

Ruters tilbud på fjorden

20.9.2012

Plandirektør Tore Kåss

Ruter#

Et sammensatt båttilbud

Ca. 4,5 millioner reiser, hvorav 2,5 millioner på nesoddsambandet.

Spiss sommertopp i trafikken med øyfergene.

Tilskudd ca. 80 mill kr (60 %).

Belegg 22 %.

Potensial knyttet til arealutvikling, spesielt Fjordbyen.

Miljøutfordringer.

| BÅT | 2011 | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| OPERASJONELLE NØKKELTALL | | | | | |
| Reiser (mill) | 4,4 | 4,2 | 4,1 | 4,0 | 3,7 |
| Personkm (mill) | 24,3 | 22,9 | 22,6 | 21,8 | 20,3 |
| Båtkm (mill) | 0,28 | 0,29 | 0,29 | 0,28 | 0,28 |
| Energiforbruk pr personkm | 1,03 | 1,30 | 1,14 | 1,05 | 1,12 |
| Utslipp av fossilt CO ₂ kg/pr personkm | 0,25 | 0,31 | 0,28 | 0,28 | 0,29 |
| Utslipp av NO _x g/pr personkm | 2,24 | 2,59 | 3,53 | 4,70 | 5,01 |
| Utslipp av PM ₁₀ g/pr personkm | 0,04 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 |
| ØKONOMISKE NØKKELTALL | | | | | |
| Trafikkinntekter (mill) | 51 | 60 | 62 | 56 | 63 |
| Tilskudd (mill) | 78 | 74 | 61 | 52 | 44 |
| Kostnader (mill) | 129 | 134 | 123 | 109 | 102 |
| Ekstern effektivitet: | | | | | |
| Trafikkinntekt/reise | 11,74 | 14,29 | 14,96 | 14,08 | 16,94 |
| Trafikkinntekt/personkm | 2,10 | 2,62 | 2,73 | 2,59 | 3,09 |
| Kostnad/reise | 29,62 | 31,99 | 29,82 | 27,12 | 27,64 |
| Kostnad/personkm | 5,31 | 5,86 | 5,44 | 4,99 | 5,04 |

Båttilbudets muligheter

- Effektiv for fjordkryssing
- Nødvendig for øytrafikk
- Et pluss i en samlet fjordbyutvikling
- Trafikale synergier
- Kombinasjon med kommersielt fritids- og turistmarked
- Erfaringsmessig fornøyde kunder
- Køfrie reisemuligheter



Vanskelig markedsanalyse

Fritidsreiser og tynne trafikkstrømmer faller utenom tradisjonelle transportmodeller.

Deler av markedet egner seg for samarbeid med kommersielle aktører.



Vurderte tilbudsutvidelser

1A

Forbedret rutetilbud til øyene i Oslo, basert på terminal Rådhusbrygga

1B

Utvidelse av hurtigbåtruten Nesoddtangen – Lysaker til via Fornebu

1C

Økt kapasitet og frekvens på hurtigbåtruten Nesoddtangen – Lysaker.

1D

Økt kapasitet og frekvens Nesoddtangen – Aker brygge

2A

Hurtigbåtforbindelse i rushtidene til Drøbak og Nesoddens vestside.

2B

Fjordkryssing Frogn/Nesodden – Røyken/Asker.

