

# Ruterrapport 2010:13

Desember 2010

## Trafikkplan Follo

Kollektivtrafikktilbud 2012-2018 for Ski, Ås, Vestby,  
Frogn, Nesodden og Enebakk



**Ruter#**

# Trafikkplanområde

6+1 kommuner

101 000 innbyggere

Jernbaneorientert utbyggingsmønster

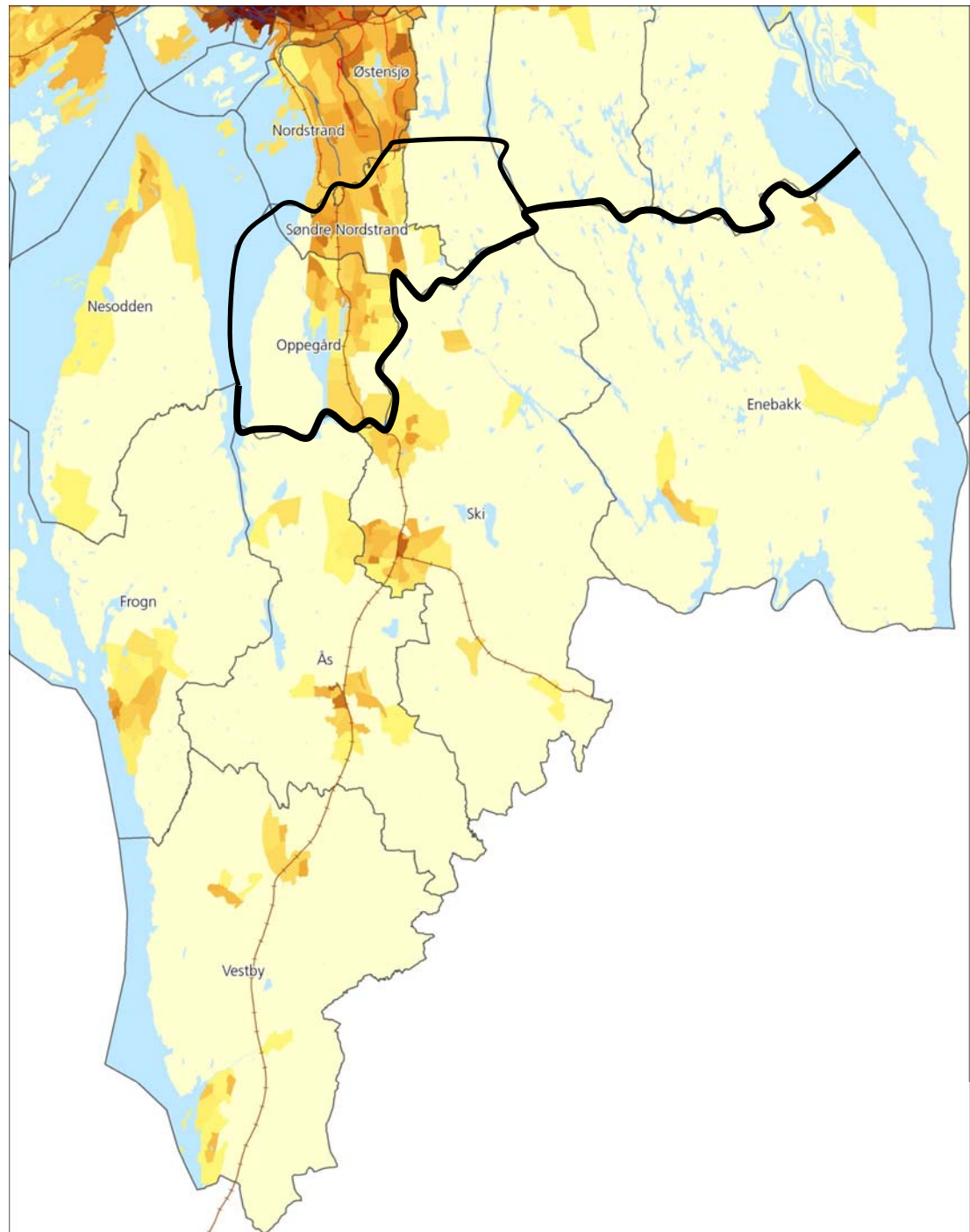
Byer, tettsteder og konsentrasjoner:

Ski, Drøbak (og Moss)

Nesoddtangen, Fagerstrand, Vinterbro/Sjøskogen,  
Ås, Vestby, Son, Ytre Enebakk

Ski og Nesoddtangen tunge knutepunkter

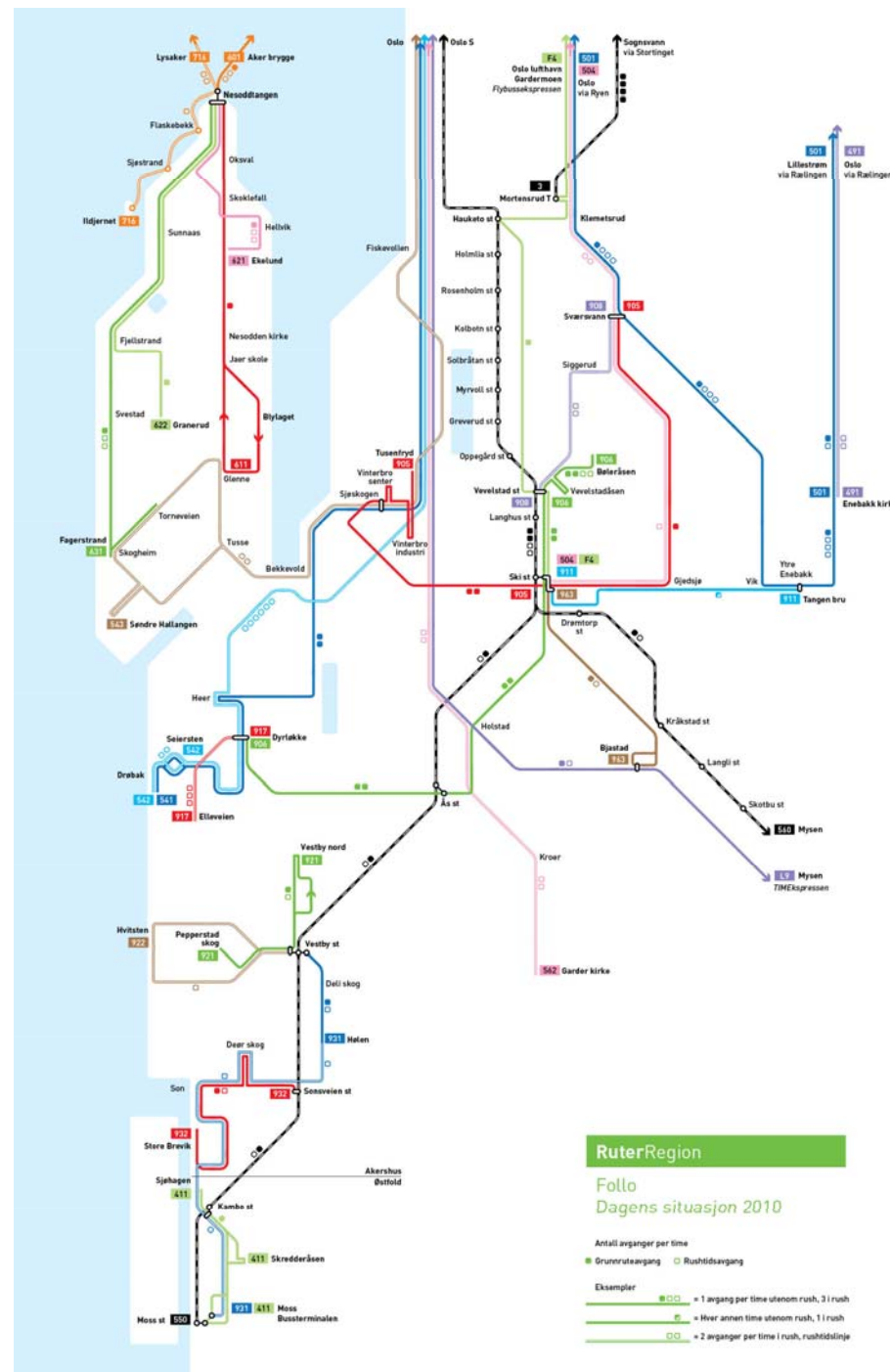
## Ruter#



# Trafikkplanområde

- Antall kunder 2009: **13+ mill**
- Herav buss og båt: **9,3 mill**  
(3,6 % av Ruter, 28 % av Akershus)
- Herav Nesodden (buss og båt) **5,5 mill**
- Antall busser (ekskl. skole): **74 busser**
- Kostnader i 2009 (ca.): **242 mill kr**  
(Ruter: 5 mrd, Akershus buss og båt: 1 mrd)
- Hvorav kostnader båt (linje 601 og 716): ca 88 mill kr  
(36 % av kostnadene og 27 % av kundene i Follo)
- Inntekter i 2009 (ca.): **97 mill kr**  
(Ruter: 2,7 mrd, Akershus: 0,5 mrd)
- Tjenestekjøp 2009 (ca.): **145 mill kr**  
**(60 % tilskudd)**

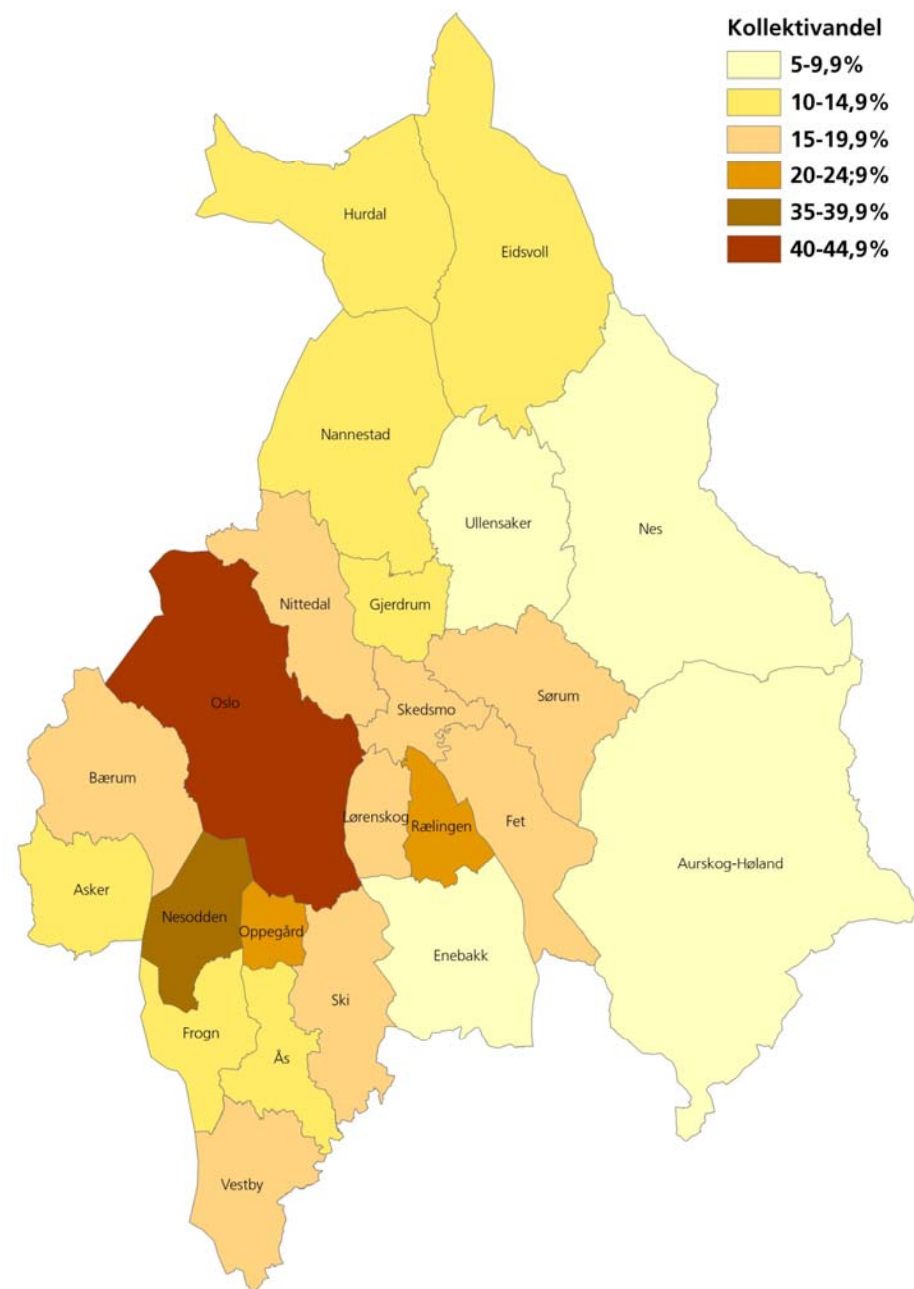
## Ruter#



# Kollektiv markedsandel














## ■ Markedsandel , motorisert (MIS) (gjennomsnitt 2007-2009):

■ Nesodden:	38 %
■ Follo:	22 %
■ Ski:	19 %
■ Vestby:	18 %
■ Akershus:	17 %
■ Frogn:	14 %
■ Ås:	11 %
■ Enebakk:	9 %



Ruter#

# Tilfredshet

Tilfredshet med kollektivtilbudet	Akershus	Øvrige Akershus (A)	Ullensaker og Eidsvoll	Follo (B)		Diff fra øvrige Akershus (B-A)
<i>Antall telefonintervjuer (n)</i>	3 122	2 403	294	719		
Totaltilfredshet	44 %	44 %	31 %	44 %		0,8 %
Avganger	54 %	54 %	34 %	56 %		2,0 %
★ Punktlighet	56 %	57 %	54 %	51 %		-5,4 %
★ Sitteplass	76 %	77 %	73 %	70 %		-7,1 %
Transportmiddelets komfort	74 %	74 %	74 %	73 %		-0,6 %
★ Ventetid ved bytte	50 %	48 %	44 %	55 %		7,1 %
Direkte reise	49 %	49 %	54 %	52 %		3,0 %
Gangavstand fra bosted	80 %	80 %	70 %	80 %		0,8 %
Gangavstand fra arbeid	77 %	77 %	69 %	77 %		0,5 %
★ Beskyttelse mot vær og vind	50 %	53 %	46 %	43 %		-10,3 %
Pris	24 %	24 %	23 %	24 %		0,0 %
Salgsted nær bosted/arbeid	43 %	42 %	39 %	45 %		3,0 %
Mulighet for kjøp av SL billett	48 %	48 %	47 %	49 %		1,3 %

**Ruter#**

# Trafikktilbud 2010

## Hovedlinjer mot Oslo sentrum

- 601 Nesoddtangen – Aker Brygge
- Tog (R01, 500, 550, 560)
- 501 (Lillestrøm) – Enebakk - Bussterminalen
- 541/542 Drøbak – Jernbanetorget

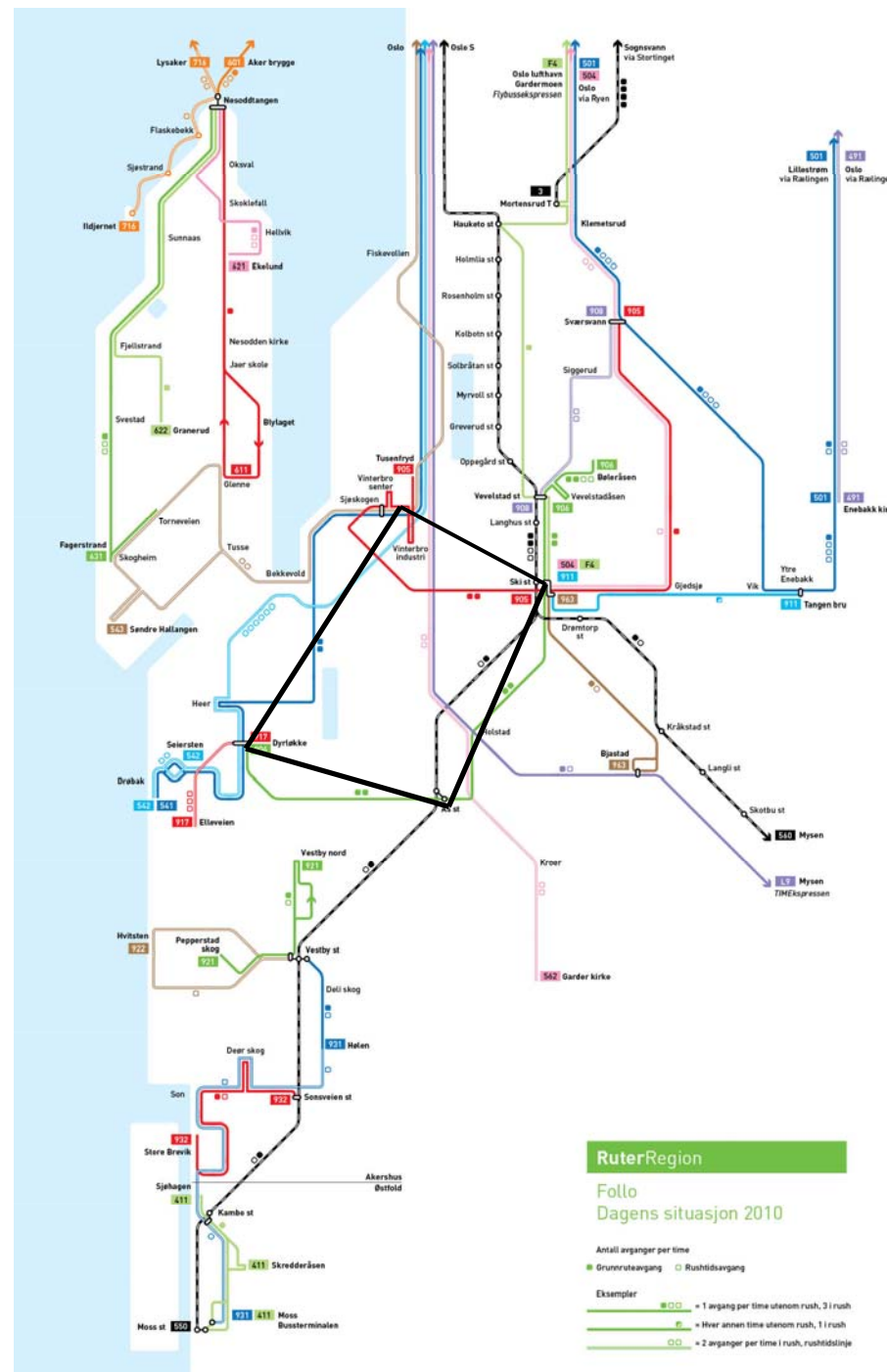
## Viktige lokallinjer i Follo

- 611, 621, 622 og 631 på Nesodden
- 905, 906, 541 i Ski, Ås og Frogn
- 501 i Enebakk
- 921, 922, 931 og 932 i Vestby og Moss

