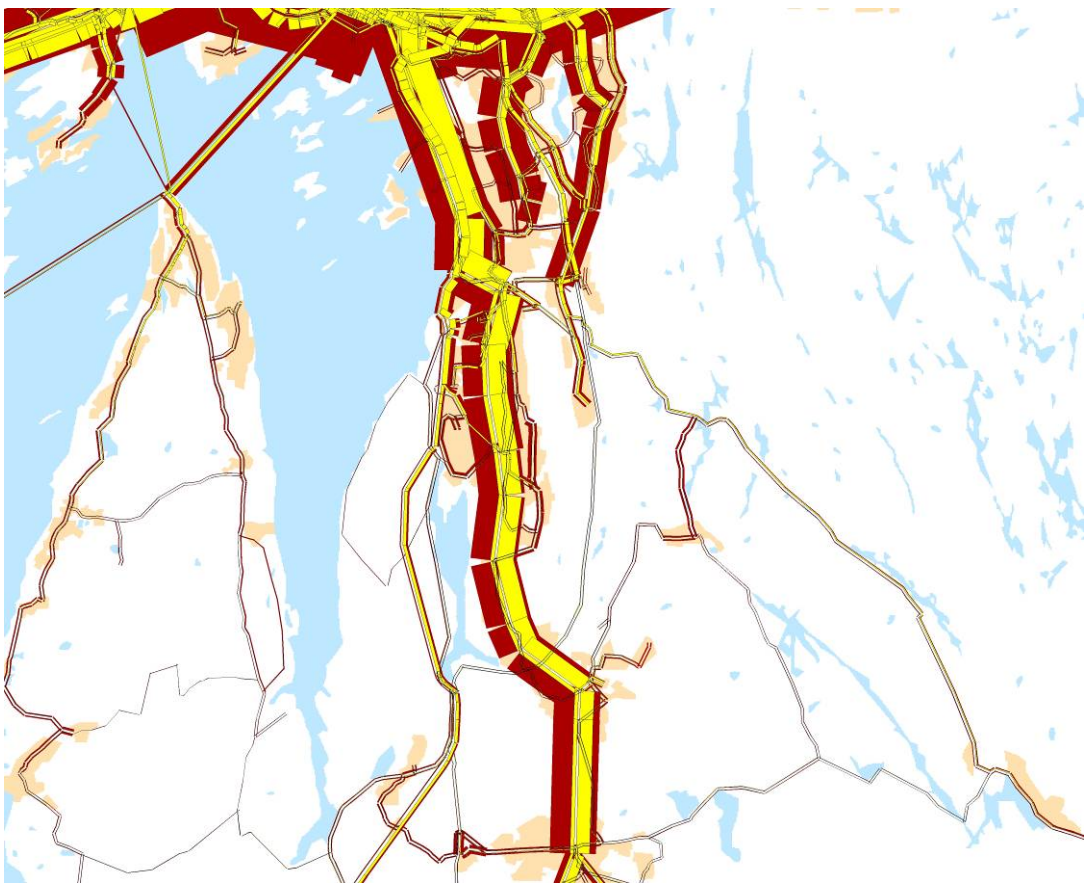
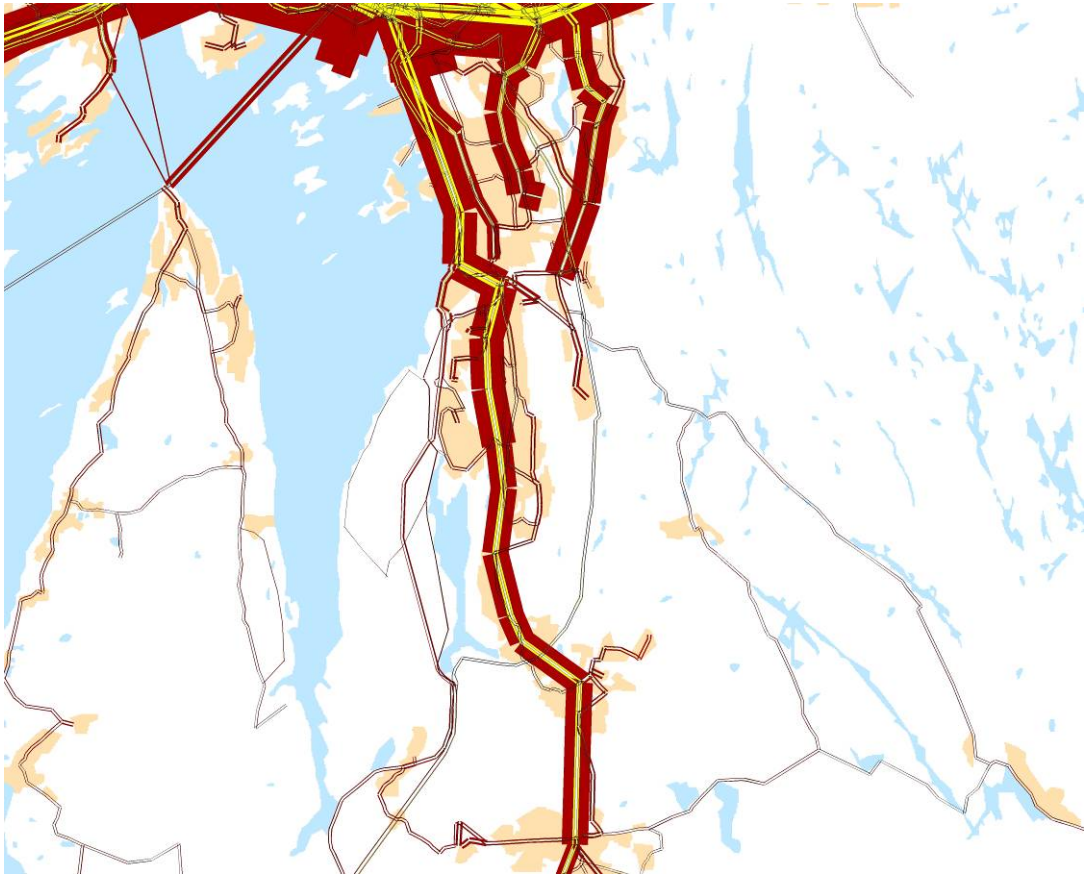
Linje 81B avkortes til Ødegården. Strekningen Ødegården – Greverud betjenes av linje 81A i stedet. Linjen foreslås kjørt med fire avganger i rushretningen (som i dag) og for øvrig med to avganger i timen. På sen kveld og hele søndag kjøres bare en avgang i timen og kun på strekningen Ødegården – Fjellveien – Hauketo. På Hauketo vil linje 81B i disse periodene gi overgang til linje 81A og lokaltoget.