2C

Utvidelse av sommerruten til Drøbak/Son

3A

Sommerruter til badestrender som Huk, Ingierstrand og Hvervenbukta

3B

Forbindelse til Husbergøya

4A

Båtbetjening av Fjordbyen, (Ormsund-) Sørenga – Bygdøy

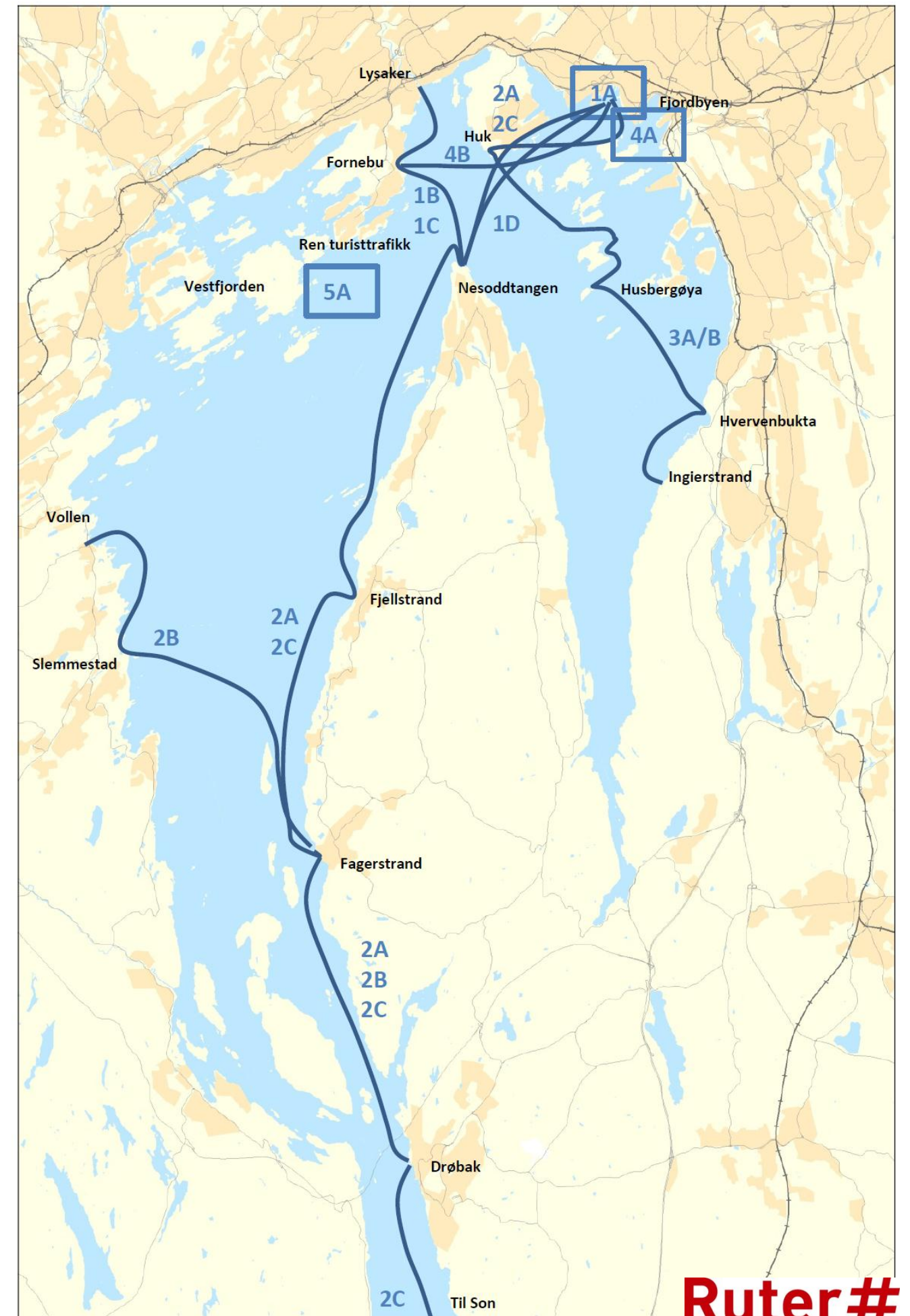
4B