## Knutepunkter for kollektivtrafikken

- |                |                |
|----------------|----------------|
| ■ Nesoddtangen | ■ TusenFryd    |
| ■ Ski          | ■ Sværsvann    |
| ■ Vevelstad    | ■ Dyrløkke     |
| ■ Ås           | ■ Sonsveien st |

# Ruter#



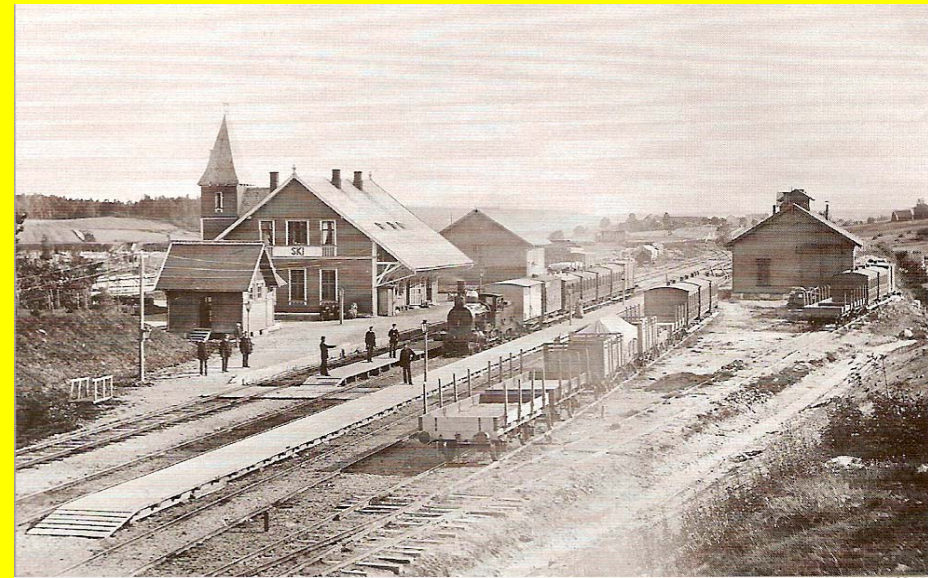
# Utfordringer

Svikt i regularitet, punktlighet, kapasitet og frekvens for togtilbudet

Kapasitetsproblemer 542 Drøbak og 906 Ski

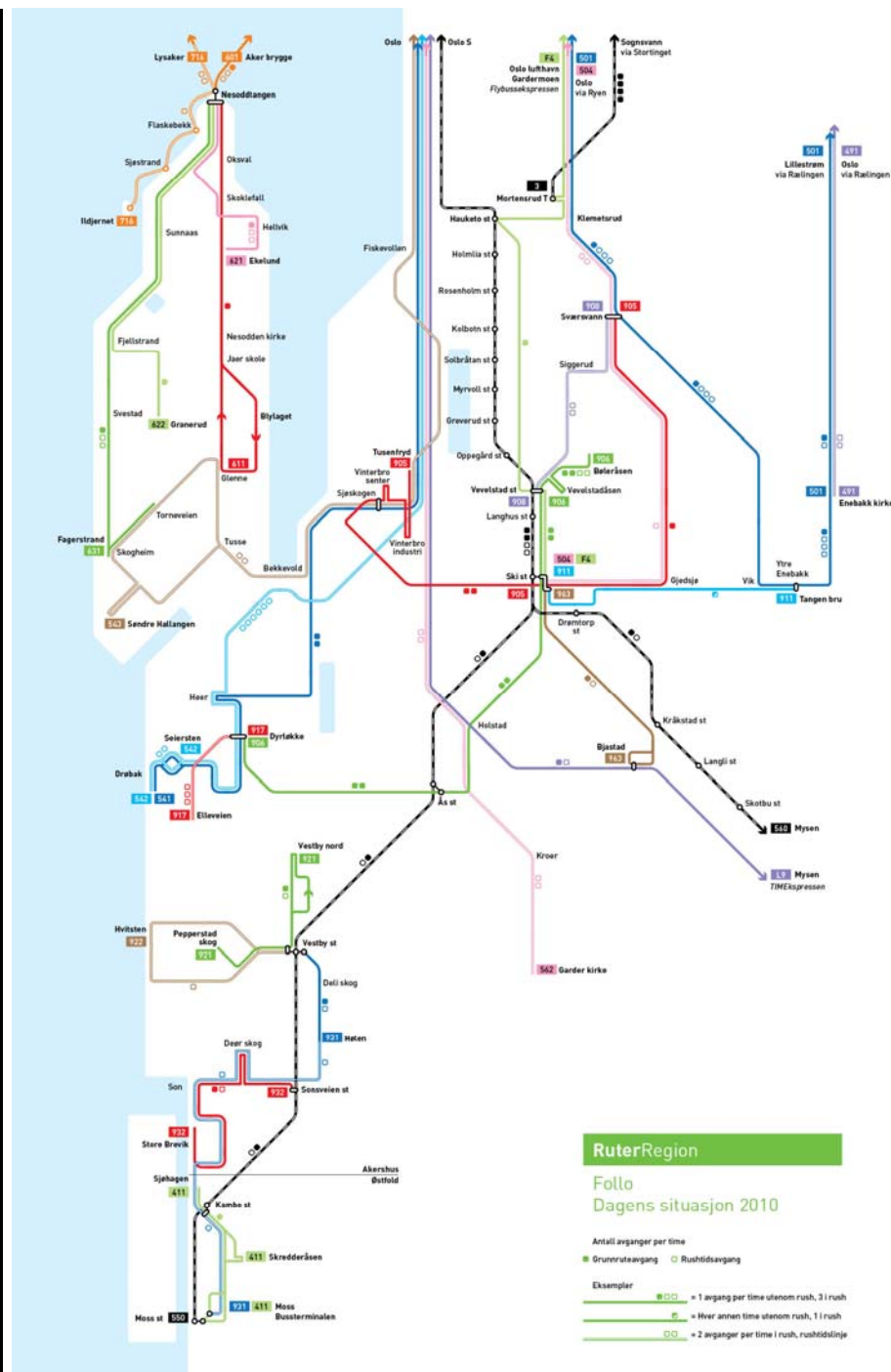
Fremkommelighet for buss mot knutepunktene

Stoppestedsstandard



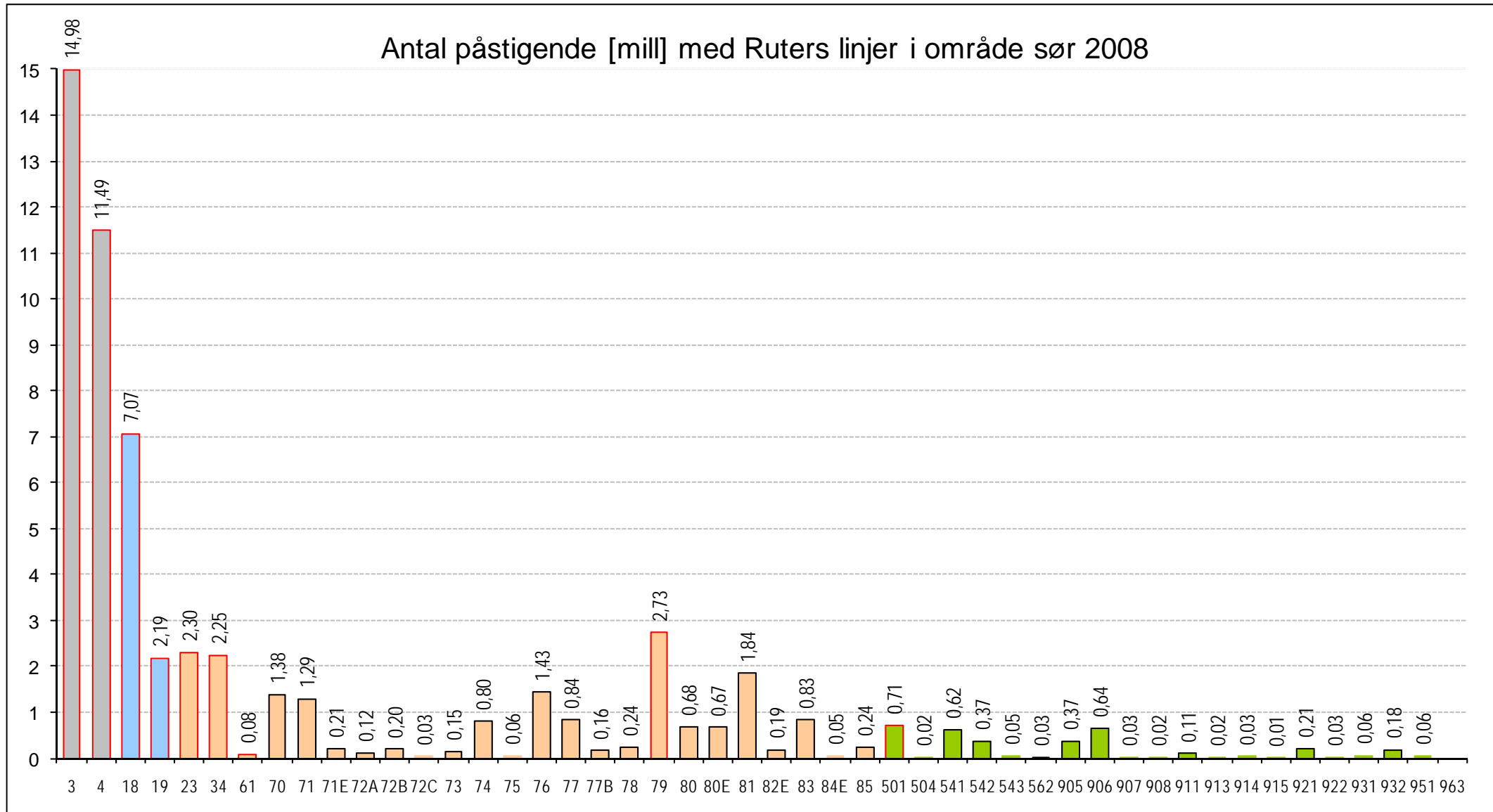
Ruter#

Lnr	Linjebeskrivelse	Dagens situasjon - Alternativ 0					
		Mandag-Fredag			Lørdag		Søndag
		Rushtid	Normaltr	Lavtrafikk	Normaltr	Lavtrafikk	Lavtrafikk
491	Enebakk kirke-Rælingen-Oslo	2	0	0	0	0	0
501A	Lillestrøm-Yre Enebakk	2	1	1	1	0,5	0,5
501B	Yre Enebakk-Oslo	4	1	1	1	0,5	0,5
504	Ski-Sværsann-Oslo	2	0	0	0	0	0
541	Drøbak-Heer-Sjøskogen-Oslo	2	2	1	2	1	2
542A	Drøbak-Heer-Oslo	11	0	0	0	0	0
543	Søndre Hallangen-Bekkeveid-Sjøskogen-Oslo	2	0	0	0	0	0
550	Spikkestad-Moss	2	1	1	1	0,5	1
560	Skøyen-My sen	2	1	1	1	0,5	0,5
562	Garder kirke - Bussterminalen	2	0	0	0	0	0
963	Bjastad-Ski	2	1	0	1	0	0
601	Nesoddtangen-Aker Brygge	3	1	2	1	1	1
611	Blylaget-Nesoddtangen	1	1	1	1	1	1
621	Hellvik-Nesoddtangen	3	1	1	1	1	1
622	Granerud-Nesoddtangen	1	0,5	0,33	0,33	0,33	0,2
631	Fagerstrand-Nesoddtangen	3	1	1	1	1	1
716	Ildjernet-Nesoddtangen-Lysaker	2	0	0	0	0	0
905A	Tusenfryd-Nordby -Ski	2	2	1	2	1	1
905B	Ski-Siggerud	0	1	1	1	1	1
906A	Dyrløkke-ski	2	2	1	2	1	1
906B	Bøleråsen-Ski	4	2	1	2	1	1
908	Sværsann-Vev elstad	2	0	0	0	0	0
911	Tangen bru-Ski	1	0	0	0	0	0
917	Ellev eien-Dyrløkke	3	0	0	0	0	0
921	Peppestad skog-Vestby nord-Vestby stasjon	2	1	1	1	0	0
922	Hvitsten-Vestby stasjon	1	0	0	0	0	0
931A	Hølen - Vestby stasjon	2	1	0	0	0	0
931B	Moss-Hølen	1	0	0	0	0	0
932	Store Brevik-Deør skog-Sonsv n stasjon	2	1	1	1	0	0
F4	Ski-OSL	1	1	1	1	1	1
L9	My sen-Bussterminalen	2	1	0,5	1	0,5	0,5

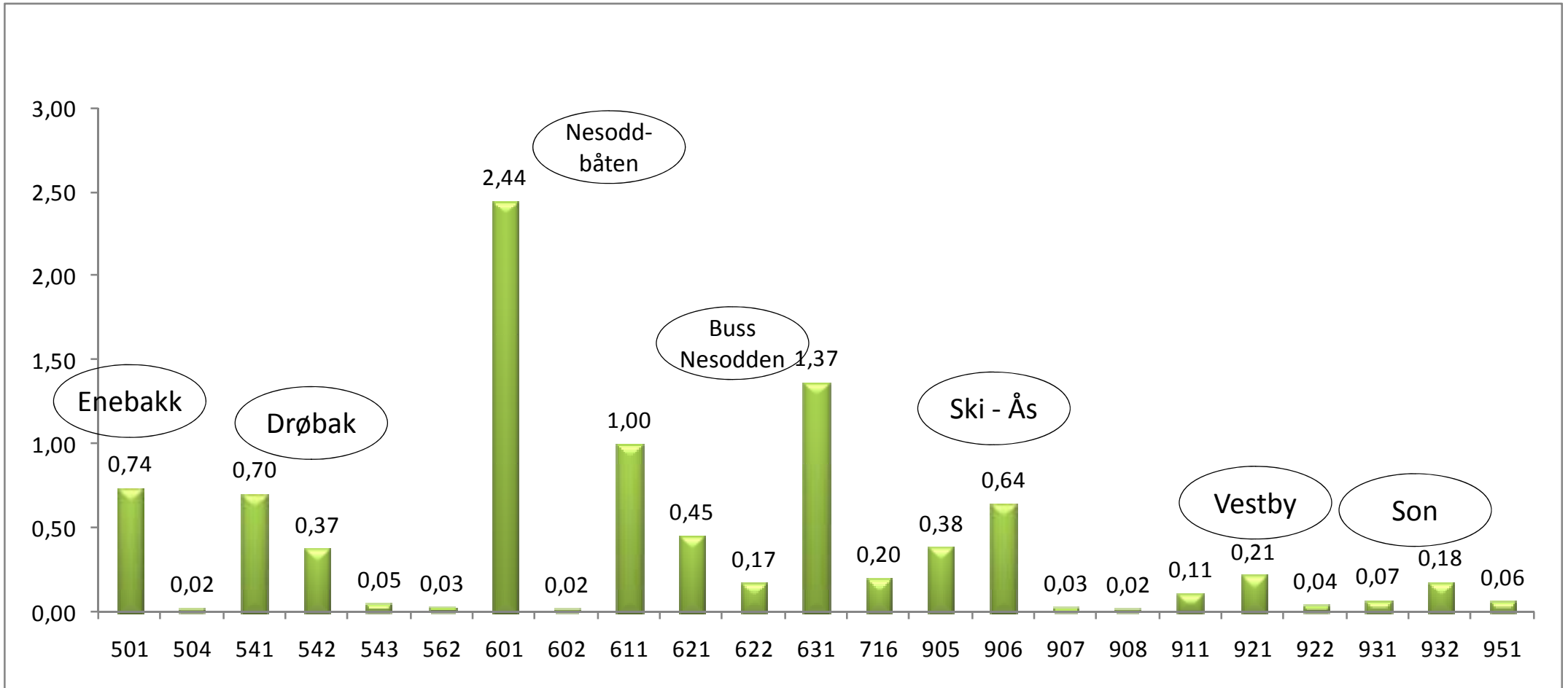




# Linjetrafikk sydområdet

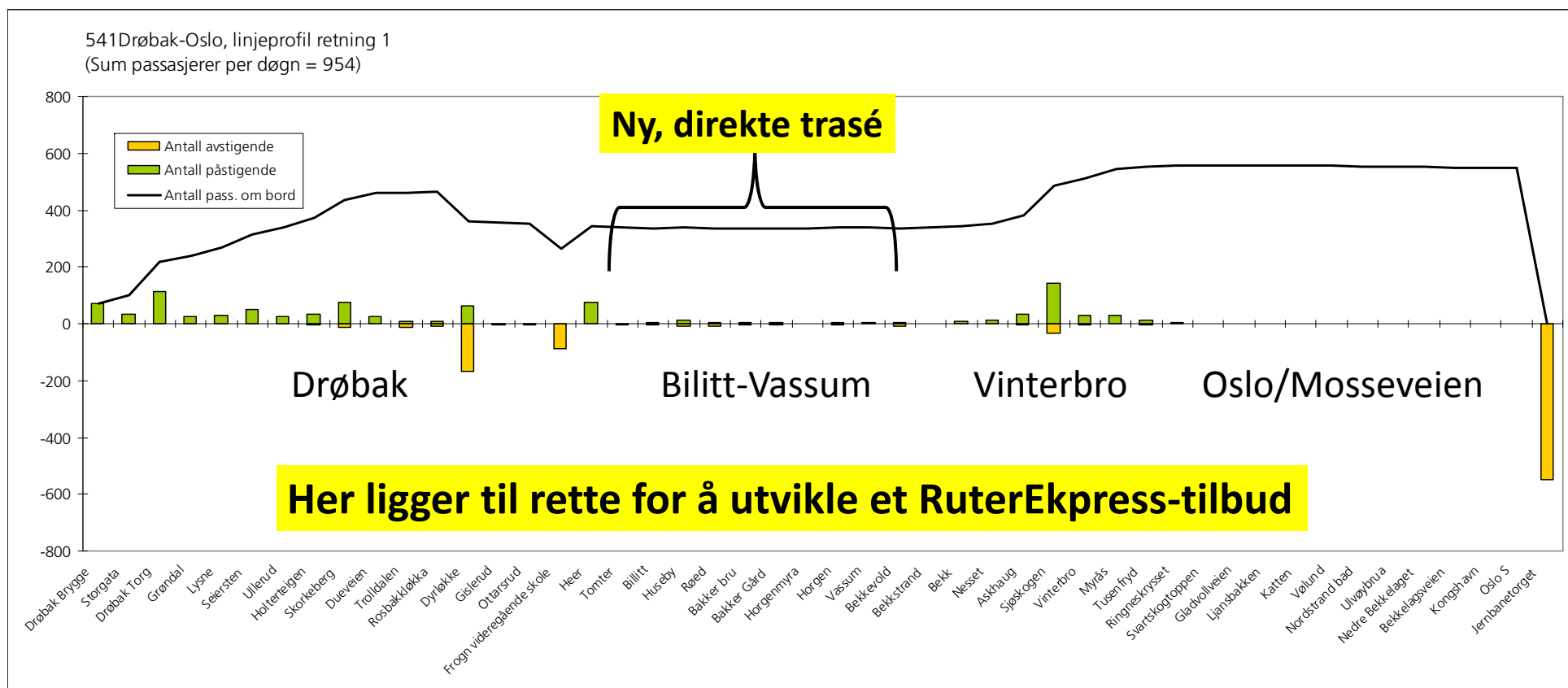


# Påstigende RuterRegion og RuterBåt



**Ruter#**

# Linjeprofiler



Til dels dårlig datagrunnlag.