Linjene 81A og 81B vil, i de periodene begge kjøres med to avganger i timen gi jevn 15 min. rute på fellesstrekningen Prinsdal – Oslo.

Linjeregnskapene viser noe av det samme bildet som gjennomgått foran.

De godt trafikkerte matebussene 71 Bjørndal – Mortensrud og 80 Åsbråten – Holmlia st. er fremstilt med positivt driftsresultat. Det presiseres at dette resultatet i noen grad er avhengig av forutsetninger med hensyn til inntektsfordelingen mellom buss og bane.

Ellers har lokale busslinjer som 73, 75 og 78 et høyt tilskudd per passasjer, mens de tyngste linjene har god kostnadsdekning.



Figur10.2 Kapasitet inkludert ståplasser(rød)og etterspørsel (gul) i begge retninger i området mellom Oslo og Ski. Dagtid øverst og morgenrush nederst. Tog og metro dominerer.

Linjene 82E og 84E Vestbanen/Nationaltheatret – Tårnåsen/Sofiemyr

Disse to linjene foreslås kjørt i samme omfang som i dag. Alle avgangene foreslås dog kjørt med boggibuss. I tillegg foreslås linje 84E kjørt via Fiskevollen for å avlaste de linjene som allerede går der i dag. Linje 82E gis 10 min intervall, slik at dagens dubleringsavganger gir økt frekvens og ikke bare økt kapasitet. Sammen med større busstype enn det som kjøres i dag vil dette gi en svært tiltrengt kapasitetsøkning.

Linje 83 Solli – Trollåsen – Kolbotn – Sofiemyr - Tårnåsen

Linjen består egentlig av to deler og har noe ulik karakter før og etter Kolbotn. Omlegging til mer mating til tog bør skje når kapasitet og frekvens på toget øker.

På denne linjen foreslås en frekvensforbedring utenom rushtidene fra en til to avganger i timen og en økning av kapasiteten i rush ved at avganger som i dag kjøres med singelbuss kjøres med boggibuss i stedet.

Linje 85 Jernbanetorget – Malmøya - Ulvøya

På denne linjen foreslår vi å gjeninnføre full driftstid. I dag avsluttes kjøringen på denne linjen ca kl 2130. Havneveien foreslås ikke lenger betjent, for å gi et enhetlig tilbud på linjen. Dette har imidlertid ingen betydning for driftskostnadene.

Linje 87 Jernbanetorget – Ingierstrand (og linje 76 Helsfyr – Hauketo (- Hvervenbukta)

Badebuss 87 har høy kostnad og lav trafikk, og skiller seg ut med ekstremt høy kostnad per passasjer. Dagens rutetilbud til strendene langs Bundefjorden foreslås følgelig endret. I stedet for en linje fra sentrum til Ingierstrand og forlengelse av linje 76 fra Hauketo til Hvervenbukta foreslås en ny linje 87 fra Hauketo via Hvervenbukta til Ingierstrand i korrespondanse med lokaltoget på Hauketo, som også er knutepunkt for en rekke buslinjer. Linjen foreslås kun kjørt i skolens sommerferie (58 dager) med to avganger i timen og driftstid 0900 – 2100.

For reise fra sentrum til Nordstrand bad, Katten og Hvervenbukta er det økede tilbudet på linje 83 en god erstatning og for reise til Fiskevollen kan også det forbedrede tilbudt på linje 80E benyttes.

Linje 907 Kolbotn - Svartskog

Linje 907 tilhører i dag anbudet i Follo. Dette er en lite logisk løsning siden linjen betjener et område som geografisk hører sammen med de øvrige linjene i Oppegård. Linjen foreslås derfor inkludert i pakker for Oslos syd og Oppegård ved tilbudsendringer.