Helårsrute Aker brygge – Fornebu

5A

Ren turisttrafikk

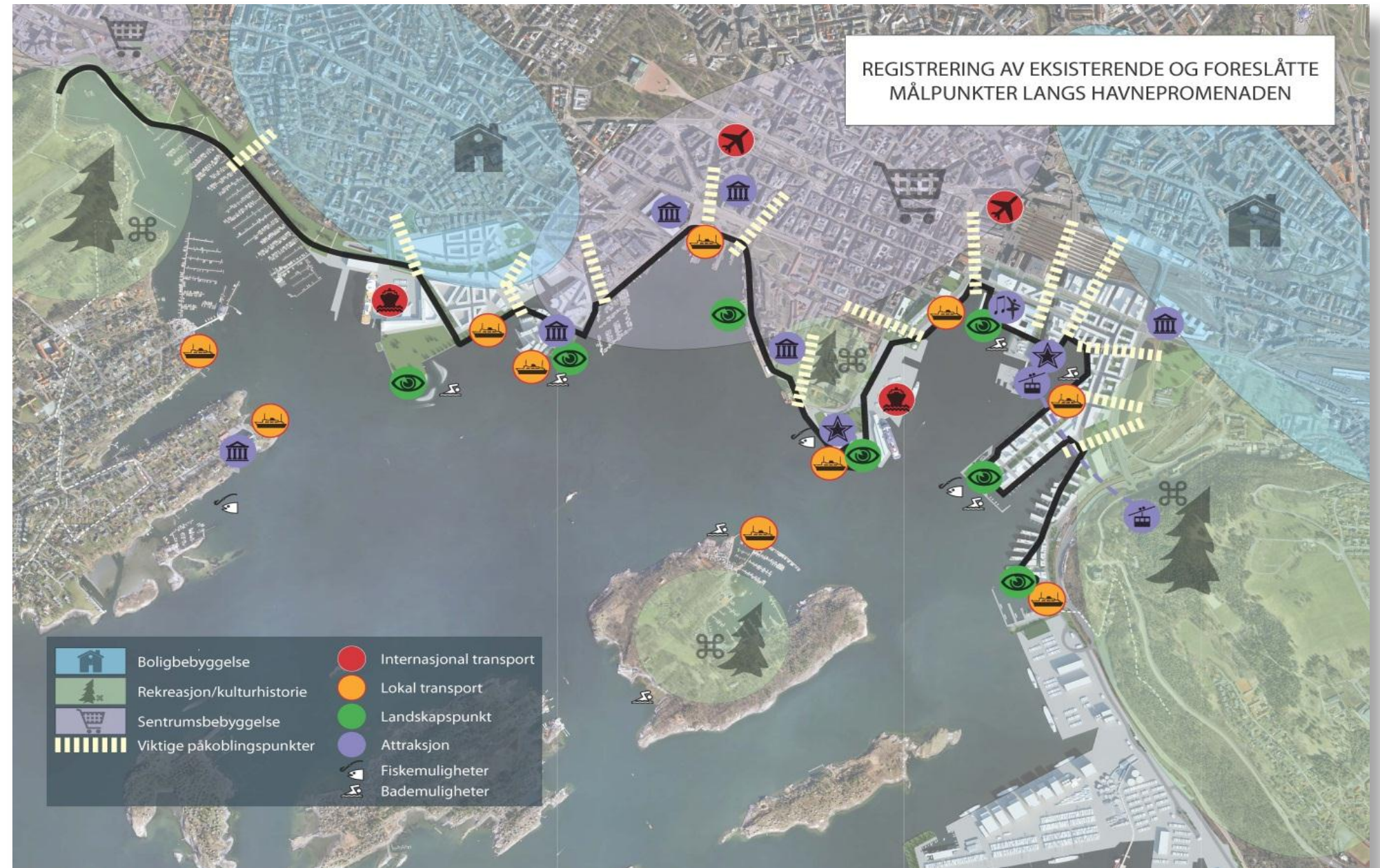
Trafikk til øyene i Vestfjorden, Oscarsborg, charterlinjer og eventuelt andre kommersielle forbindelser som del av Ruters nettverk



Fjordbyen

Potensial!

Og betalingsvilje?