Drøbakbussen har et driftsøkonomisk gunstig trafikkgrunnlag, med relativt jevnt belegg.

Lang transportavstand for mange kunder.

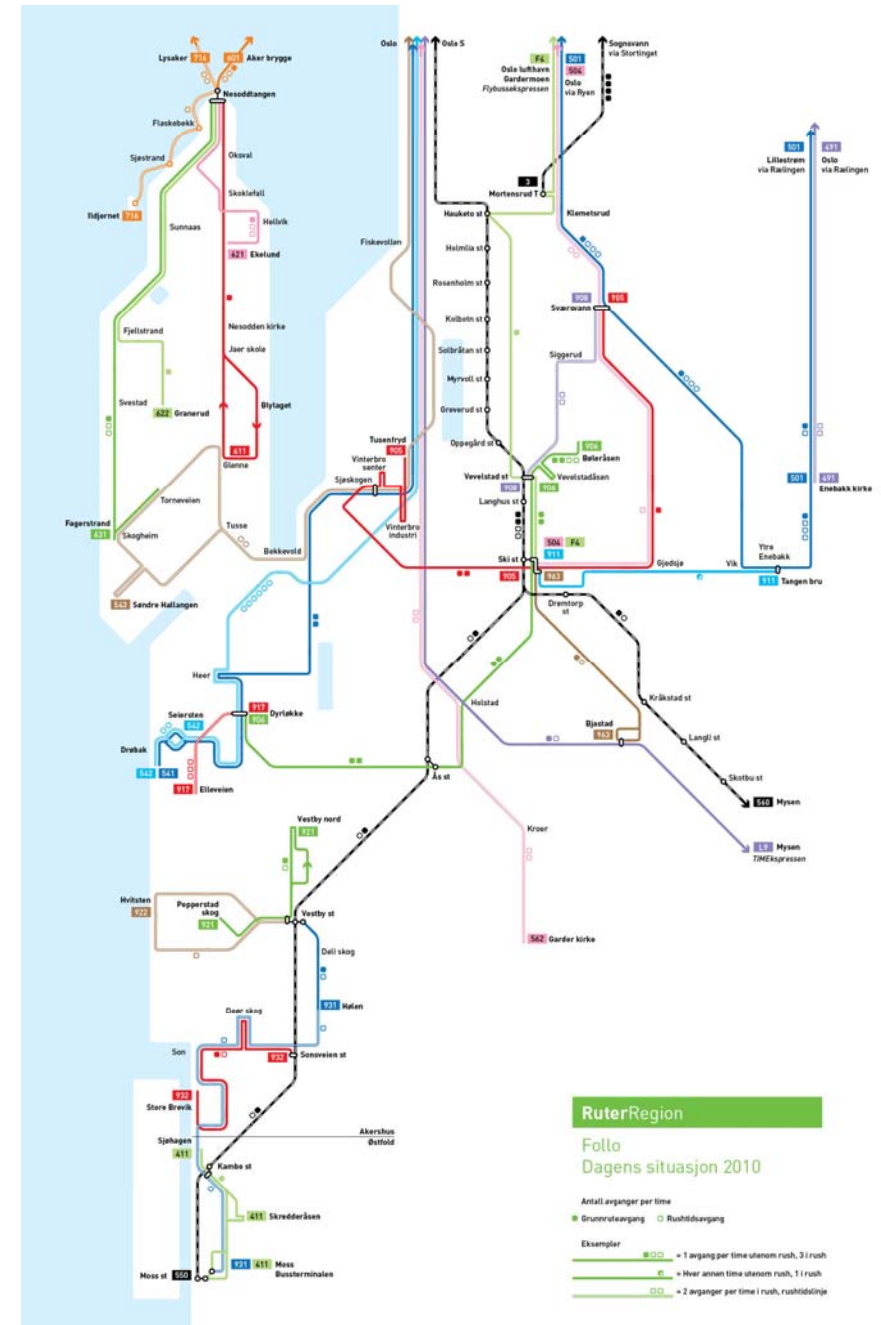
Markedskonsentrasjon Drøbak og Vinterbro. Lite trafikk Bilitt/Vassum (og i Oslo).

# Markedstilpasset nett?

For å studere kollektivtrafikknettets markedstilpassning, kan man bruke teoretiske ønskelinjer. Av praktiske og analytiske grunner har vi her brukt to andre, alternative tilnærminger:

1. All motorisert trafikk på kollektivtrafikknettets
2. All motorisert trafikk på veinettet ( $\pm$  nesoddbåten)

# Ruter#



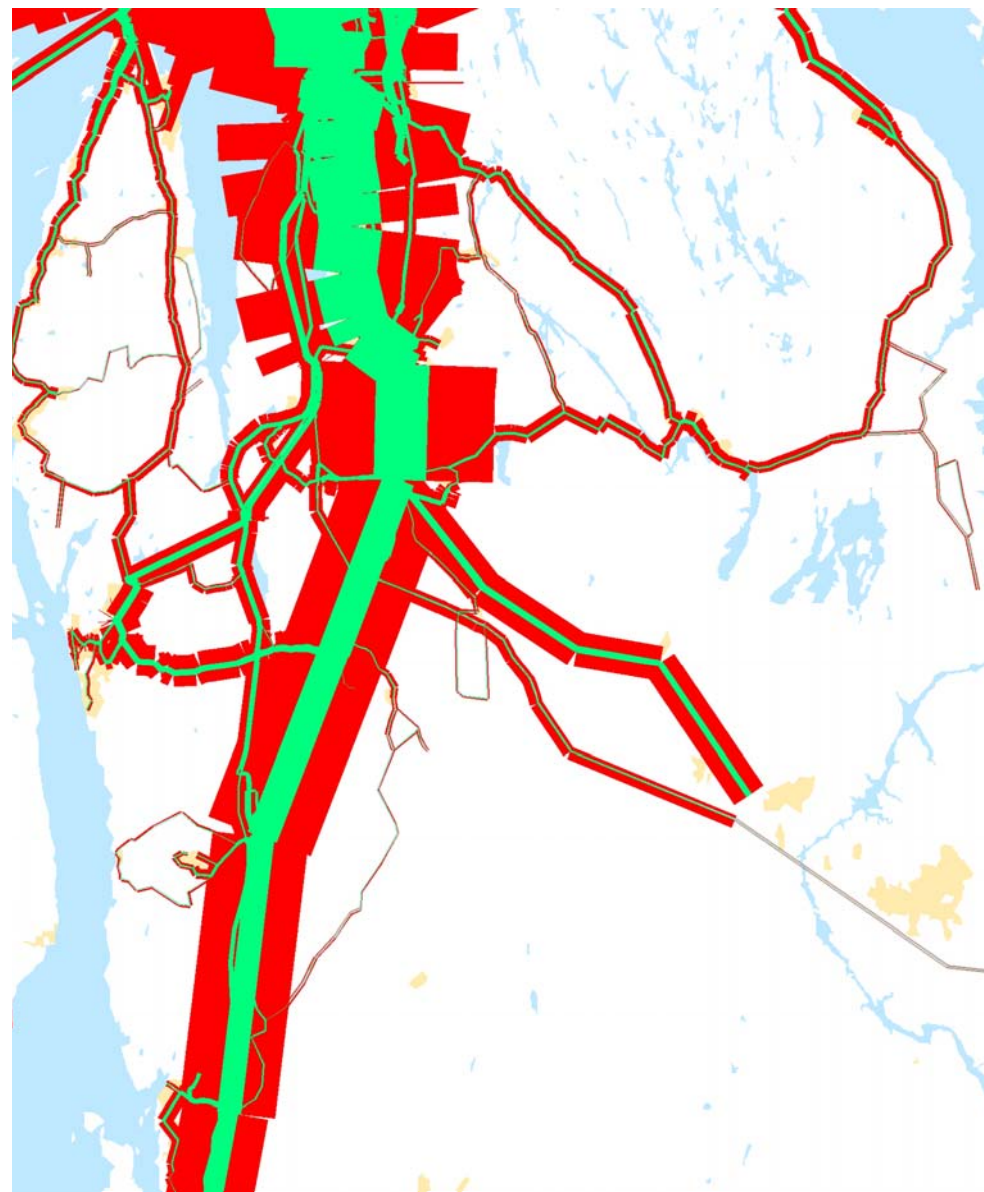
# Alt på kollektivnettet, døgn

Dagens tunge linjer bekreftes:

- Østfoldbanen vestre linje
- Østfoldbanen østre linje
- Drøbak – Ås – Ski (906)
- Drøbak- Oslo (541/542)

Relativt sett tydelige potensial:

- Enebakk – Oslo
- Enebakk – Ski
- Nesodden - Drøbak



**Ruter#**

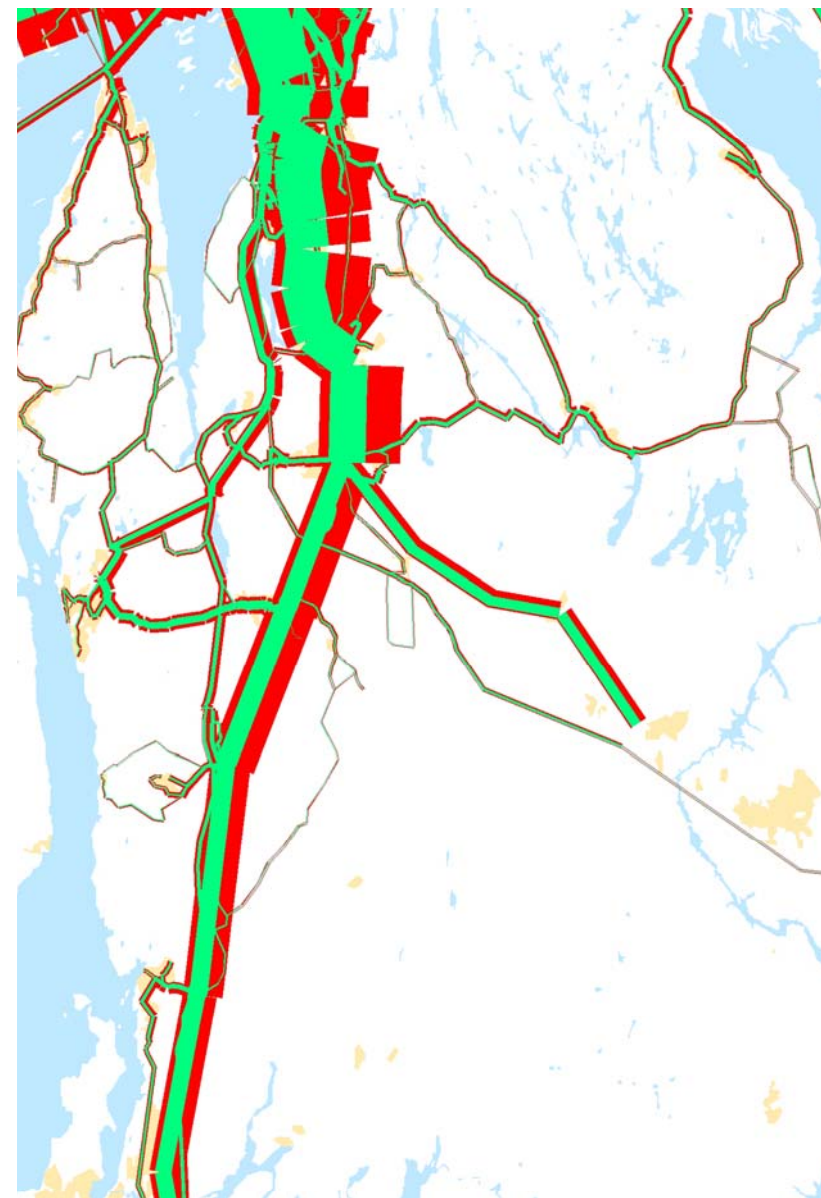
# Alt på kollektivnettet, rush

Dagens tunge linjer bekreftes, men oslorettingen er tydeligere enn på døgnbasis:

- Østfoldbanen vestre linje
- Østfoldbanen østre linje
- Drøbak – Ås – Ski (906)
- Drøbak- Oslo (541/542)

Tydeligst potensial:

- Toget
- Drøbakbussen



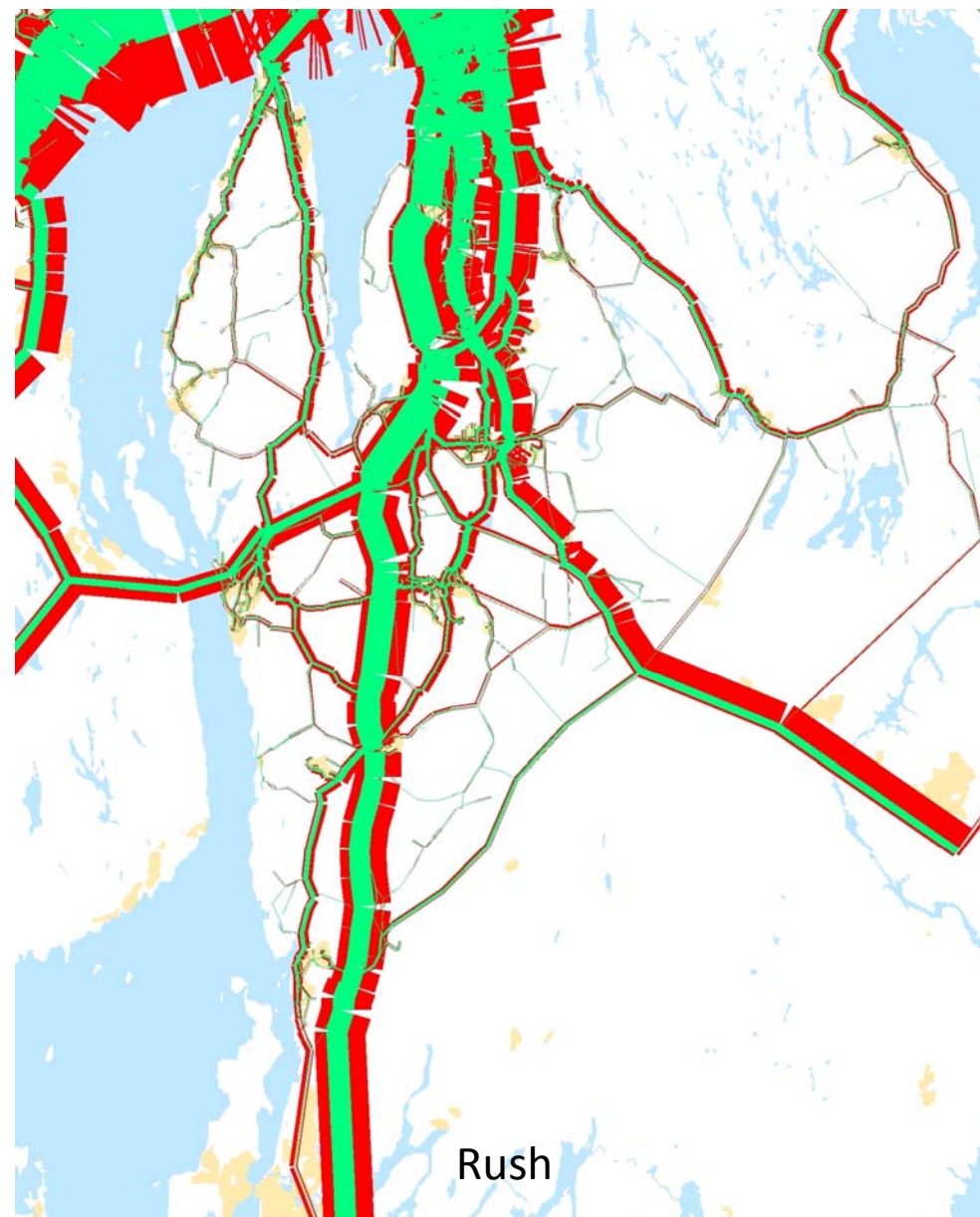
**Ruter#**

## Alt på veinettet\*

Tydlig etterspørsel på områder hvor det i dag er svakt eller manglende kollektivtrafikktilbud:

- Oslofjordtunnelen (- Asker/Drammen)
- Nesodden – Drøbak/Vinterbro
- Drøbak – Vestby