Hoveddelen av avgangene foreslås forlenget fra Kolbotn til Sofiemyr (Oppegård videregående skole). Nytt linjenummer tildeles i samsvar med prinsippene i trafikantinformasjons- og designprogrammet (TID).

Flybussekspress Ski – Langhus – Greverud – Sofiemyr – Kolbotn – Hauketo – Mortensrud – Ryen – Gardermoen

Linjen tilsvare i hovedtrekk E7 som skissert i K2010. Det bør foretas sondering med nåværende operatør om takstsamarbeid og lokaltrafikk på den sydlige delen av linjen i første omgang.



Figur 10.3. Kapasitet inkludert ståplasser (rød) og etterspørsel (gul) for busstrafikken i begge retninger i Oslo syd og Oppegård. Dagtid til venstre og morgenrush til høyre.

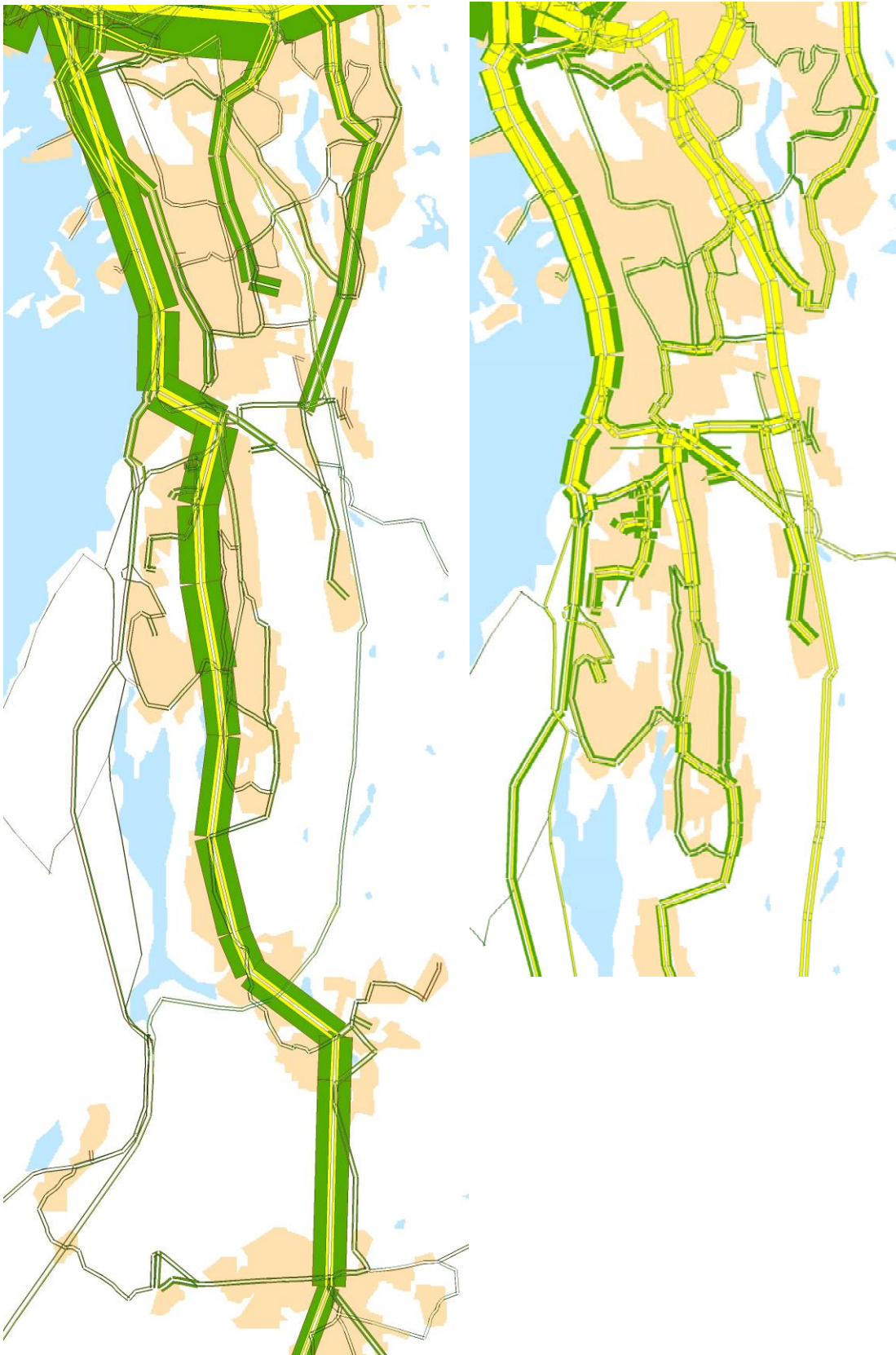
Kapasitet og etterspørsel

Figurene 10.2 – 10.4 illustrerer forholdet mellom foreslått kapasitet og beregnet etterspørsel i 2014.

Tog- og metrotilbudet dominerer i sydområdet. I rushtiden er kapasiteten rimelig godt utnyttet, også etter den styrkingen av togtilbudet som er lagt til grunn fra 2013.