Terminal i Bjørvika? Kanskje senere

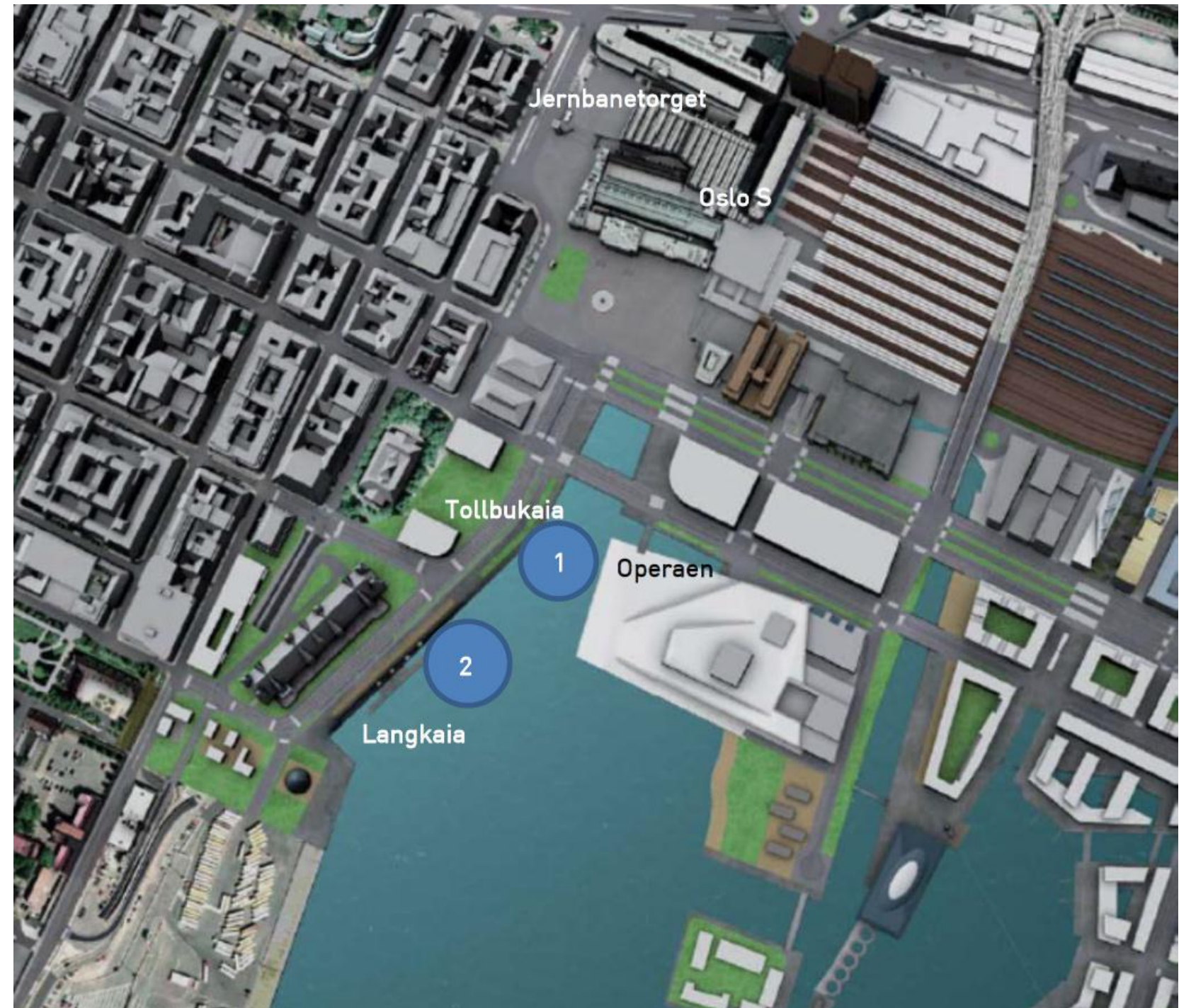
Lengre seilingstid (3,5-5 min).

Noenlunde like gangavstander i sum, men flere reisemuligheter fra Bjørvika/Oslo S/ Jernbanetorget.

Samfunnsøkonomisk tap mer enn 20 MNOK i året. (250 000 timer).

Kostnader for flere båter pga. økt seilingstid er ikke beregnet.

Gangavstander 500-600 m både i Pipervika og i Bjørvika. Til tog i gjennomsnitt noe kortere i Bjørvika – for T-bane motsatt. For trikk og buss nokså likt for de fleste.



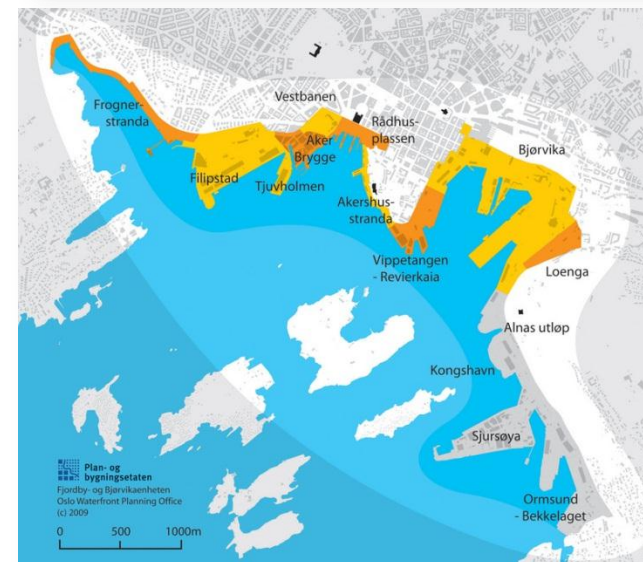
Spesielle vurderingsaspekter

Merverdi for Ruters kunder generelt, det vil at kollektivtrafikktilbudet samlet sett fremstår mer attraktivt – mer verdi for pengene, f eks i 30-dagersbilletten.

Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes ønsker om å forbedre tilgjengeligheten til fjorden for innbyggerne.

Tilrettelegging for reiselivsnæringen.

Utvikling av Fjordbyens kvaliteter og dermed Oslos og hovedstadsområdets attraktivitet og konkurransekraft.