\*) Inkl. nesoddbåten



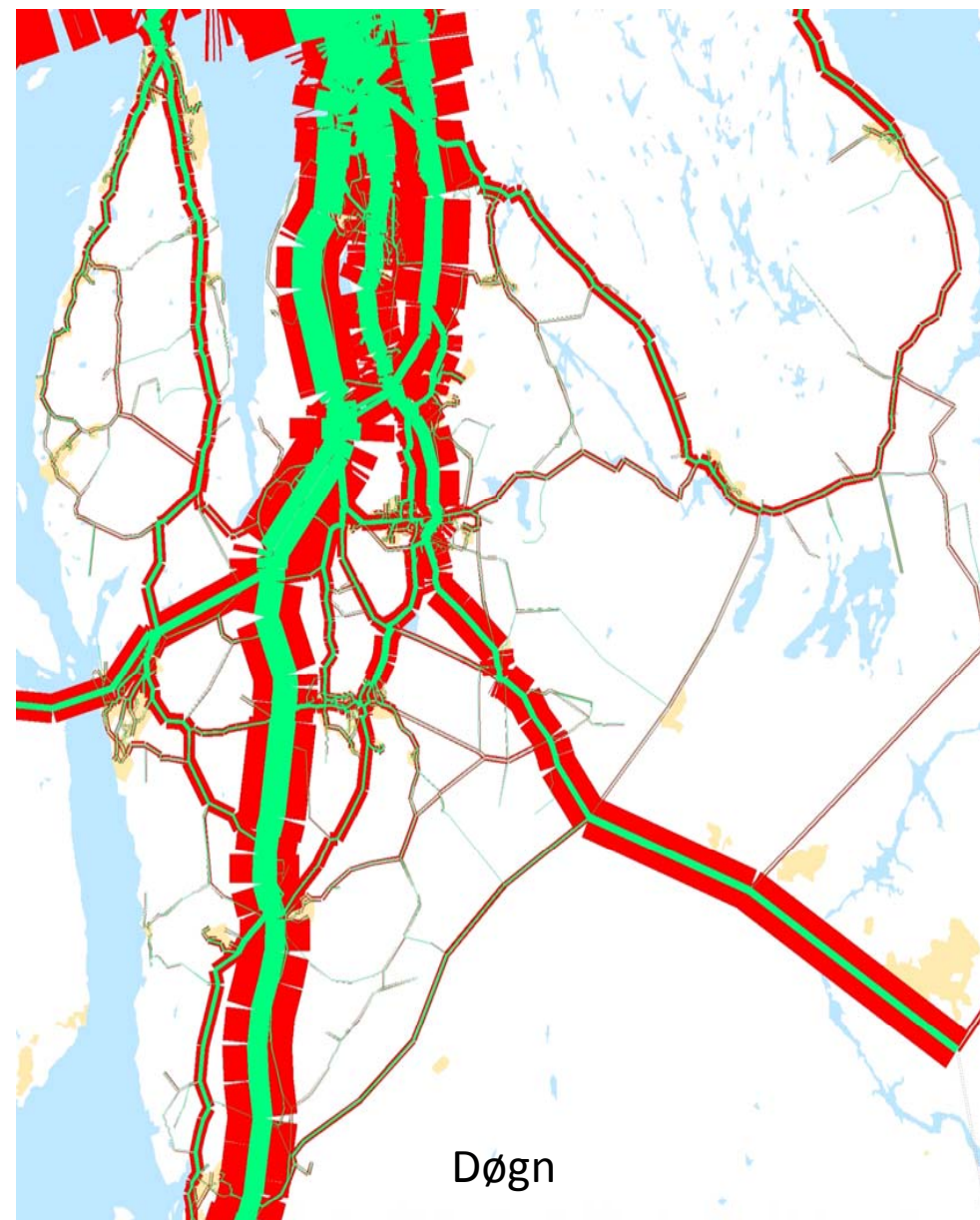
**Ruter#**

## Alt på veinettet\*

Tydlig etterspørsel på områder hvor det i dag er svakt eller manglende kollektivtrafikktilbud:

- Oslofjordtunnelen (- Asker/Drammen)
- Nesodden – Drøbak/Vinterbro
- Drøbak – Vestby

\*) Inkl. nesoddbåten



**Ruter#**

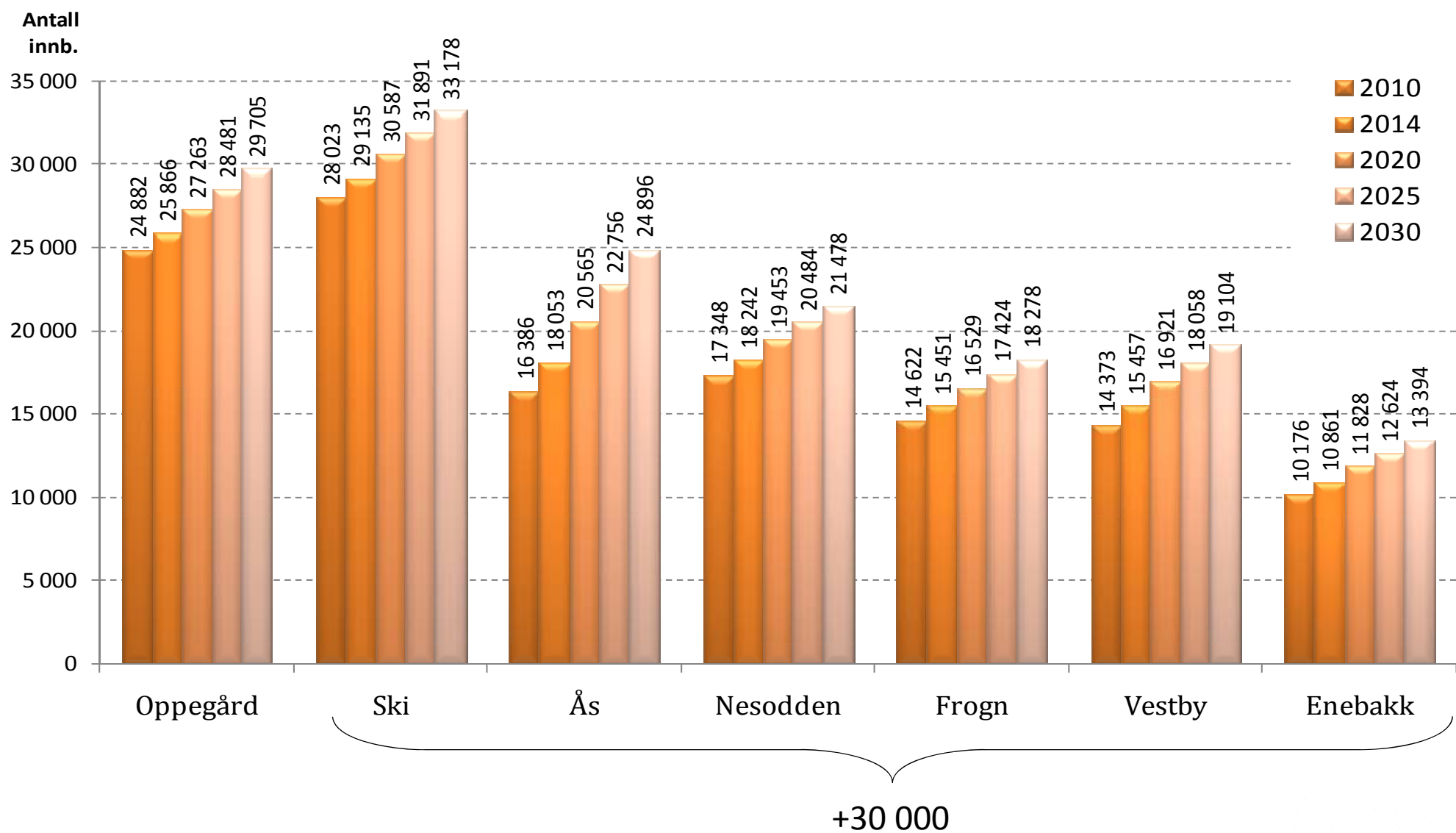


# Overordnede mål og retningslinjer

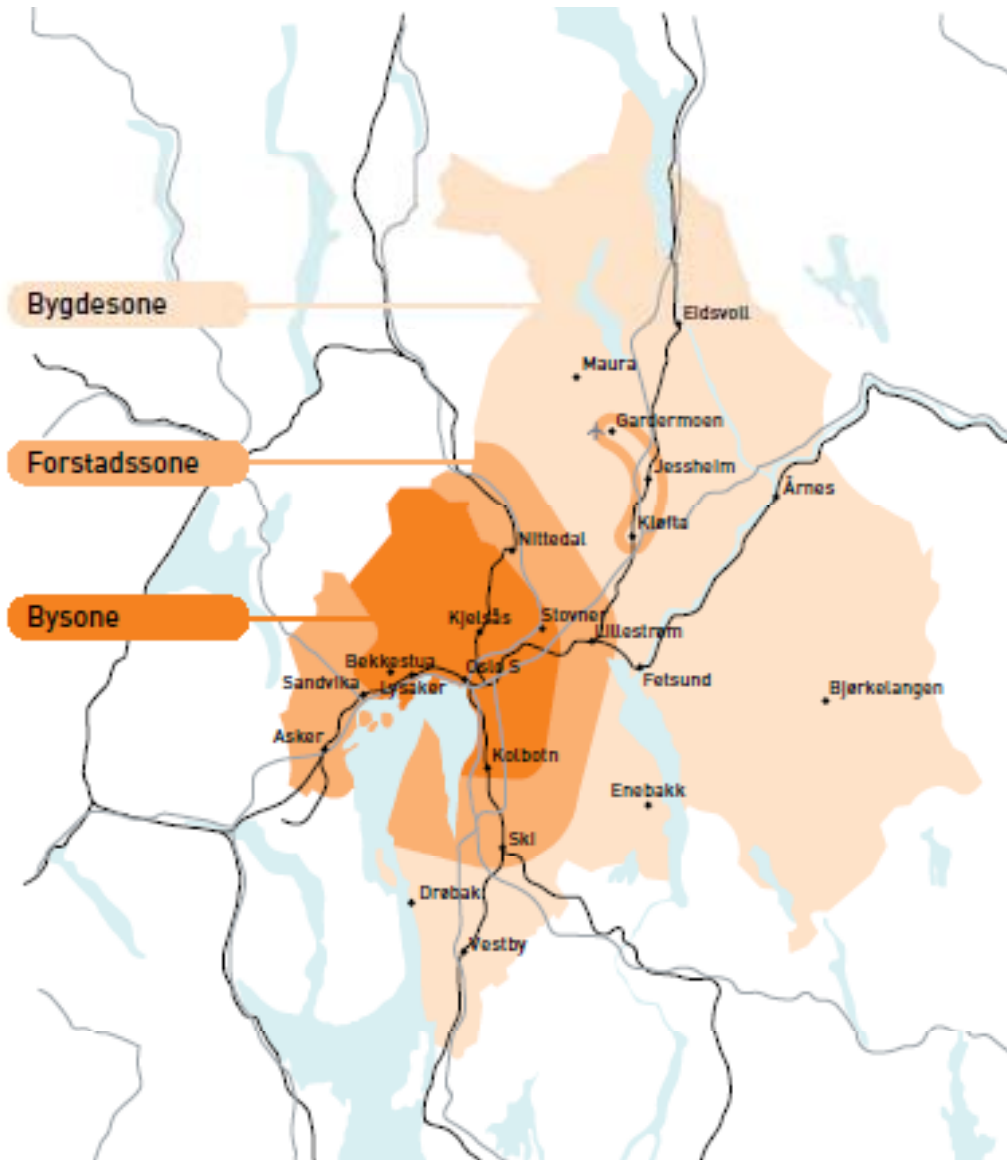
- Flere fornøyde kunder målt ved økt kundetilfredshet
- Sterk markedsposisjon målt ved økt kollektivtrafikkandel
- Planlegge for en fordobling av trafikken
- Tilgjengelighet for alle kunder
- Differensiere busstilbudet i et stamnett og et lokalt nett
- Effektivisere trafikktilbudet blant annet ved sterkere oppbygning av knutepunkter med mating til skinnegående driftsarter for full utnyttelse av disse
- K2010 trekker opp overordnede prinsipper for betjening av Bysonen, Forstadssonen og Bygdesonen

**Ruter#**

# Befolkningsutvikling 2010-2030



# Prinsipper for tilbudskvalitet



## Forstadssonen:

Kollektivtrafikken skal være godt tjenlig for arbeids-, skole- og servicereiser på vanlig dagtid. Grunntilbudet bør minst ha halvtimesrute, høyere der det er godt trafikkgrunnlag.

## Bygdesonen:

Utenom de klart spredtbygde områdene skal det være et oslorettet arbeidsreisetilbud. Der det er rimelig godt trafikkgrunnlag, tilbys for øvrig timesruter på vanlig dagtid til nærmeste tettsted/knutepunkt. Øvrig reisebehov kan normalt dekkes ved skoleruter og bestillingstransport

**Ruter#**

# K2010: Prinsipper for tilbudsutvikling

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

Anbudspakkene vurderes/samordnes på tvers av gamle grenser.

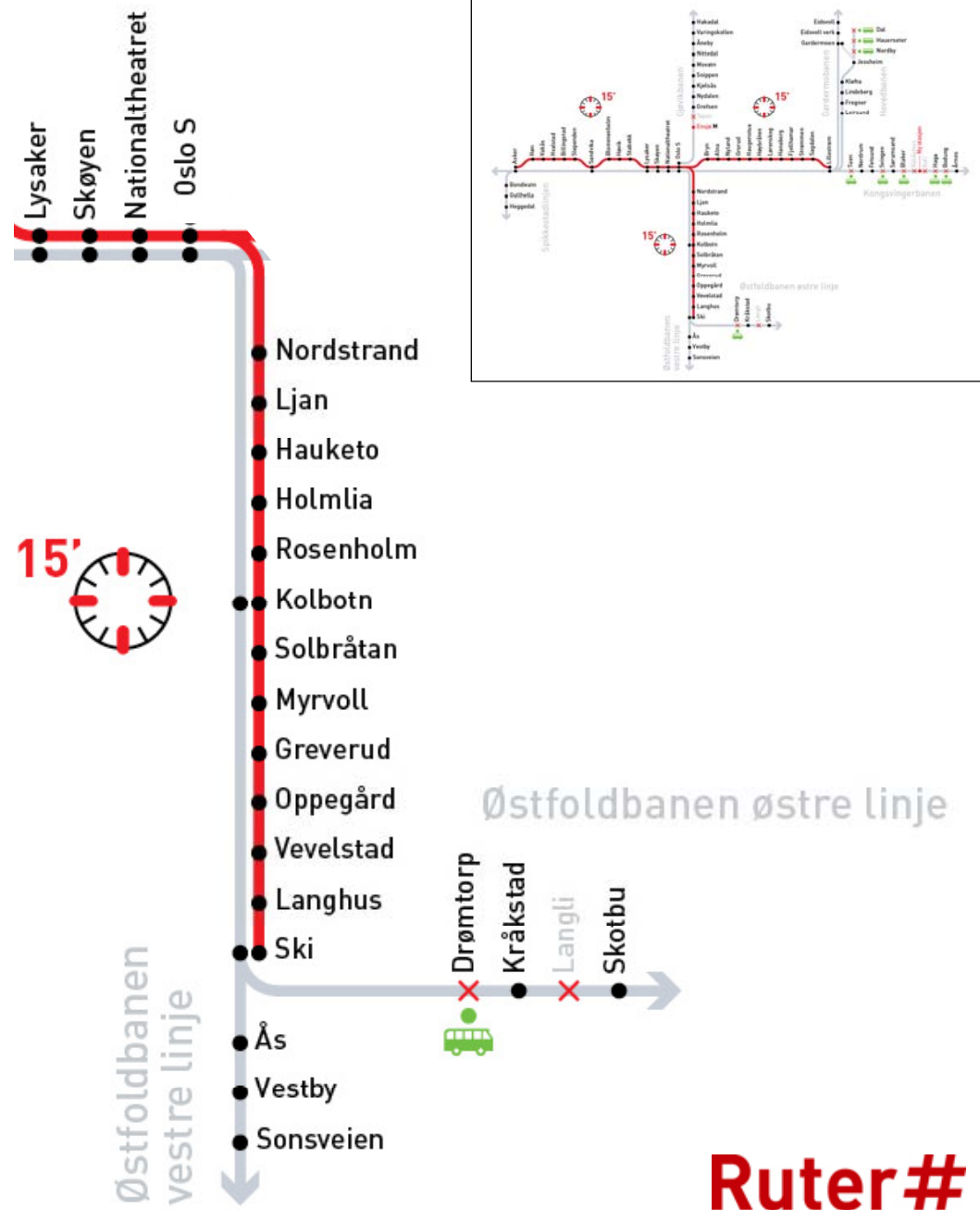
**Ruter#**

# K2010: Prinsipper for tilbudsutvikling - lokaltog

Togets rolle styrkes med basis i NSBs 2012-plan. (Utsatt gjennomføring.)

For å spille på togets sterke sider i regionen bør stoppene konsentreres om byer, stasjonsbyer og knutepunkter for øvrig. Reisehastigheten må økes.

For å videreføre samordningen av kollektivtrafikken i hovedstadsområdet bør det samarbeides om utredning av overføring av bestilleransvaret for lokaltogtjenester til Ruter.