Busstilbudet på hovedlinjene 81A og 81B og 83 er foreslått styrket med frekvensdobling. Etter Kolbotn eller bygrensen er tilbudet likevel rimelig godt utnyttet. Svake utnyttede tilbud i større omfang finner vi særlig på Tårnåsen, som har 30 minutters rute både mot Prinsdal og Oslo og mot Kolbotn. Dette er imidlertid vanskelig å unngå når en skal ha sammenheng i nettet. Linje 81A er svakt utnyttet syd for Sofiemyr, selv etter at den er alene, ved at 81B snur på Ødegården.

Siggerudbussen er svakt utnyttet også i rushtid, men foreslått tilbud oppfattes som en minimumsstandard.



Figur 10.4. Sitteplasskapasitet og etterspørsel på dagtid. For alle driftsarter i området mellom Oslo sentrum og Ski til venstre og for buss i Oslo syd og Oppegård til høyre.

11. Konsekvenser

11.1 Trafikk- og inntektsvekst

Summen av foreslåtte endringer i trafikktilbudet vil i følge gjennomførte beregninger gi en trafikk- og inntektsvekst frem til 2014 på ca 19 %. Omtrent halvdel skyldes generell markedsvekst og en tilsvarende halvdel de gjennomførte forbedringene. Økningen ligger mellom modellberegnet vekst i K2010 ut fra foreliggende rammer på 12 % og den veksten på 28 % som synes nødvendig for å ta all motorisert trafikkvekst. Det arbeidsmålet som er satt for tiltak i planområdet, er dermed nådd.

11.2 Markedsandel

Frem til 2014 ventes kollektivtrafikkandelen å øke med tre prosentpoeng - fra 36 % til 39 % i Søndre Nordstrand og fra 21 % til 24 % i Oppegård. Dette er i overkant av skissert mål. For Oslo syd for øvrig ventes ingen større endring. Sannsynligvis vil det først være den tilbudspakken som kan gis ved innføring av 7,5 minutters rute på Østensjøbanen som vil gi utslag til en akseptabel kostnad.

11.3 Kundetilfredshet

For de områdene der det er foreslått størst endringer, er det foretatt en gjennomgang av aspekter som antas å påvirke kundetilfredsheten. Dette gjelder området Mortensrud/Skullerud/Hauketo med Nebbejordet og for kolbotnlinjene. For omleggingsgruppene konkluderer vurderingene med en i sum positiv kunde verdi. Beregning av generaliserte reisekostnader for alternativ betjening av Nebbejordet gir tilsvarende positivt resultat, med 4,5 % reduserte reisekostnader.

For øvrig ventes at bedre tilpasning av kapasitet til etterspørsel vil gi økt tilfredshet med sitteplasstilbudet. Også misnøye med frekvens bør reduseres i deler av området.

Kritiske forhold i kundetilfredsheten i området tilsier videre at det parallelt med forbedringer i trafikktilbudet bør arbeides videre med bedre fremkommelighet som bidrag til bedre punktlighet, og dessuten økt stoppestedsstandard og et tettere salgsnett. Når det gjelder fremkommelighet, har blant annet tilførselsveiene til Hauketo knutepunkt høy prioritet.

11.4 Driftsøkonomi

Siden det allerede i utgangspunktet til dels er et underdimensjonert tilbud i området, vil det være begrenset rom for flere passasjerer og økt markedsandel uten kapasitetsøkning. Det er således lagt opp til 9 % produksjonsøkning for å svare på dagens til dels overbelastede tilbud og underliggende markedsvekst (befolkningsvekst). Til dette er lagt en produksjonsøkning på ytterligere 9 % som følge av satsing på tilbudsforbedringer i tråd med prinsippene i K2010. Dette gir i sum nær 18 % produksjonsøkning i anbefalt løsning.

Muligheter for reduksjon i busstilbudet når tog- og metrotilbud er utvidet som forutsatt, og betydningen av at det er rom for trafikk- og inntektsvekst uten tilsvarende kapasitetsøkning i en del år fremover, er kommentert og vurdert nedenfor.

Som nevnt er en produksjonsøkning på 18 % ikke tilstrekkelig til å innfri målet om at Ruter skal ta det vesentligste av trafikkveksten i Oslo syd og Oppegård. Den anbefalte modellen kan oppskaleres til et tilbud som svarer bedre på Ruters mål, alternativt nedskaleres til et tilbud som kun svarer på underliggende markedsvekst, eller om nødvendig ned til et rutetilbud som ikke gir kostnadsøkning utover dagens nivå. Dette vil imidlertid gi betydelige kapasitetsproblemer og redusert markedsandel.

Det er sannsynlig at transportmodellen undervurderer de positive etterspørselsvirkningene av anbefalt trafikktilbud. Beregnet nivå ventes nådd i 2014 ved gjennomføring av tilbudsendringer i 2011. Nøkterne vurderinger tilsier at merinntektene som følge av anbefalt rutetilbud vil gi en inntektsvekst på ca 13 mill kr per år fra 2014. Usikkerheten er imidlertid til stede ettersom anslagene varierer mellom 9 til 18 mill kr per år. Den underliggende økningen i inntekter fra 2009 til 2014 er anslått til ca 12 mill kr. Med dette menes økte inntekter som følge av trafikkvekst uavhengig av tilbudsutvidelser, men forutsatt tilstrekkelig kapasitet. Sum inntektsøkning er følgelig 25 mill kr per år.