Økonomisk oversikt

Vurderte tiltak for

Kostnadsøkning 148 mill kr (110 %)

Inntektsøkning 38 mill kr (70 %)

Tilskuddsøkning 111 mill kr (140 %)

Anbefales å gå videre med konkret utredning og vurdering av tiltak som samlet og etter hvert kan gi en tilskuddsøkning på 40-50 mill kr, eller vel 50 %.

Standpunkt som ledd i handlingsprogrammer og budsjetter.

Ruter#

Oversikt. Vurderte tilbudsutvidelser

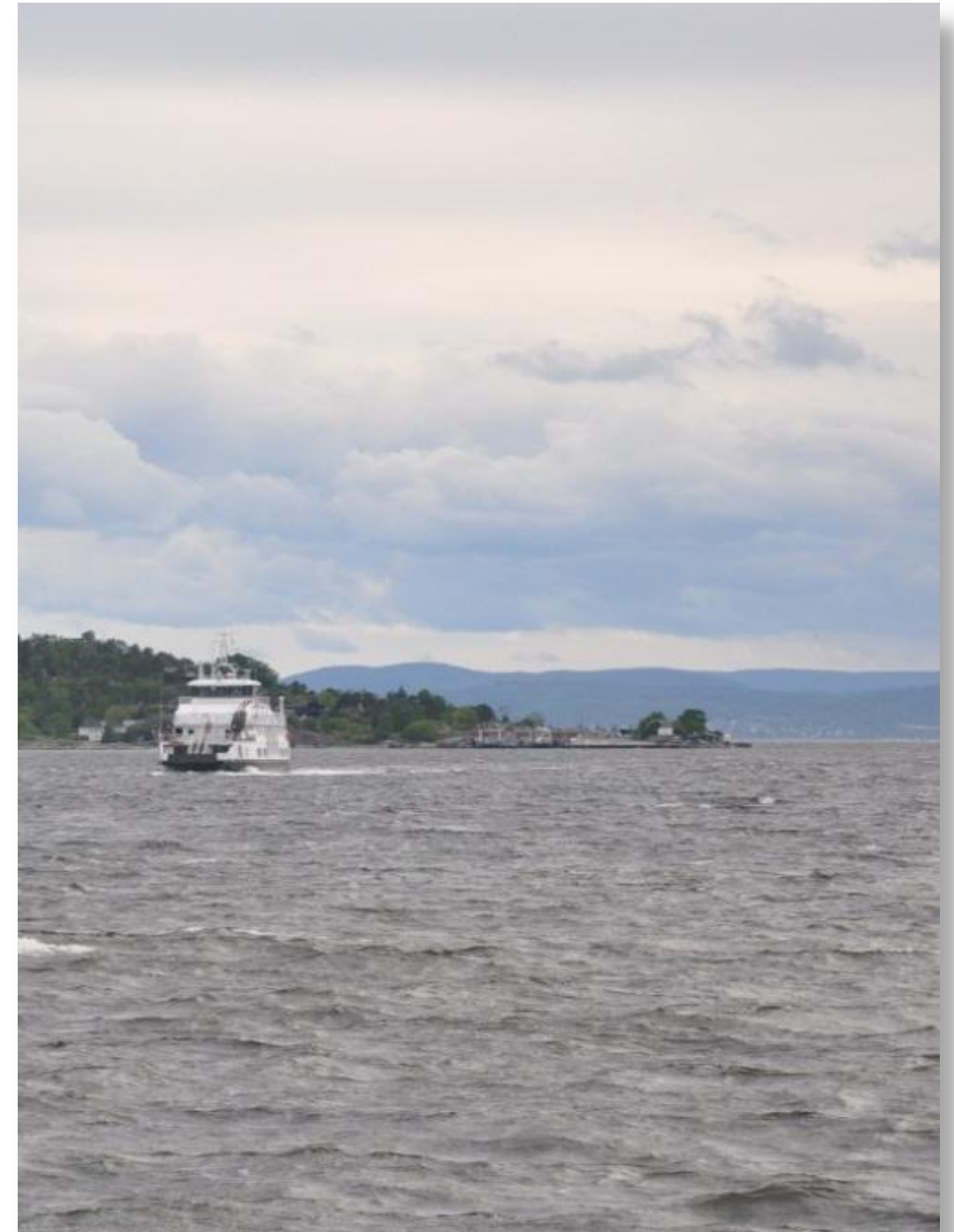
| Tilbudsutvidelse | | Økt kostnad | Økt inntekt | Økt tilskudd | Andel tilskudd |
|--|---|-------------|-------------|--------------|----------------|
| 1A Bedre tilbud til øyene | Terminal Rådhusbrygga | | | | |
| | Dagens ferger | 5 mill kr | 3 mill kr | 2 mill kr | 40 % |
| | Nye ferger | 15 mill kr | 3 mill kr | 12 mill kr | 80 % |
| 1B Hurtigbåt Fornebu | Nesoddtangen-Fornebu-Lysaker | 7 mill kr | 2 mill kr | 5 mill kr | 71 % |
| 1C Økt kapasitet og frekvens hurtigbåt (1B) | Nesoddtangen-Fornebu-Lysaker 20 min frekvens normal driftstid | 45 mill kr | 2 mill kr ? | 43 mill kr | 96 % |
| 1D Økt kapasitet og frekvens hovedsamband | 30 min grunnrute, 15 min rushrute Nesoddtangen-Aker brygge | 35 mill kr | 15 mill kr | 20 mill kr | 57 % |
| 2A Hurtigbåt Drøbak | Via Nesoddens vestside 2A og 2B vurdert samlet | 18 mill kr | 5 mill kr | 13 mill kr | 72 % |
| 2B Fjordkryssing Drøbak-Fagerstrand-Fjellstrand-Slemmestad-Vollen | | | | | |
| 2C Utvidet sommerrute til Drøbak og Son | Ikke beregnet. Basert på utnyttelse av ledig kap. og lav periodekortandel | | | | |
| 3A Sommerruter Huk, Ingierstrand, Hvervenbukta | Kan eventuelt kombineres med 3B | 5 mill kr | 1 mill kr | 4 mill kr | 80 % |
| 3B Sommerrute Husbergøya | Kan eventuelt kombineres med 3A | 3 mill kr | 0-1 mill kr | 3 mill kr | >80 % |
| 4A Fjordbyen (Ormsund-) Sørenga-Bygdøy | Kan eventuelt kombineres med 4B | 10 mill kr | 6 mill kr | 11 mill kr | 55 % |
| 4B Helårsrute Aker brygge-Fornebu | Kan eventuelt kombineres med 4A | 10 mill kr | 3 mill kr | | |
| 5A Ren turisttrafikk/kommersiell trafikk | Øyene i Vestfjorden, Oscarsborg, chartertrafikk | | | | |
| Sum vurderte og kvantifiserte tiltak (med nye øyferger) | | 148 mill kr | 38 mill kr | 111 mill kr | 75 % |