# Mål for trafikkplan Follo

- Økt markedsandel: + **10 %** til 2014 (25 % til 2020 og 100 % til 2030)
- Kundetilfredshet : **96 %** (2 prosentpoeng høyere enn K2010)
- Universell utforming: **Alt bussmateriell** på ordinære linjer innen 2012
- Netteffektivisering:  
buss **5 mill kr** (Årsgevinst på 160 mill kr for Ruter tilsvarer 5 mill kr for i Follo syd for buss (3 %))
- Tilbudsstyrking O3: **16 mill kr** tilskudd Follo syd i langtidsprogram O3
- Utredningskrav: **Bybuss Ski og bedre forbindelse Nesodden - Ski og Vestby - Moss**

## Markedsandeler - konkrete mål 2014:

■ Nesodden	<b>42 %</b>	(38 %)
■ Ski	<b>21 %</b>	(19 %)
■ Vestby	<b>20 %</b>	(18 %)
■ Frogn	<b>15 %</b>	(14 %)
■ Ås	<b>12 %</b>	(11 %)
■ Enebakk	<b>10 %</b>	( 9 %)

**Ruter#**

# Anbefalt trafikktilbud 2012-2018

## ■ Fire hovedlinjer til Oslo sentrum:

- Tog (IC 01, 500, 550, 560)
- Båt 601
- Buss Drøbak
- Buss Enebakk

## ■ Viktige knutepunkter:

- Ski
- Nesoddtangen
- Dyrløkke
- Vinterbro senter

## ■ Mer mating til hovedlinjene

## ■ Økt frekvens og driftstid:

542      501      906

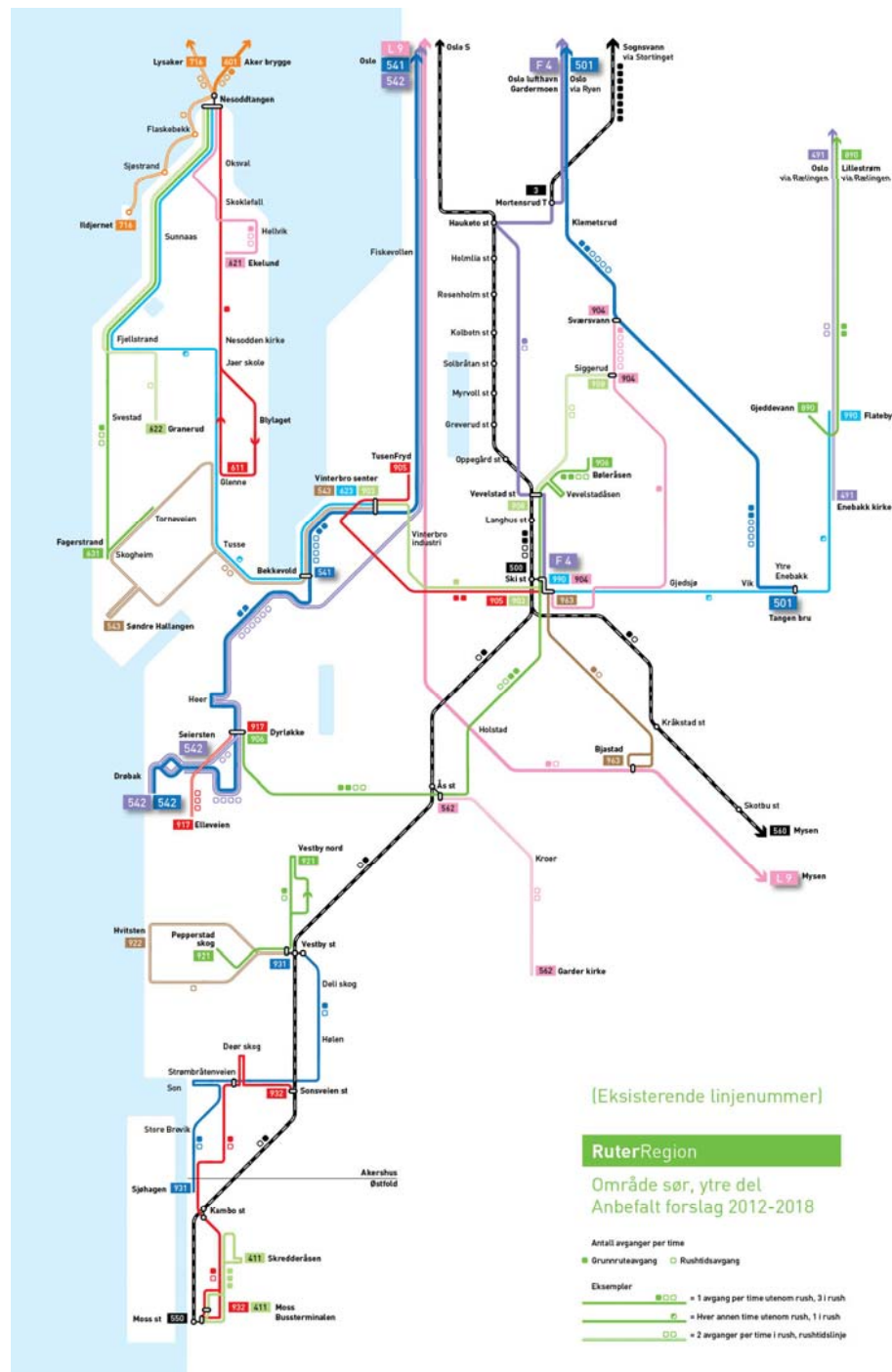
## ■ Bestillingstrafikk – pilot(er)

## ■ Styrket grensekryssende Son – Moss (bybuss)

## ■ Ordinær bussforbindelse Nesodden – Vinterbro

## ■ Bybuss Ski ved linjene 220, 222, 223, 224, 225

## ■ F4 foreslås som stamlinje Ski - OSL



# Anbefalt trafikktilbud 2012-2018

## ■ Fire hovedlinjer til Oslo sentrum:

- Tog (IC 01, 500, 550, 560)
- Båt 601
- Buss Drøbak
- Buss Enebakk

## ■ Viktige knutepunkter:

- Ski
- Nesoddtangen
- Dyrløkke
- Vinterbro senter

## ■ Mer mating til hovedlinjene

## ■ Økt frekvens og driftstid:

S8      S7      220

E/S?

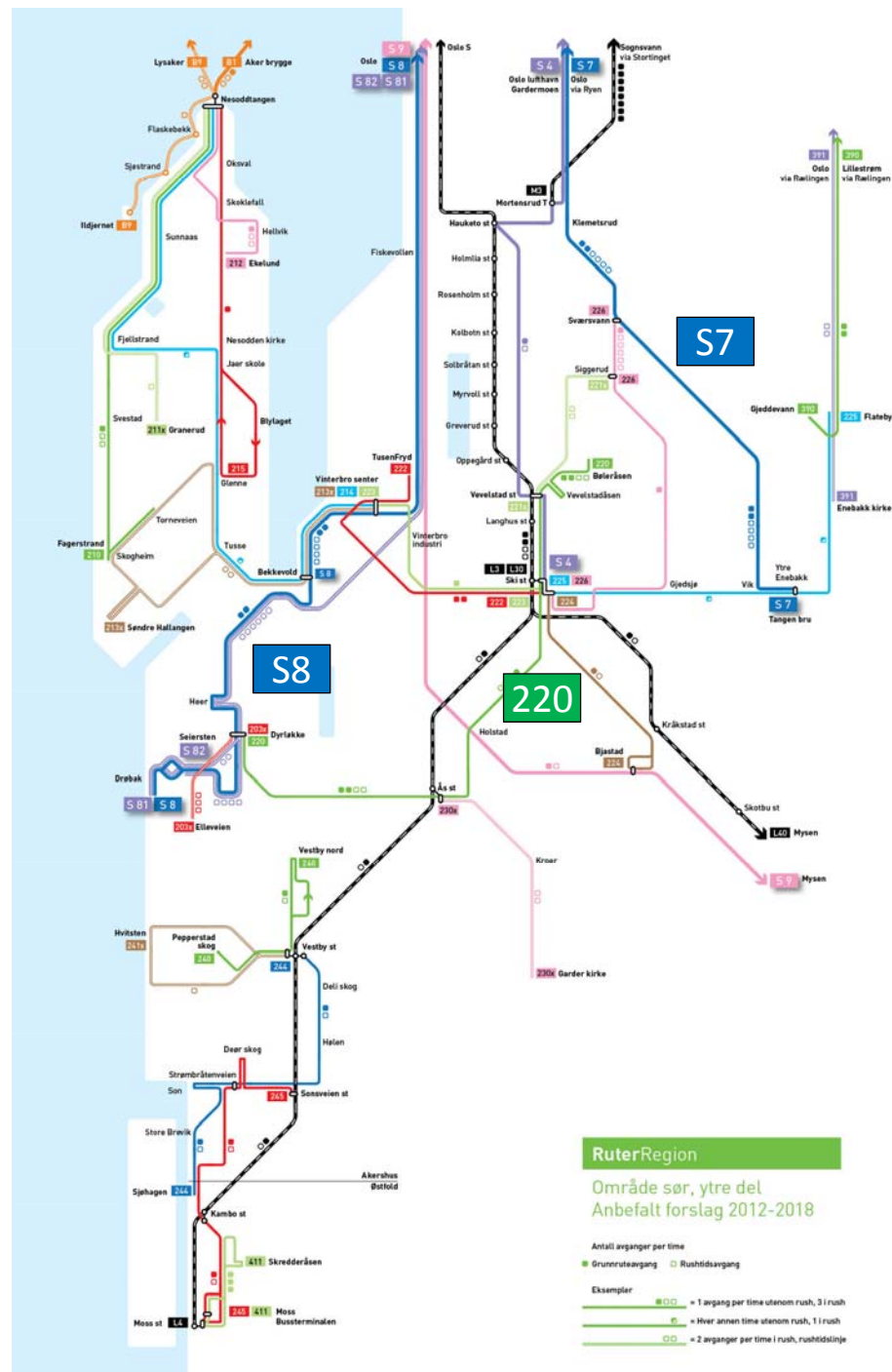
## ■ Bestillingstrafikk – pilot(er)

## ■ Styrket grensekryssende Son – Moss (bybuss)

## ■ Ordinær bussforbindelse Nesodden – Vinterbro

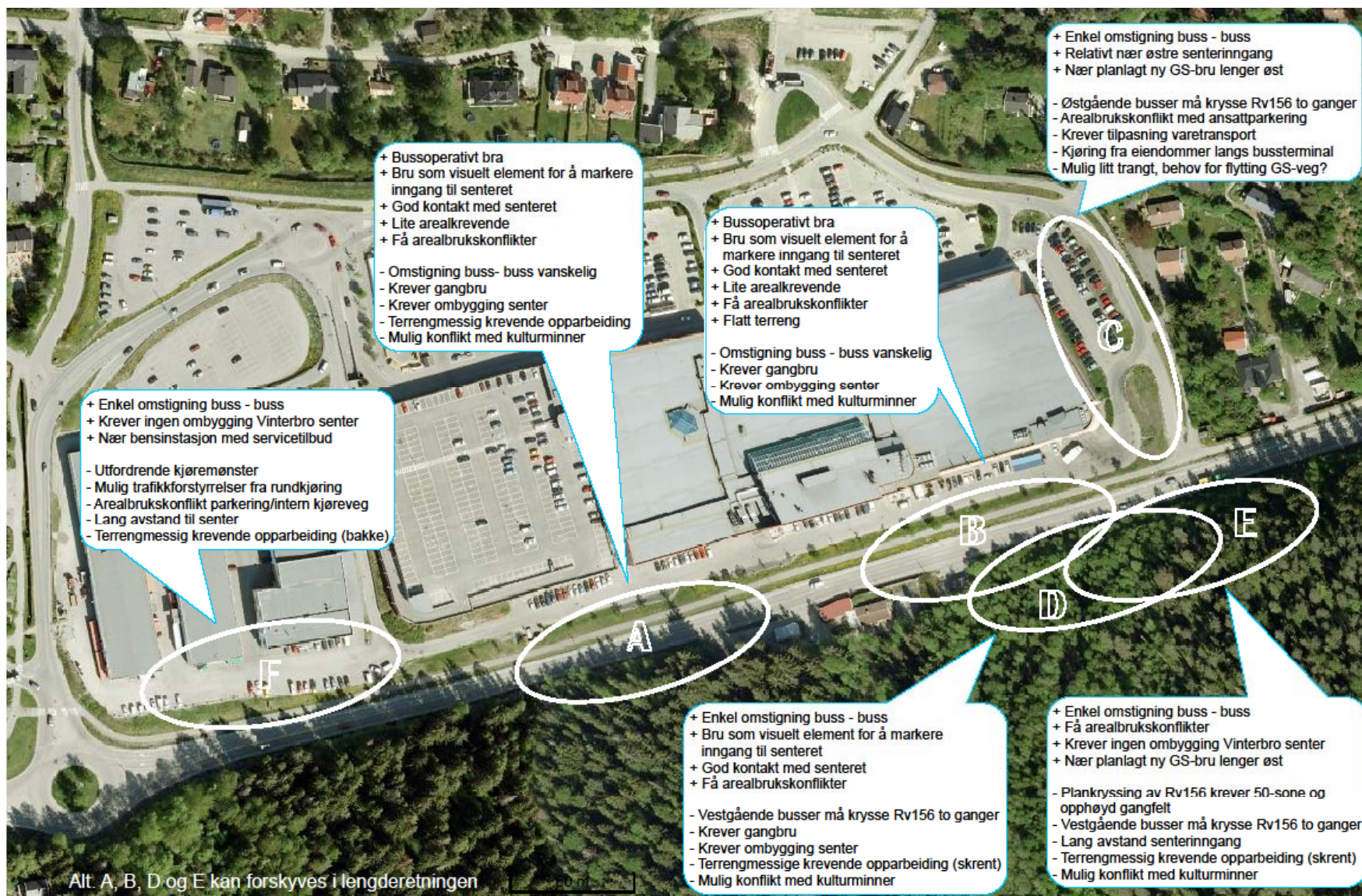
## ■ Bybuss Ski ved linjene 220, 222, 223, 224, 225

## ■ F4 foreslås som stamlinje Ski - OSL





# Nøkkelprosjekt: Vinterbro knutepunkt



Investering:  
5-10 mill kr.

Inne i  
kommuneplan-  
forslag Ås.

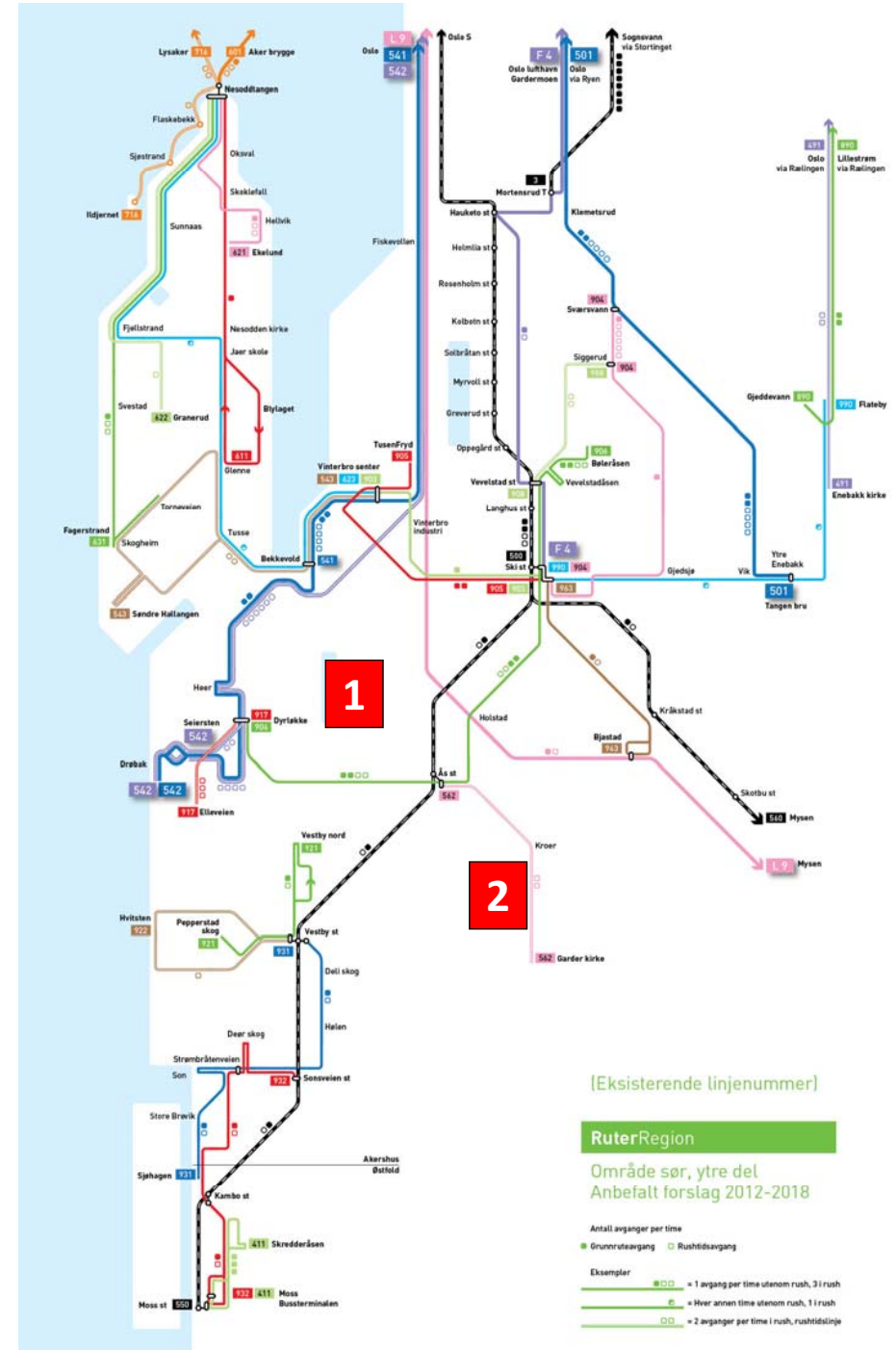
Tas opp til  
prioritering  
innenfor O3-  
rammen.