Totalt gir anbefalt rutetilbud en økning på ca 36 000 rutetimer per år med et økt behov på 10 busser i drift samtidig. Størst er produksjonsøkningen på linjene 80E, 81A og 83. Stor reduksjon på linje 76 henger sammen med tilsvarende økning på linjene 72A og 72B, som overtar 76s rolle lokalt på strekningen mellom Hauketo og Kantarellen.

Oppegårdlinjene får størst vekst i antall rutekilometer, med over halvparten av den totale veksten. Dette har direkte sammenheng med at det er disse linjene som i dag har hyppigst kapasitetsbrist. For Østensjølinjene forslås en liten produksjonsøkning i antall rutekilometer, men det kreves en økning i materiellparken på 3 busser.

Beregningen viser endringen i produksjon fra 2009 til 2012, men det er mulig å gjennomføre endringen også før 2012. Anbudspakke Østensjø skal ikke være med i utlysningen i 2010. Endringer på busslinjene i denne pakken må derfor på kort sikt gjøres innenfor gjeldende kontrakter. De andre endringene som foreslås kan også gjennomføres før oppstart av nytt anbud hvis dette viser seg å være fornuftig.

Med forutsetningene om dagens enhetskostnader også på anbefalt rutetilbud vil kostnadene øke med ca 36 mill kr eller 17,5 prosent fra 2009 til nytt rutetilbud.

Når tog- og metrotilbudet er utviklet som forutsatt, slik at parallell busstrafikk i noen grad kan reduseres, vil også kostnadene gå ned. Skisserte kutt i linjene 71E (Bjørndal), 80E (Holmlia) og 81B (Ødegården) og 83 (Trollåsen -Tårnåsen) vil gi en gevinst på 10-15 mill kr i året.

Tabellen nedenfor viser beregning av økonomiske virkninger for årene 2012-2014 og et grovt anslag for 2016/2017. Det er lagt til grunn at anbefalt rutetilbud innføres senest fra oktober 2011. Tilpasninger til bedre togtilbud kan gjøres fra 2013, eventuelt gradvis.

Gevinst av eventuell pendling mellom 81 og 143 er ikke medregnet.

År	Inntekt	Endring	Kostnad	Endring	Tilskudd	Endring	Tilskuddsandel
2009	135		204		69		34 %
2012 brutto	148	13	247	43	99	30	40 %
2012 forslag	147	12	240	36	93	24	39 %
2013	155	20	230	26	75	6	33 %
2014	160	25	225	21	65	-4	29 %
2016/2017	170	35	225	21	55	-14	24 %

Tabell 11.1 Økonomisk bilde

11.5 Effektivitet

Med en økt kostnad på 36 mill kr per år og en økt inntekt på 12 mill kr per år i 2012 vil behovet for offentlig kjøp øke med 24 mill kr per år. Dette gir en tilskuddsandel som midlertidig øker fra 34 % til 39 %. Med samordning med nytt togtilbud i grunnruten for 2013 reduseres tilskuddsøkningen til 6 mill kr, og fra 2014 synes tilskuddet å bli lavere enn i dag. I 2014 skal tilskuddsandelen ha falt til 29 %.

Kostnad per passasjer reduseres frem til 2014 med mer enn én krone (7,5 %).

Endringen i bedriftsøkonomi i perioden 2010 til 2014 er avhengig av når de forskjellige tiltakene innføres. Enkelte tiltak bør vurderes innført før ny anbudskontrakt idriftsettes. Resten av tiltakene bør gjennomføres fra oppstart av anbudet høsten 2011. Første år med oppnådd helårsvirkning kan dermed være i 2012. Full etterspørselsvekst av tiltakene bør deretter kunne oppnås i 2014.

Siden forslaget innebærer et kapasitets- og kostnadsprang, ved at det kapasitetsmessig er nødvendig og attraktivitetsmessig er gunstig å øke grunnrutefrekvensen på tre tunge linjer fra times- til halvtimesrute, har vi samtidig rom for å ta betydelig trafikkvekst uten ytterligere kostnadsøkning en del år fremover etter 2014. Det økonomiske bildet vil dermed gradvis bli gunstigere.

I forhold til en trendutvikling er kostnadene gjennom de foreslåtte tiltakene redusert med 22 mill kr (9 %). I K2010 er det gitt et mål for samlet linjetteffektivisering på 160 mill kr. Pakken for Oslo syd og Oppegård dekker med dette utgangspunktet 14 % av et slikt mål.

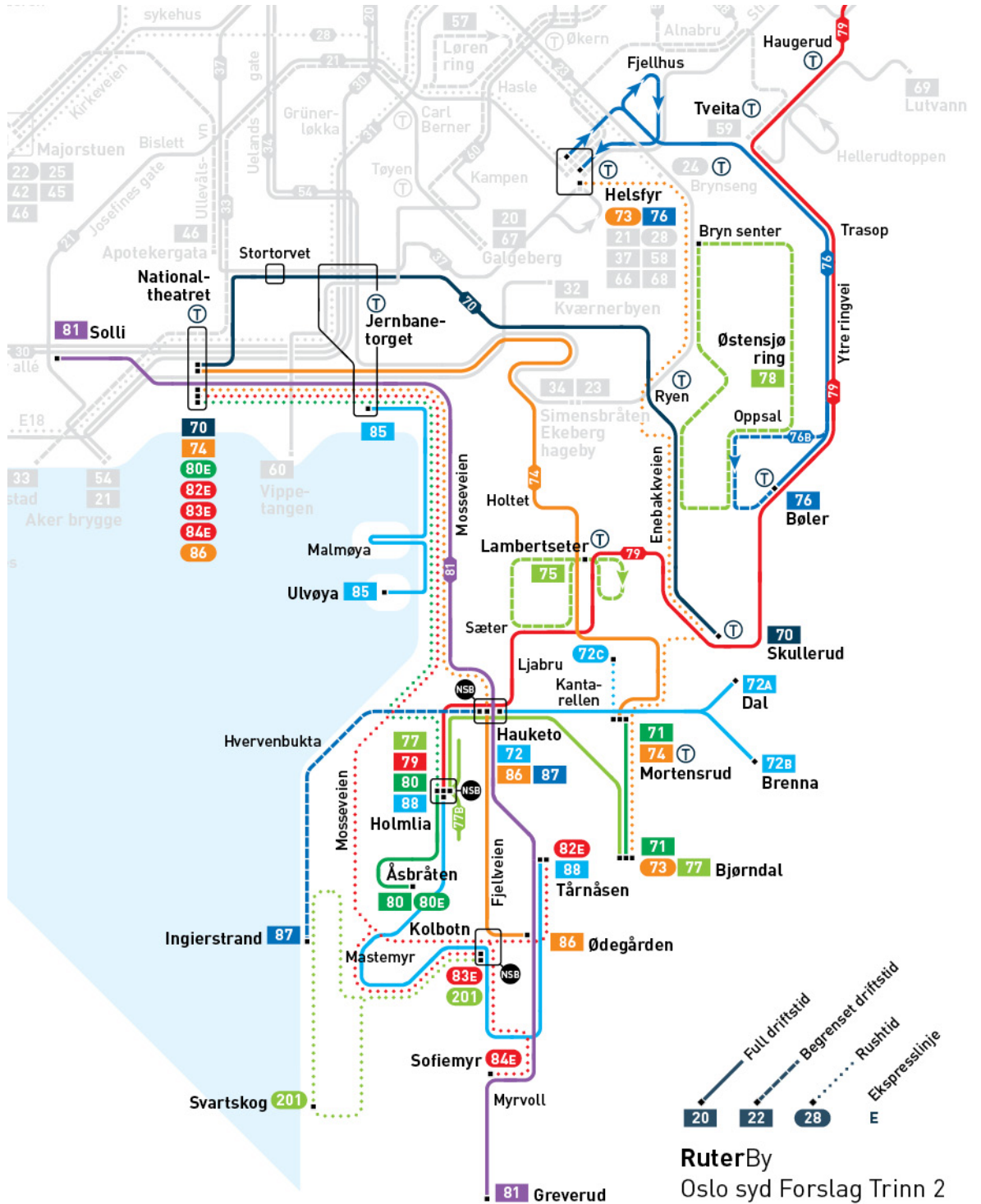
Det er også gjennomført en samfunnsøkonomisk beregning som viser en samfunnsnytte allerede første driftsår på ca 80 mill kr. Av dette er 54 mill kr tidsbesparelse for eksisterende kollektivtrafikanter, 3 mill kr tidsnytte for nyskapt kollektivtrafikk og 14 mill kr gevinster for biltrafikken. Den betydelige nytten indikerer svært god samfunnsmessig avkastning for tilskuddsmidlene. Netto nytte/kostnad = + 0,54.

For senere år blir bildet enda gunstigere.

Sammendrag av enkelte mål og beregnede virkninger er gjengitt i tabell 11.2.

	Trafikk	Markedsandel S. Nordstrand	Markedsandel Oppegård	Effektivitet Kostnad/reise	Effektivitet % tilskudd
2009	14 mill pass	36 %	21 %	14,60	34 %
Mål 2014	12 % - 28 %	38 %	23 %	13,90	32 %
Anslag 2014	+ 19 %	39 %	24 %	13,50	29 %
Anslag 2016/17	+ 26 %	40 %	25 %	12,75	24 %

Tabell 11.2. Sammendrag av mål og virkninger



Figur 11.1. Forslag til linjenett etter 2013 (2016/2017) i Oslo syd og Oppegård

12. Skalering av rutetilbudet

12.1 Oppskalering

Det er mulig å oppskalere tilbudet dersom det skulle være ønskelig og/eller nødvendig. Her kan for eksempel innføring av veiprising føre til at kapasiteten må økes. Dette kan være i form av ytterligere styrking av eksisterende linjer, men også innføring av nye linjer.

I første omgang synes et nytt busstilbud mellom innfartsparkeringen ved Rosenholm st. og Oslo å være aktuelt. Dette er allerede beskrevet i "Strategi for innfartsparkering – Rosenholm innfartsparkering" utarbeidet av Rambøll i 2008. Her skisseres et tilbud i rushretningen med seks bussavganger hver vei med trasé Rosenholm – Holmlia – Sloreåsen – Fiskevollen – Oslo S. Avgangene kjøres slik at de sammen med lokaltoget danner 15 min. rute på strekningen. Ingen av innsatstogene mellom Ski og Oslo har stopp på Rosenholm og dette gir klart en dårligere attraktivitet for kundene. Tiltaket vil kreve to busser og har en brutto driftskostnad på ca 0,8 mill. kroner pr. år.