**Ruter#**

# Bestillingstrafikk

- Samarbeid Konsentra
- Aktuelle områder f eks:
  1. Bilitt/Vassum: Mister ordinær linjetrafikk
  2. Garder/Kroer: Spredtbygd uten ordinær linjetrafikk i dag

## Ruter#



# Tilbudsøkning Nesodden?

## ■ Oppskalering trinn 1 Nesodden: hovedsambandet

- 601 med 4 avganger i rush, 2 avganger ellers
- Busstilbud tilpasset økt frekvens på 601
- Beregnede økte kostnader på ca 22 mill kr (båt 601:15 mill og buss: 7 mill)

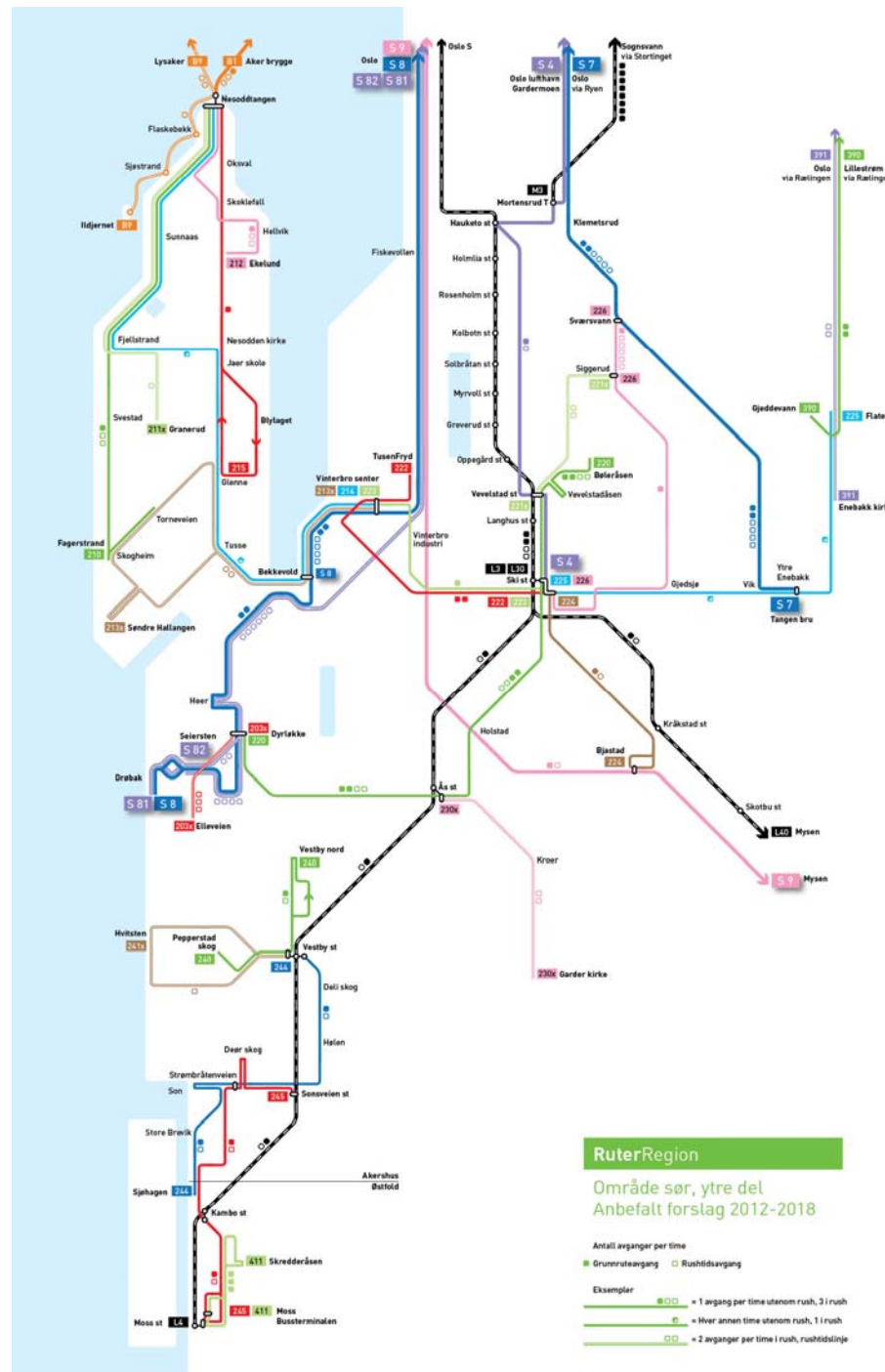
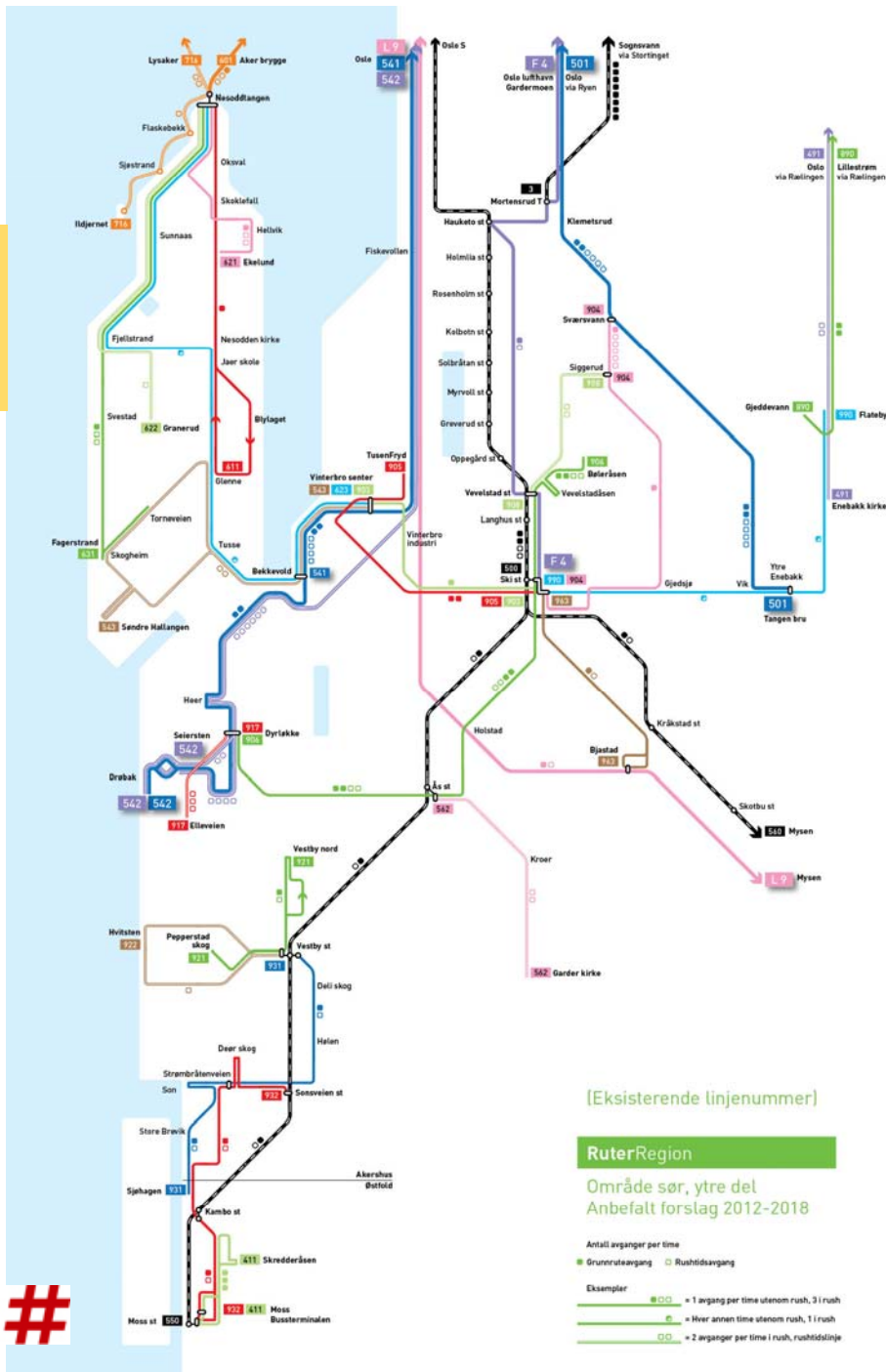
## ■ Oppskalering trinn 2 Nesodden: båt til Lysaker/Fornebu

- "Ny" båtlinje 717 fra Nesoddtangen til Fornebu og Lysaker med 4 avganger i rush og 1 på dagtid
- Ny busslinje mellom Nesoddtangen og Dyrløkke med 1 avgang rush og dagtid
- Økte kostnader på ca 29 mill kr (båt 717: 27 mill og buss 641: 2 mill)

## ■ Totalkostnad ved oppskalering til trinn 2: brutto ca 50 mill kr

- Med tilskuddsandel som i dag netto (tilskudd) 30 mill kr.

2012-2018  
Gamle og  
nye linjenr.



**Ruter#**

# Skissert trafikktilbud 2019-2030

## ■ Fire hovedlinjer til Oslo sentrum:

- Tog (IC 01, 500, 550, 560)
- Båt 601
- Buss Drøbak
- Buss Enebakk

## ■ Viktige knutepunkt:

- Ski
- Nesoddtangen
- Dyrløkke
- Vinterbro senter

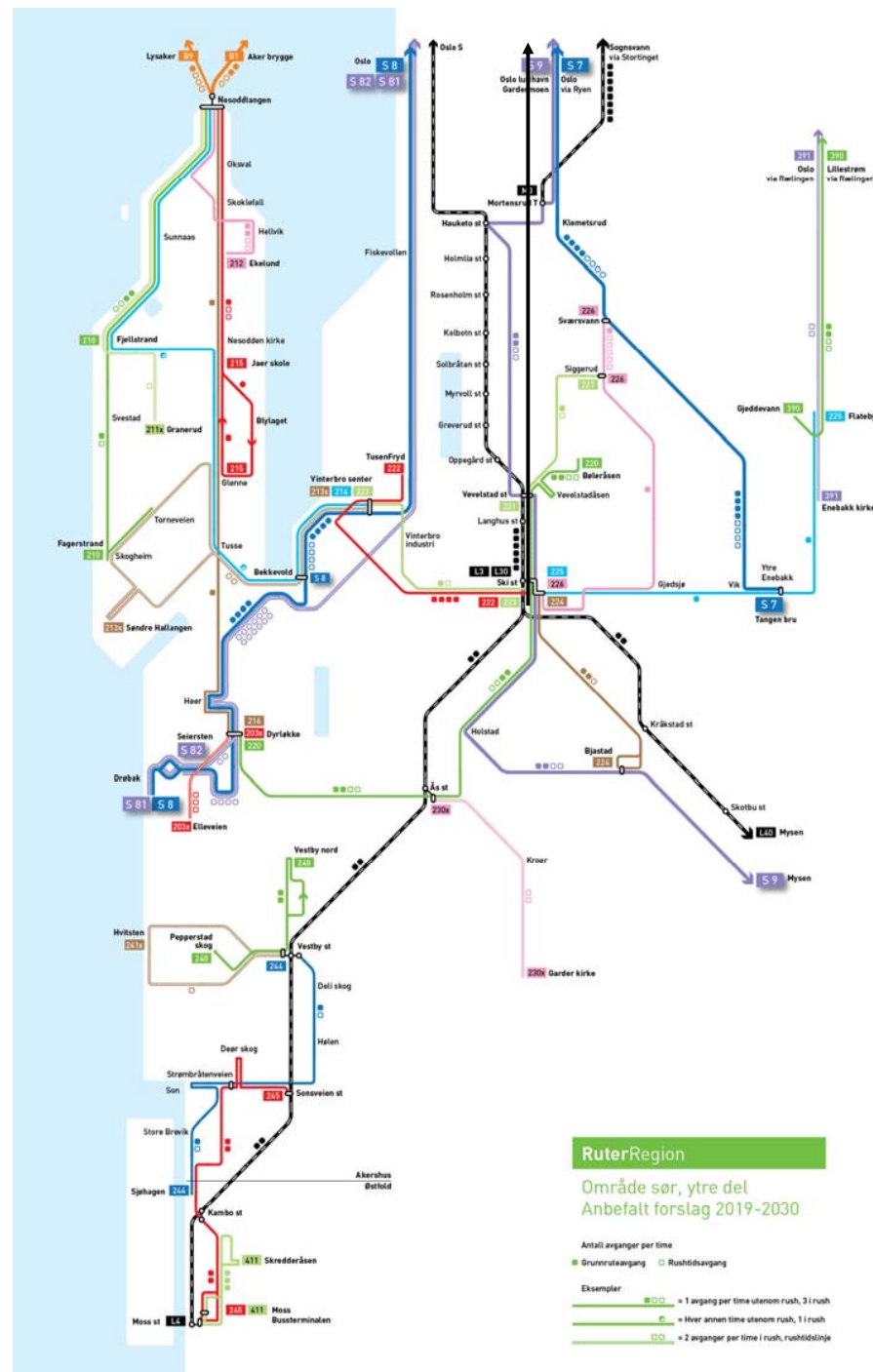
## ■ 10 min intervall på Follobanen fra Ski

## ■ 15 min (7,5 min) intervall på innerstrekningstog

## ■ Økt frekvens på hovedlinjer buss og båt

## ■ Bussveier inn til Ski stasjon

## ■ S9 Mysen kobles med S4/F4 via Ski og Bryn til OSL (Ikke e-buss til sentrum parallelt med nytt togtilbud)



# Bussanlegg og materiell

## ■ Bussanlegg lokalisert sentralt i forhold til betjent trafikkområde minimerer kostnadene

- Ski-anlegg til Nobina (eier?) – OK plassering
- Drøbak-anlegg til Norgesbuss (eier?) – OK plassering
- Nesodden-anlegg til Nobina (Torneveien 10 As) – OK plassering, men gammelt anlegg
- Vestby-anlegg til Nobina (eier?) – OK plassering
- **Enebakk-anlegg til Nobina (Bussanlegg As) – Historisk betinget plassering, anbefales søkt erstattet av anlegg f eks på Gran (ikke langt fra Ytre Enebakk)**

## ■ Materiell som sikrer sitteplass

- Universell utforming (krav)
- Legge til rette for vekstmulighet (Stamlinjer/Hovedlinjer = 15m, lokale linjer ~ 13,7m)
  - Vurdere leddbuss på linje 906
- Skal tilfredsstillende til en hver tid gjeldende miljøkrav Ruter har
- Automatisk telleutstyr i alle busser (gir bedre muligheter for analyse av markedet)

# Trafikantinformasjon

Et forbedret og lettere fattbart tilbud bør støttes av en restrukturert trafikantinformasjon.

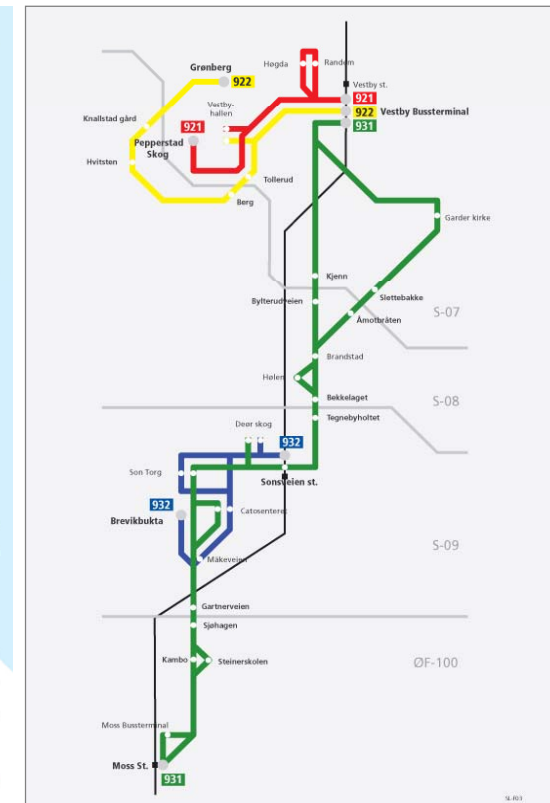
Fra 5-6 rutehefter og linjekart (av ujevn kvalitet) til maks 3, som inkluderer tog:

- Nesodden
- Ski, Ås, Frogn, Enebakk
- Vestby med Moss nordre bydel

906 Boleråsen - Ski - Ås - Drøbak																				
Sone	Stoppsteder	Merknader	Mandag-fredag						Søndag											
			x	x	x	x	x	m	m	m	m									
S-04	Boleråsen	05:44	06:14	06:29	06:44	06:59	07:14	07:29	07:44	07:59	08:14	08:48	18	48	19:18	19:48	20:48	21:48	22:48	23:48
S-04	Boleråsen skole	05:46	06:16	06:31	06:46	07:01	07:16	07:31	07:46	08:01	08:16	08:50	20	50	19:20	19:50	20:50	21:50	22:50	23:50
S-04	Vevelstadåsen	05:50	06:20	06:35	06:50	07:05	07:20	07:35	07:50	08:05	08:20	08:40c	10c	40c	19:10c	19:40c	20:40c	21:40c	22:40c	23:40c
S-04	Vevelstad stasjon ank.	05:55	06:25	06:40	06:55	07:10	07:25	07:40	07:55	08:10	08:25	08:55	25	55	19:25	19:55	20:55	21:55	22:55	23:55
S-04	Vevelstad stasjon avg.	...	...	...	06:55	...	07:25	...	07:55	...	08:25	08:55	25	55	19:25	19:55	20:55	21:55	22:55	23:55
S-04	Langhus stasjon	...	...	...	06:58	...	07:28	...	07:58	...	08:28	08:58	28	58	19:28	19:58	20:58	21:58	22:58	23:58
S-04	Ski Bussterminal ank.	...	...	...	07:05	...	07:35	...	08:05	...	08:35	09:05	35	05	19:35	20:05	21:05	22:05	23:05	00:05
S-04	Ski Bussterminal avg.	...	...	...	07:12	...	07:42	...	08:12	...	08:42	09:12	42	12	19:42	20:12	21:12	22:12	23:12	00:12
S-05	Holstad	...	...	...	07:17	...	07:47	...	08:17	...	08:47	09:17	47	17	19:47	20:17	21:17	22:17	23:17	00:17
S-06	Sentrallhollet	...	...	...	07:22	...	07:52	...	08:22	...	08:52	09:22	52	22	19:52	20:22	21:22	22:22	23:22	00:22
S-06	Ås stasjon ank.	...	...	...	07:25	...	07:55	...	08:25	...	08:55	09:25	55	25	19:55	20:25	21:25	22:25	23:25	00:25
S-06	Ås stasjon avg.	...	...	...	07:27	...	07:57	...	08:27	...	08:57	09:27	57	27	19:57	20:27	21:27	22:27	23:27	00:27
S-06	Involverthet i Ås	...	...	...	07:31	...	08:01	...	08:31	...	09:01	09:31	01	31	20:01	20:31	21:31	22:31	23:31	00:31
S-06	Rønneved skole	...	...	...	07:33	...	08:03	...	08:33	...	09:03	09:33	03	33	20:03	20:33	21:33	22:33	23:33	00:33
S-06	Klommestein	...	...	...	07:37	...	08:07	...	08:37	...	09:07	09:37	07	37	20:07	20:37	21:37	22:37	23:37	00:37
S-07	Dyrløkke	...	...	...	07:40	...	08:10	...	08:40	...	09:10	09:40	10	40	20:10	20:40	21:40	22:40	23:40	00:40

c. Kjører om Vevelstadåsen på vei mot Boleråsen.  
m. Direkter minutter over hal time.  
x. Kjører ikke i ferien 21. juni - 15. august 2010.

**Frogn videregående skole:**  
Avgangene fra Boleråsen kl. 06:44, 07:14, 07:44, 08:14 og 08:48 kjører videre fra Dyrløkke til Frogn videregående skole på skoledager.  
Linje 906 korresponderer ved Vevelstad og Ås stasjoner med tog, samt ved Dyrløkke med linje 541 mot Drøbak.



# Andre anbefalinger

## ■ Inndeling i 3 kostnadselementer for alle bussanbud i Ruter:

- Anbudene bør inndeles i 3 kostnadselementer (kapital buss, timepris og km)
- Alternativt (nest best) i 2 kostnadselementer: kapitalkostnad buss og timepris

## ■ Vurdere endring av "RuterEkspress" til et mer dekkende navn.

Stamlinje kan være vesentlig bedre for denne typen linjer. Ekspressbegrepet forbeholdes ekspresslinjer. Alternativt bør vi begrense oss til E-buss.