Linje 80E kan utvides ytterligere til 7/8 min. rute i morgenrushet. Dette tiltaket vil kreve to busser og har en brutto driftskostnad på ca 0,4 mill. kroner pr. år.

Tilbudet på linje 74 kan styrkes ved å kjøre 15 min. rute mellom rushtidene og på dagtid på lørdag i stedet for 30 min. rute. Dette tiltaket krever ingen økning av bussparken, men har en økning i brutto driftskostnader på ca 3,3 mill. kroner pr. år.

Av større strukturelle økninger kan innføring av E-linjer være veien å gå. Den ene E-linjen kan være den etterspurte forbindelse fra Ski mot A-hus og Lillestrøm. Denne synes å være mer markedstilpasset enn en forbindelse mot OSL/Gardermoen. Den vil også ha et lavere behov for tilskudd.

For å kjøre E7 (forslått i K2010 fra Ski til OSL) kreves 8 busser og tilbudet vil ha en driftskostnad på ca 30 mill. kroner pr. år. Dersom denne linjen i stedet kjøres mellom Ski og Lillestrøm (via Robsrud og A-hus) vil den kreve 7 busser og ha en brutto driftskostnad på ca 26 mill. kroner pr. år.

Dersom det blir innført veiprising før den nye Follotunellen blir ferdig vil ikke lokaltoget mellom Ski og Oslo ha mulighet til å ta den ventede trafikkøkningen. Da kan en ny E-linje fra Langhus via Vevelstad, Skiveien, Myrvoll og traseen til dagens linje 84E videre til Oslo være et aktuelt tiltak. Linjen vil være et viktig supplement til lokaltoget til de områdene langs strekningen som ikke vil nyte godt av NSBs utvidede tilbus mellom Oslo og Kolbotn fra 2013. Hvis denne nye E-linjen kjøres med 30 min. rute hele driftstiden og 15 min. i rushretningen vil den kreve 7 busser og ha en brutto driftskostnad på ca 13,5 mill. kroner pr. år.

Det vil også i langsiktig perspektiv være fullt mulig å omdefinere linje 81A til E-linje, men dette krever at linje 81B kjøres til/fra Oslo i større omfang enn det som ligger i tiltaksforslagene. Det er dog ulemper ved å gjøre et slikt grep da optimal utnyttelse av vognparken ved ikke å ha muligheten til å kombinere kjøringen på de to linjene kan øke kostnadene.

Likeledes kan Drøbakbussen også omdefineres til E-linje. Dette har en hel rekke konsekvenser, som vil bli belyst i sammenheng med det øvrige tilbudet i Follo. Her er som kjent ikke alle detaljene på plass ennå.

12.2 Nedskalering

Det er flere muligheter til å nedskalere deler av rutetilbudsforslagene. Grundigere studier av passasjertall (påstigende passasjerer pr. avgang) forteller at tiltak som det knytter seg minst negative konsekvenser ved å reversere, er tiltakene på linje 83. Her kan en mulighet være ikke å utvide tilbudet på kveldstid mandag-lørdag og hele søndager. Dette tiltaket i seg selv halverer økningen i brutto driftskostnader fra ca 7,0 mill. til ca 3,5 mill. kroner. Vi er da nede på en økning fra dagens nivå på 27,4 %.

En ytterligere reduksjon av rutetilbudsforslaget for linje 83 ved ikke å utvide til to avganger pr. time på lørdager har en verdi på ca 0,7 mill. kroner pr. år. Da er produksjonsøkningen redusert til 22,4 %.

Anbefalingen bør primært være å kjøre med det rutetilbudet vi opprinnelig foreslår (54,86 % økning eller ca 7,0 mill. kroner pr. år) og sekundært med første stadium av nedskalering (27,41 % økning eller ca 3,5 mill. kroner pr. år).

Det foreslåtte rutetilbudet på linje 72A/B (Dal/Brenna – Hauketo) kan om nødvendig også nedskaleres ved at bare den ene linjen kjøres til Hauketo utenom rushtidene. Vi vil fortsatt ha 15 min. rute på denne strekningen i korrespondanse med alle lokaltogavgangene i rushtidene, mens dagtilbudet vil bli som i dag. Dette tiltaket vil redusere økningen i brutto driftskostnader for linje 72A/B fra ca 4,0 mill. kroner til ca 2,7 mill. kroner. Vi får dermed en økning fra dagens nivå på 90,5 %, MEN det er grunn til å understreke at denne høye økningen er et resultat av innsparingen på linje 76. Total sett er summen av linjene 72A/B og 76 allerede i utgangspunktet ca 2,6 mill. kroner mindre enn dagens ruteopplegg. Denne reduksjonen vil øke til ca 3,9 mill. kroner mindre pr. år ved å gjennomføre dette tiltaket.

Rutetilbudsforslaget for linje 79 kan også utgå, men vil ha store konsekvenser for kundene våre på denne linjen. Forlengelsen av mellomavgangene fra Tveita til Furuset vil ha så store positive følger at tilbudsutvidelsen bør gjennomføres. Den koster ca 1,2 mill. kroner pr. år og utgjør en økning på 3,25 % i forhold til dagens ruteopplegg.

Også tiltaksforslaget på linje 80E kan reverseres, men det gjør at vi ikke kan gi det tilbudet kundene forventer av oss og at vi heller ikke kan ta noe trafikkøkning i det hele tatt. Avgangene, spesielt i morgenrushet, er allerede sprenget og her må vi iverksette tiltak. Det er også viktig å merke seg at valg av materiell på denne linjen vil gripe direkte inn i frekvens og antall dimensjonerende avganger i rushtidene.

For de øvrige linjene synes en nedskalering av det foreslåtte rutetilbudet å ha så negative konsekvenser for kundene at de det ikke synes gjennomførbart. De er følgelig ikke detaljutredet.

13. Konklusjon

1. Trafikktilbudet i Oslo syd anbefales utviklet i samsvar med linjenettbeskrivelsen i denne utredningen.
2. Endringer i østensjølinjene kan gjennomføres så raskt som praktisk mulig.
3. Første trinn i endringene i Søndre Nordstrand og Oppegård bør naturlig gjennomføres som ledd i ny konkurranseutsetting i 2010, med virkning fra 2011.
4. Nye endringer i linjene 80E, 81B, 83 og 71E med tilhørende tilpasninger gjennomføres etter at hhv. tog- og metrotilbudet er styrket.
5. Muligheten for å kjøre linje 81 mellom Ødegården/Greverud og Solli i pendel med linje 143 til og fra Bærums verk (i dag til og fra Bussterminalen) undersøkes nærmere.
6. Flybussekspressen mellom Ski og Gardermoen via Oppegård og Oslo syd søkes helt eller delvis innarbeidet i Ruters tilbud, i utgangspunktet ved at det søkes inngått et takstsamarbeid.
7. Stoppestedsstandard, trafikantinformasjon og salgsnett mv gjennomgås med sikte på forbedring til normert ruterstandard.
8. Utredningen videreføres med konklusjoner om fremtidig trafikktilbud i Follo utenom Oppegård i løpet av 2010.

Ruterrapporter

	Tidligere utgitte rapporter	Utgitt
	Årsrapport 2007	
	Kollektivtransport i nordiske byer, markedspotensial og utfordringer framover, september 2006	sep.06
	Kollektivtrafikk i fysisk planlegging, praktisk veileder for by- og trafikkplanleggere, november 2006	nov.06
	Holmenkollbanens fremtid, februar 2008	feb.08
	Bussterminalløsninger i Oslo sentrum, mai 2008	mai.08
	K2009 Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2009-2025, juni 2008	jun.08
	BEST (Benchmarking in European Service of public Transport), results of the 2008 survey, september 2008	sep.08
	Innfartsparkering Rosenholm, september 2008	sep.08
	Strategi for innfartsparkering i Oslo og Akershus, konsulentrapport, september 2008	sep.08
	Lørensvingen - Planprogram, oktober 2008	okt.08
	BEST (Benchmarking in European Service of public Transport), status report 2006-2008, oktober 2008	okt.08
	Ny T-banestasjon på Majorstuen, Teknisk-økonomisk utredning av ny underjordisk T-banestasjon, oktober 2008	okt.08
	Holmenkollbanen, T-bane til Holmenkollen skiarena, desember 2008	des.08
	Ruters prisstrategi, soner og billettslag, desember 2008	des.08
Nr.	Rapporter utgitt av Ruter	Utgitt
2009:1	Årsrapport 2008	2009
2009:2	Bybane Fornebu - Skøyen, statusrapport pr. april 2009; revidert juni 2009	jun.09
2009:3	Vurdering av trasévalg for nedre del av Briskebytrikken; februar 2009, revidert juni 2009	jun.09
2009:4	Fremkommelighet for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, Årsrapport 2009	jun.09
2009:5	Bussterminal i Oslo, juni 2009	jun.09
2009:6	Samspill mellom administrasjonsselskap og operatør, juni 2009	jun.09
2009:7	Incentivbaserte kontrakter og konkurranseutsetting, august 2009	aug.09
2009:8	Forprosjekt for trikk i Frederiks gate, vurdering av alternativer, september 2009	sep.09
2009:9	Ruters tilgjengelighetsstrategi, september 2009	sep.09
2009:10	K2010 - Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2010-2030, september 2009	sep.09
2009:11	Økt effektivitet for metro og trikk, september 2009	sep.09
2009:12	Samfunnsregnskap for Ruter 2008, september 2009	sep.09
2009:13	L2010 Linjenettstruktur for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus 2010 - 2030, september 2009	sep.09
2009:14	Ruters miljøstrategi 2010-2013, høringsutkast september 2009	sep.09
2009:15	Halvårsrapport 2009, september 2009	sep.09
2009:16	Fremtidig vogntype for Holmenkollbanen, september 2009	sep.09
2009:17	Forneubanen 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 Ton senhagen, et forprosjekt	nov.09
2009:21	Ny rutemodell metro	okt.09
2009:22	Trafikktilbud sydområdet	des.09