## ■ Linjer med spesialfarge på materiellet bør søkes lagt i samme anbudspakke.

## ■ Det må ryddes opp i avtale med TIMEkspresen (L9/562/963)

## ■ Ruter bør utarbeide en strategi og en handlingsplan for basestruktur til bussmateriell

## ■ Tilbudet bør samordnes over fylkesgrenser med kundeorientert utgangspunkt

- Særlig søndre del av Vestby med Son hører også naturlig sammen med Moss. Busstilbudet er de senere årene brutt opp ut fra ansvarsdiskusjoner.
- Foreliggende forslag om høyfrekvent gjennomgående linje Sonsveien st – Son – Sjøhagen - Kambo – Moss st bygger på enighet om lokalbetjening i nordre bydel i Moss med tilhørende billettinntekter og tilskudd.



# Endrede rammer for bilbruk?

Overordnet mål om at kollektivtrafikken skal ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk oppnås ikke ved styrket kollektivtrafikktilbud alene.

Spesielt i de ytre delene av Akershus er det attraktivt å bruke bil i mange sammenhenger, og planlagt (og modellert) utbygging av veinettet vil gi forbedringer i bilfremkommeligheten.

Dette gjelder både lokalt og som følge av ferdigstilling i Bjørvika.

For å belyse følsomheten har vi til illustrasjon sett på omfordelingsvirkninger ved 50 % økte kjørekostnader. Dette tilsvarer doubling av bensinprisen, om det tas der alene. Omlegging av bompengoordningen er selvsagt et alternativ.

**Kjør kollektivt.** Strategisjef Stensbye er krystallklar i sin melding:

– Det vil være helt umulig å bygge ut veinettet for å ta unna trafikkveksten i Oslo-området, sier Stensbye, som viser til en ventet økning i trafikken på ca. 30 prosent de neste 20 årene. – Veiene vil maks kunne ta unna halvparten av dette. Det er ingen vei utenom å satse på kollektivtrafikken i fremtiden. [hilde.lundgaard@aftenposten.no](mailto:hilde.lundgaard@aftenposten.no)

Strategisjef Taale Stensby, Statens vegvesen

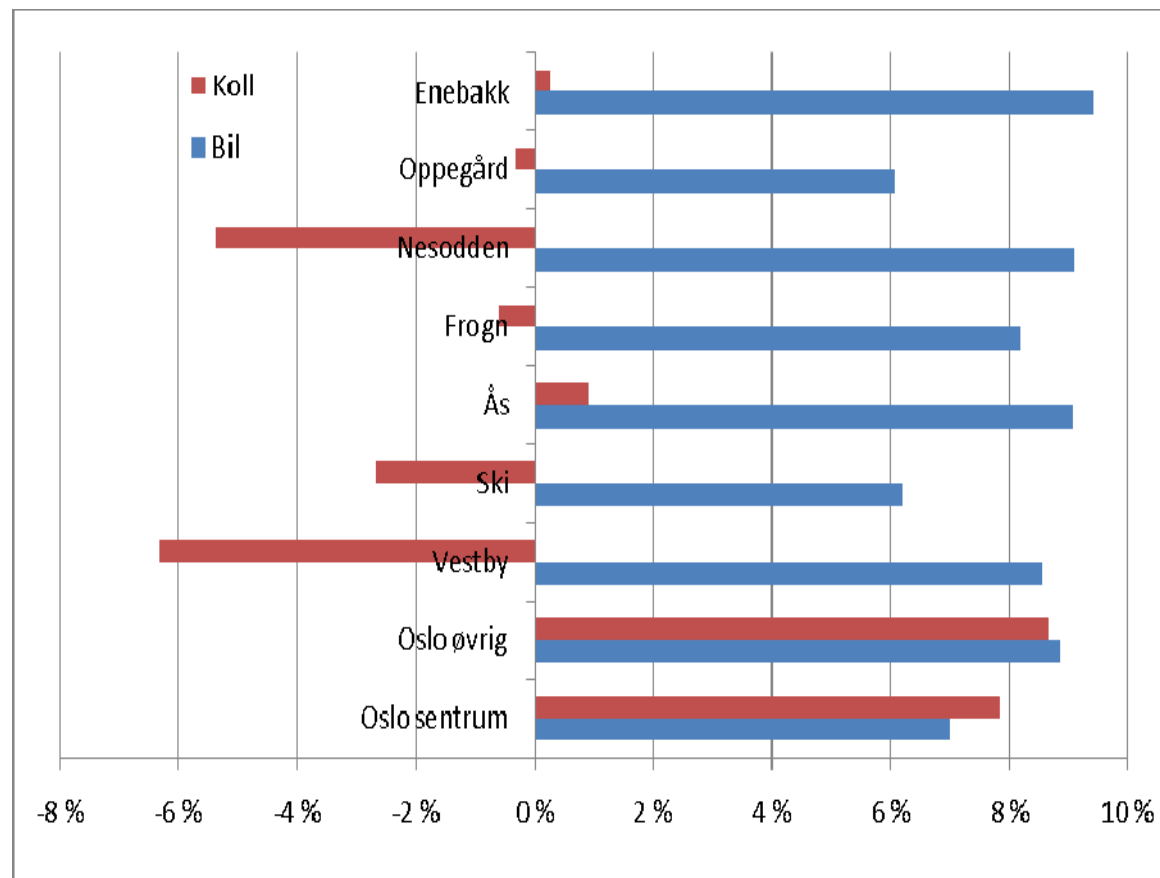
**Ruter#**

# Uten tiltak øker biltrafikken mer enn kollektivtrafikken

Selv med de foreslåtte forbedringene i det kollektive trafikktilbudet, vil biltrafikken øke i alle Follokommunene.

Dette skyldes ved siden av bedre veinett utsatt gjennomføring av NSBs ruteplan 2012. Toget veier tungt i Follo, som båt på Nesodden.

Best utvikling for kollektivtrafikken får vi der busstilbudet styrkes ved frekvensøkning, og/eller bussen samtidig har en større relativ betydning.



**Ruter#**

## 50 % økte bilbrukskostnader gir målrettede resultater

For regionen samlet viser foreløpige beregninger en svak reduksjon i biltrafikken, men usikkerhet tilsier at dette kan betraktes som nær  $\pm 0$ .

Ved siden av 12 % økt kollektivtrafikk, er utslaget for korte turer ved økt gang- og sykkeltrafikk målrettet og interessant.

+ 50 % kjørekostnad	Endring 2010-2014
Bil	- 2,7 %
Kollektivt	+ 12,0 %
Gange	+ 13,1 %
Sykkel	+ 15,3 %
<b>Sum</b>	<b>+ 6,2 %</b>

**Ruter#**

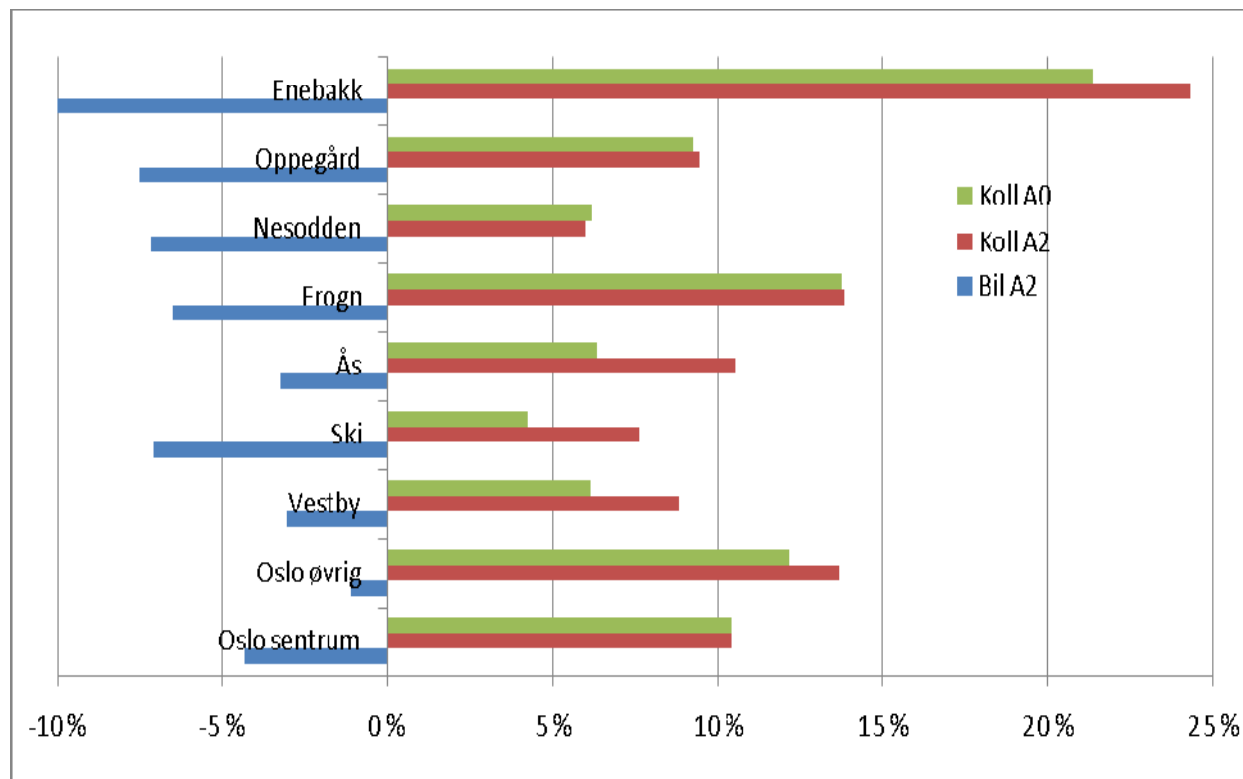
# Økte bilbrukskostnader gir målrettede resultater

Med 50 % økte kjørekostnader for bil får vi målrettet virkning i hele området.

Samlet reiseaktivitet reduseres for øvrig med 2-3 %

Spesielt stort blir utslaget i Enebakk, hvor bilbruken er høy og kollektivandelen lav i utgangspunktet. Bussen er enerådende som kollektivmiddel, og ny linjemodell med frekvensstyrking på de markedstunge strekningene slår sterkt ut.

Av tilsvarende grunner kommer Frogn også ut med god kollektivtrafikkvekst.

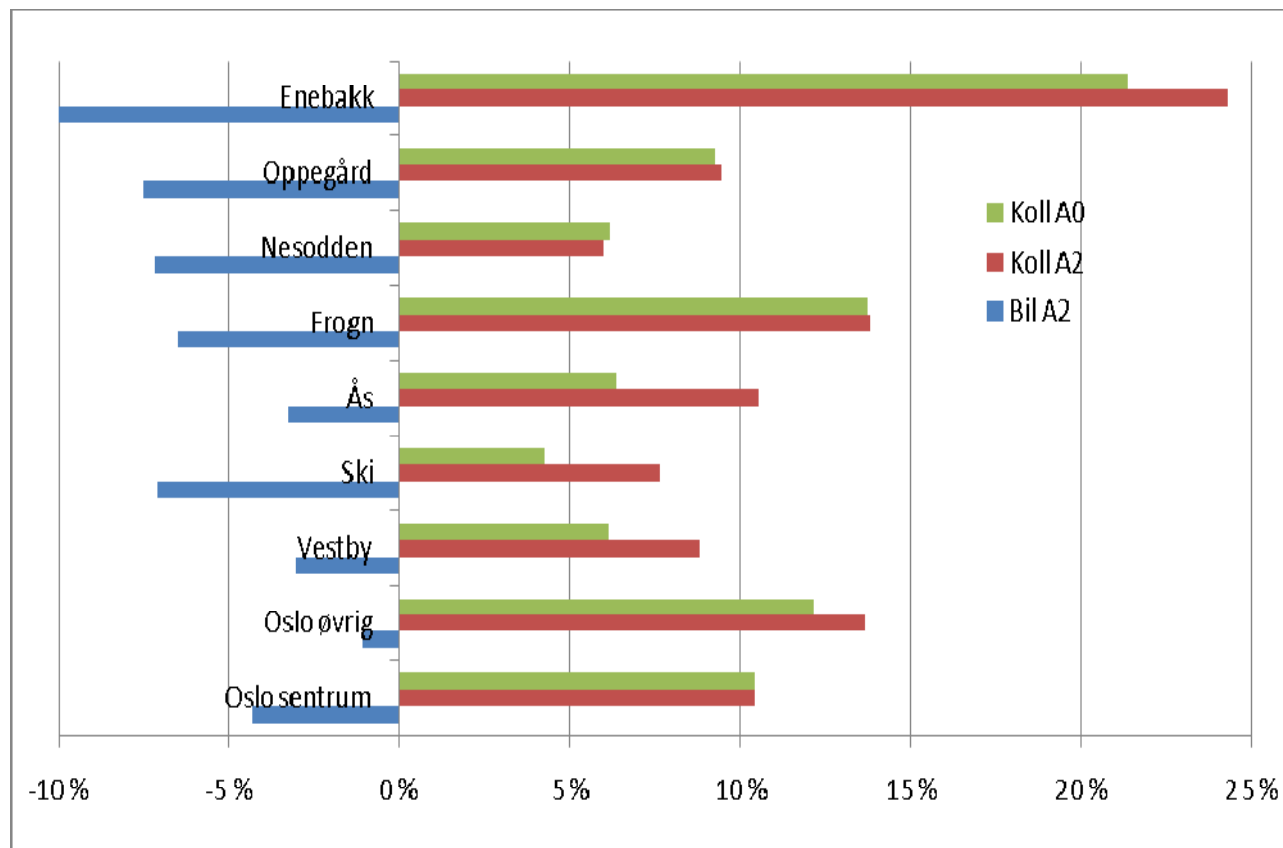


**Ruter#**

# Økte bilbrukskostnader gir målrettede resultater

Virkingen av tilbudsstyrkingen i busstilbudet fremkommer som differansen mellom A0 og A2.

A2 inneholder frekvensstyrking av lokalt tilbud i Ås, Ski og Vestby og høyere frekvens mellom Ytre Enebakk og Oslo.

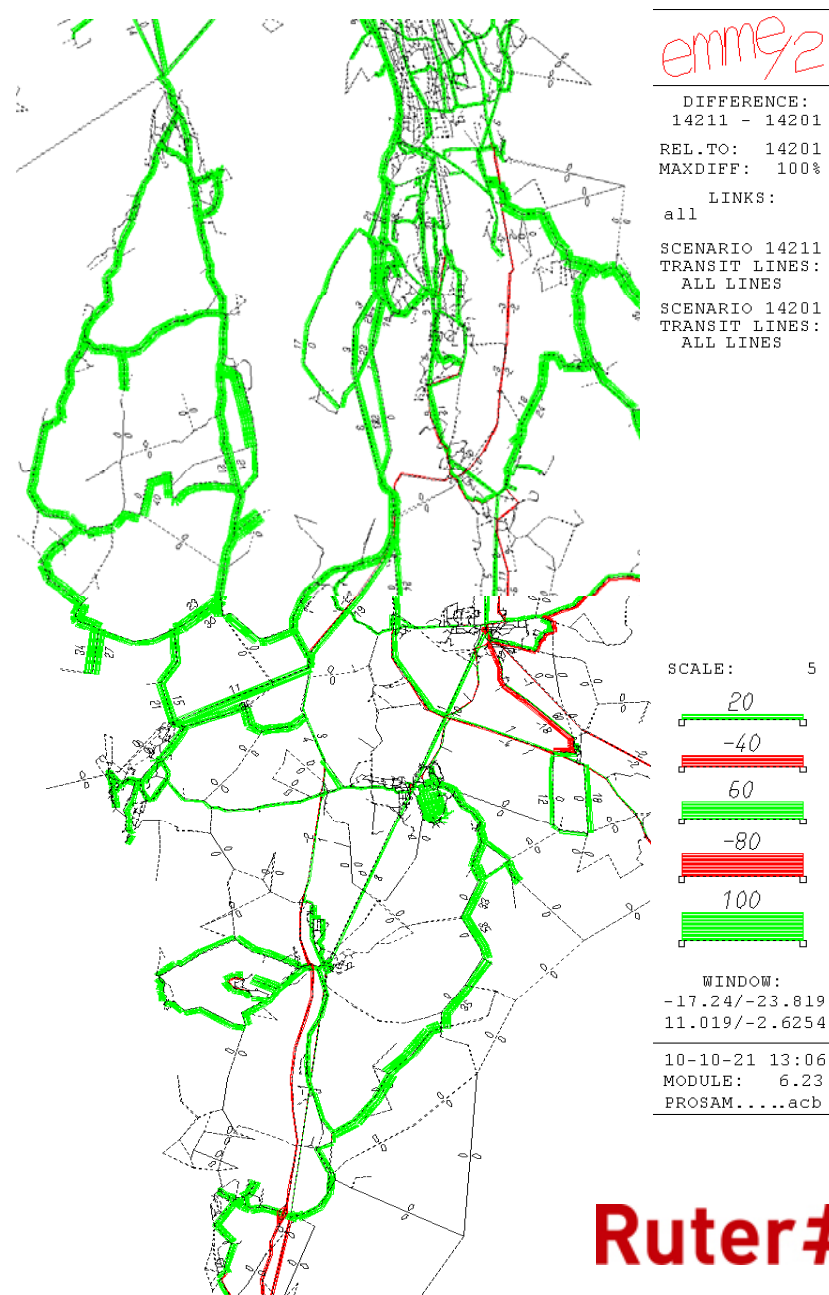


**Ruter#**

# Håndterbar etterspørselsvekst

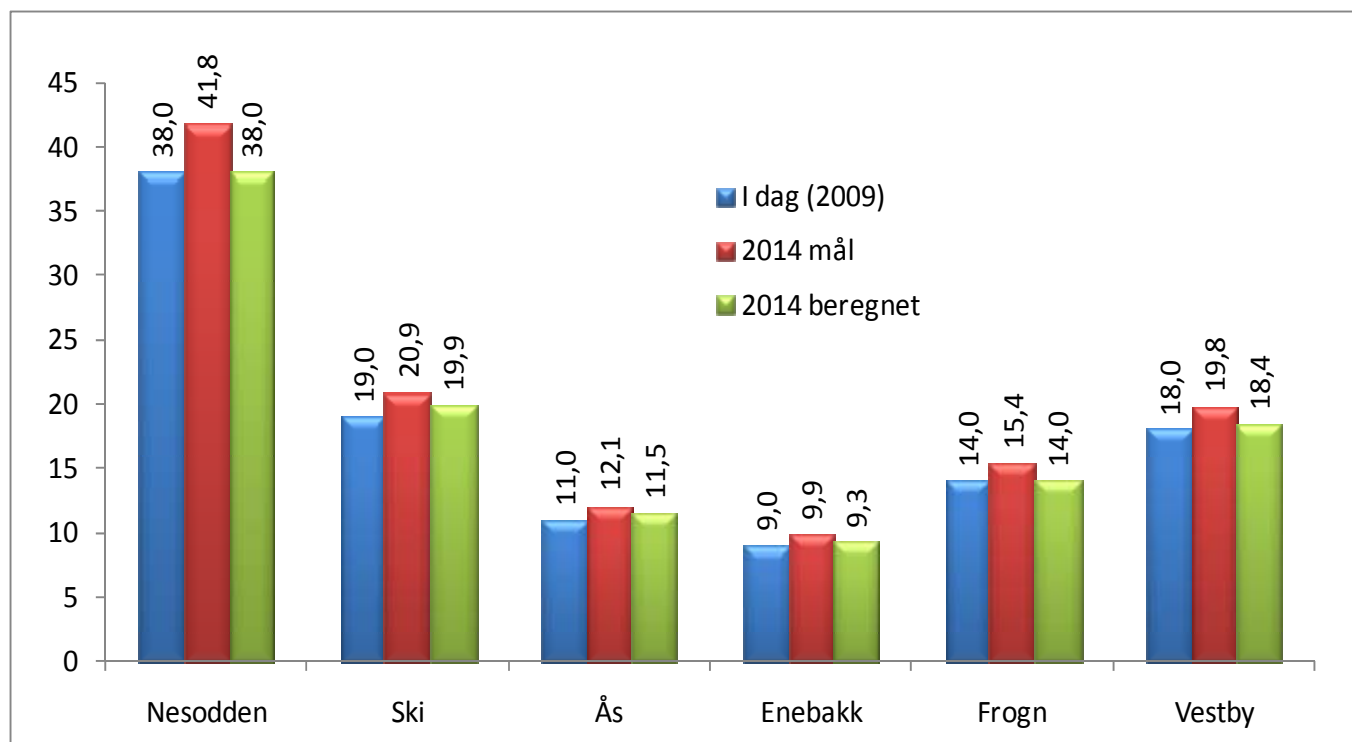
Beregnet tilleggsvekst er i området 10-40 %, størst for linjer som i dag har lav frekvens og lite trafikk. Men også så vidt høy som 30 % for en relativt tung linje som dagens 501 Enebakk.

Kapasitetsstyrking i rushtidene kan måtte vurderes for lokale linjer knyttet til Sonsveien, Vestby, Ås og Ski (dagens 932, 921 og 906)



# Konsekvenser marked

- 6 % kollektivtrafikkvekst 2010-2014 uten biltiltak.
- Kollektivtrafikkens markedsandel øker i følge modellberegningene bare marginalt, ved det som på kort og mellomlang sikt bare blir styrking av deler av busstilbudet.



- Kundetilfredsheten beregnes ikke, men oversikt over hvem som primært vinner og taper på omleggingene, presenteres. Kundetilfredshet må måles i MIS etter gjennomføring av tiltakene

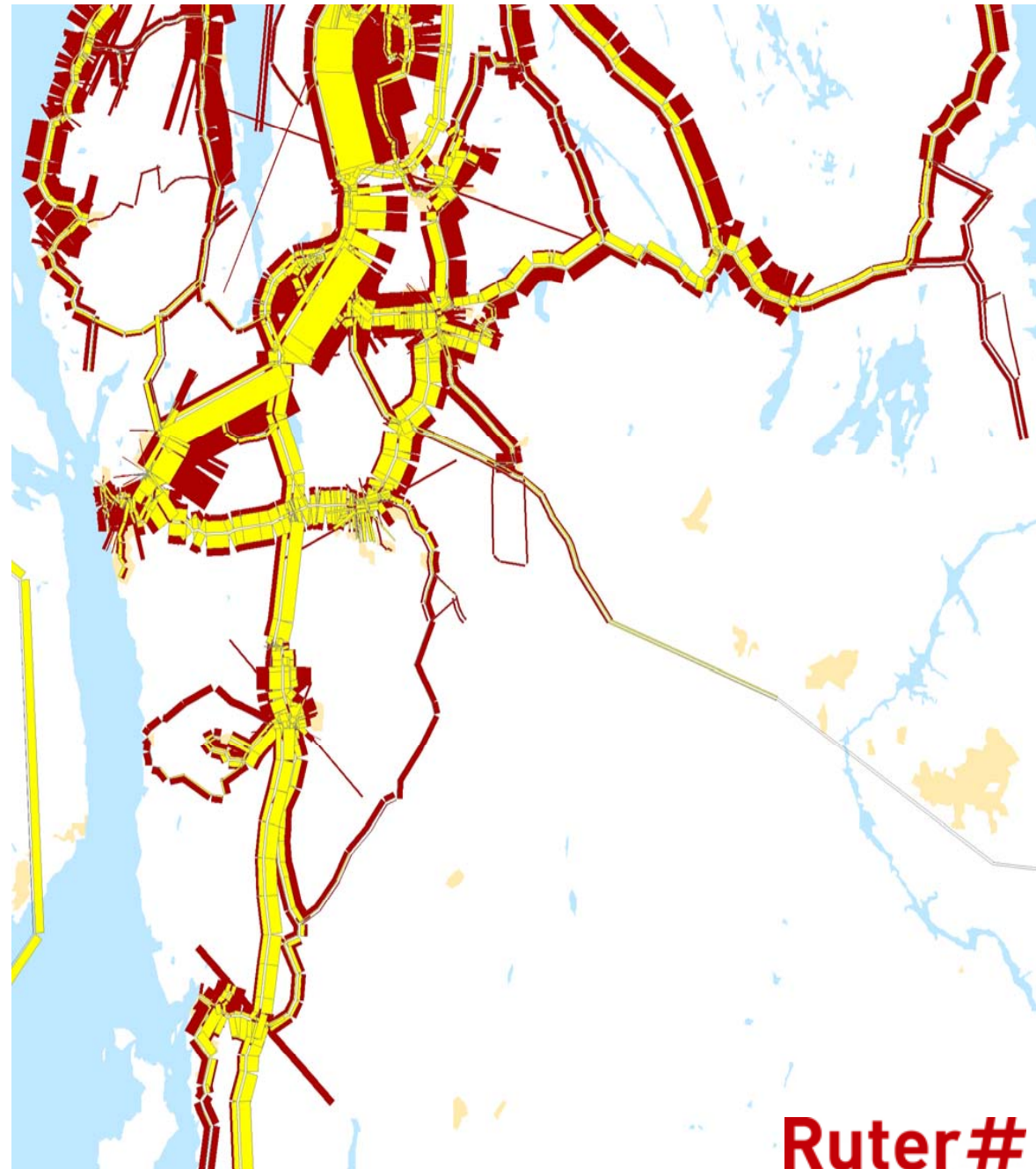
**Ruter#**

# Konsekvenser kapasitetsutnyttelse

Gjennomgående god  
kapasitetsutnyttelse i rushtidene.

Men mye ledig syd på Nesodden  
(styrt av konsekvent  
båtkorrespondanse) og rundt  
Kirkebygda i Enebakk.

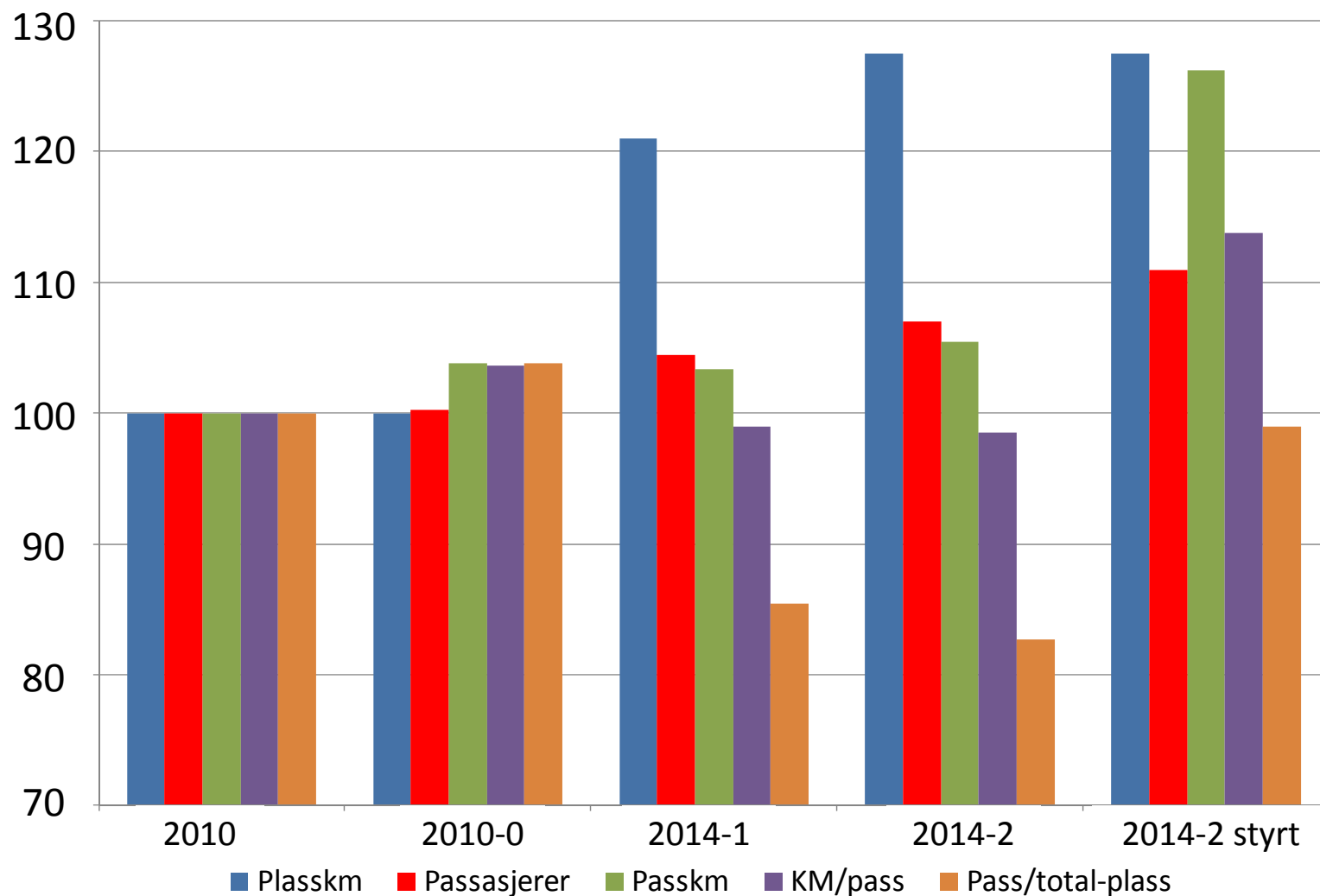
(Skoleruter kan gi noe skjevt bilde  
for øvrig.)



**Ruter#**



# Konsekvenser kapasitetsutnyttelse



I en modell hvor kollektivtrafikken tar trafikkveksten, oppnås uendret belegg i sum.

På kort sikt vil økt tilbud for økt trafikk ellers gi ca 15 % lavere kapasitetsutnyttelse.

## Hvem får det bedre?

- Bedre frekvens på busstilbudet fra Ski vest mot Ski st. og Vinterbro. Mer attraktivt buss + tog til Oslo.
- Nytt knutepunkt på Vinterbro legger til rette korresponderende tilbud og øker og forenkler reisemulighetene. Ny forbindelse mellom Nesodden og Vinterbro.
- Bedre tilbud for lokalreiser mellom Vestby og Son og mellom Son og Moss.
- Styrket frekvens på hele linje 906. Den desidert tyngste lokallinjen i Follo får økt attraktivitet og kapasitet.
- Økt frekvens og oppgradering til stambuss Enebakk – Oslo øker attraktiviteten i område med lav kollektivandel.
- Bedre og ryddigere tilbud på linjen mellom Enebakk og Ski. Flere avganger etterspurt. Bedre tilbud Follo-Ahus.
- Bedre og ryddigere tilbud Ski – Kråkstad. Korrespondanse med TIMEkspressen (Bjastad) beholdes.
- Flybussekspressen Ski - Gardermoen innlemmet i Ruters linjenett åpner for flere nye lokalforbindelser i svakt dekkede områder.

**Ruter#**

# Hvem får det verre eller kan oppfatte at de får det verre?

- Kjøring gjennom trangene i Son oppheves. Noen kunder får lengre gangavstand til en holdeplass. Direkte buss mellom Sonsveien st. og Son sentrum erstattes av bussbytte ved Strømbråtenveien (mellom linjene 931 og 932).
- Trafikantene på Siggerud mister direkteforbindelse til/fra Oslo, men økt frekvens kompenserer ulempen.
- Innstilt to rushtidsavganger 543 (Fagerstrand) gjennomgående til Oslo gjør at 10 + 10 må bytte buss på Vinterbro. Reisetiden endres ikke. To øvrige rushavganger har allerede omstigning Bekkevold. Vinterbro bedre knutepunkt med flere reisemuligheter.
- Forkortelsen av linje 562 til Ås st. berører ca 30 passasjerer pr avgang. Et fåtall av disse bor i Garder og Kroer og må nå bytte til tog på Ås st. Flesteparten bor på strekningen Sentralholtet – Holstad, og disse må benytte linje 906 (økt frekvens) til Ski og bytte der. For begge trafikantgruppene vil reisetiden til/fra Oslo øke før Follobanen kompenserer. Noe frafall av trafikanter?
- Markedsstyrt oppdeling av dagens linje 501 (Oslo – Enebakk – Lillestrøm) fjerner muligheten for direkte reise gjennom Enebakk. Men korrespondanse sikrer fortsatt reisemulighet for de få trafikantene dette gjelder.
- Ny linje 623 (Nesoddtangen – Vinterbro) vil i noen grad berøre trafikantene på strekningen Fjell – Granerud negativt.
- Omlegging av E/S8 til Rv. 23 vil føre til at trafikantene på strekningen Ottarsrud – Horgen – Vassum mister alt ordinært busstilbud. I dag er dette i stor grad skoleelever, og et erstatningstilbud med skolebuss må etableres. Ellers bestillingstrafikk.

**Ruter#**

# Konsekvenser

	2010	2014	Mål
Passasjerer totalt	13,3 mill		
Passasjerer buss og båt	9,3 mill	<b>9,9 mill</b>	10,4 mill
Passasjerer buss	7,5 mill		
Passasjerer båt	2,8 mill		
Passasjerkm buss	100	128	
Passasjerkm båt	18,3 mill		
Passasjerer ved tiltak		<b>10,4 mill</b>	10,4 mill
Markedsandel ved tiltak	22 %	<b>24 %</b>	24 %
Kundetilfredshet	95 %	<b>?</b>	96 %
Billettinntekter	100 mill kr	<b>106 mill kr</b>	112 mill kr
Billettinntekter ved tiltak		<b>112 mill kr</b>	112 mill kr
Vognkm buss	4,4 mill	5,7 mill (+ 30 %)	
Belegg buss	100	<b>83</b>	100
Belegg buss ved tiltak	100	<b>98</b>	100
Driftskostnader	242,0 mill kr	268,4 mill kr	
Driftskostnader buss	132,9 mill kr	159,3 mill kr (+ 20 %)	
Tilbudsøkning brutto		35,0 mill kr	
Netteffektivisering		<b>13 mill kr</b>	5 mill kr
Netto kostnadsøkning		26,4 mill kr	
Tilskudd	145,0 mill kr	159,6-165,6 mill kr	
Tilskuddsøkning		<b>14,6-20,6 mill kr</b>	16 mill kr
Marginalt tilskudd Moss		(2,4-2=) 0,5 mill kr	
Utredninger		<b>OK</b>	Nesodden, Ski, Østfold

# Ruter#

# Styringsutfordringer

- Hvor viktig er denne typen oppgaver, hvordan prioritere ressurser til gjennomføring, og hva er krav til levering/dokumentasjon? **Kompetanse!**
  - Hvilken form skal det være av involvering intern og eksternt? Hvis dette blir aktuelt krever det en vesentlig ressursstyrking.
1. Ruter mangler en strategi for anbudsutlysninger (når jobber vi med hva), pakker, sammensetning og hvem som skal gjøre hva i forhold til forberedelser av anbudene – Påstand: Betydelige endring i kontraktperioden er fordyrende [Forslag til arbeidsgruppe: *Team strategi*, Team utvikle trafikktilbudet, Team Produktledelse, Team kontrakt, ++].
  2. Ruter mangler en langsiktig overordnet materiellstrategi for buss i forhold til Ruters ambisiøse mål på lengre sikt [Forslag til arbeidsgruppe: *Team strategi* og Team Produktledelse].
  3. Hvordan samle trafikantinformasjonen slik at den blir inndelt i trafikktilbudsområder på en best mulig måte? [Forslag til arbeidsgruppe: *Team strategi* og Team Trafikantinformasjon]

**Ruter#**

# Konklusjon

1. Utredet alternativ 2 legges til grunn for utvikling av busstilbudet i Follo.
2. Omleggingene bør søkes gjennomført så raskt som mulig, dels for effektivt å kunne gjennomføre nødvendig kapasitetsstyrking og dels for å oppnå reduserte enhetskostnader, særlig i Vestby.
3. Det tas ny kontakt med ØKT om en praktisk/økonomisk løsning for trafikken mellom Son og Moss. Tilbudsstyrkingen er avhengig av en tilfredsstillende avtale, med utgangspunkt i et gjensidig ansvar for marked, kundesuksess og økonomi i grensekryssende trafikk.
4. Det tas ny kontakt med Flybussekspressen og TIMEkspressen om praktisk samarbeid, med sikte på smidige løsninger for kundene.
5. Det tas initiativ for terminalutvikling på Vinterbro og Dyrløkke og ved Ski og Ås stasjoner.
6. Det tas initiativ for bedre fremkommelighet for buss frem mot Ski og Ås stasjoner.
7. Det tas initiativ for å samordne og strømlinjeforme trafikantinformasjonen.
8. Stamlinjene merkes hhv E4, E7, E8 og E9

**Ruter#**



**Ruter As**  
Dronningens gate 40  
Postboks 1030 Sentrum  
0104 Oslo  
Telefon: 40 00 67 00  
[www.ruter.no](http://www.ruter.no)