Anbefaling (1)

Ruter vil utvikle båttilbudet for produktene:

- Nesoddbåten
- Øybåten
- Bybåten
- Turistbåten
- Fjordbåten

Tilbudet vil dels være en videreutvikling av dagens tilbud, og dels vil vi gå inn på nye områder.



Ruter#

Anbefaling (2)

Nesoddbåten

Fortsatt konsentrasjon om hovedsambandet mellom Nesoddtangen og Aker brygge, med pålitelig korrespondanse med buss langs Nesoddens vest- og østside. For å møte markedsmuligheter og etterspørsel bør frekvensen i grunnruten mellom Nesoddtangen og Aker brygge søkes økt, med tilsvarende styrking av korresponderende busslinjer.

Rushtidsforbindelsen med hurtigbåt mellom Nesoddtangen og Lysaker bør etter hvert også betjene Fornebu via Rolfsbukta, parallelt med at man utreder markedsgrunnlaget for trafikk også utenom rushtidene.



Anbefaling (3)

Øybåten

Øyene Hovedøya, Lindøya, Nakholmen, Gressholmen, Bleikøya og Langøyene betjenes i hovedsak som nå, men med osloterminal på Rådhusbrygga ved siden av nesoddbåtene.

Denne flyttingen kan forsiktig anslått gi en etterspørselsvekst på 10-20 %.

Langøyene betjenes bare i sommermånedene. Denne forbindelsen kan også vurderes utvidet til å omfatte Husbergøya med en frekvens som er tilpasset økt attraktivitet etter oppgradering med bedre tilrettelegging for friluftaktiviteter i regi av Oslo kommune.



Anbefaling (4)

Bybåten

Forbindelse Operaen – Sørenga – Vippetangen – Aker brygge – Tjuvholmen – Bygdøyenes - Huk (-Fornebu/ Rolfsbukta). Inkluderer dagens bygdøyferger.

I utgangspunktet helårsdrift, men frekvensen vil variere med årstid og mellom delstrekninger. Markedet sydover mot Ormsund bør også vurderes.

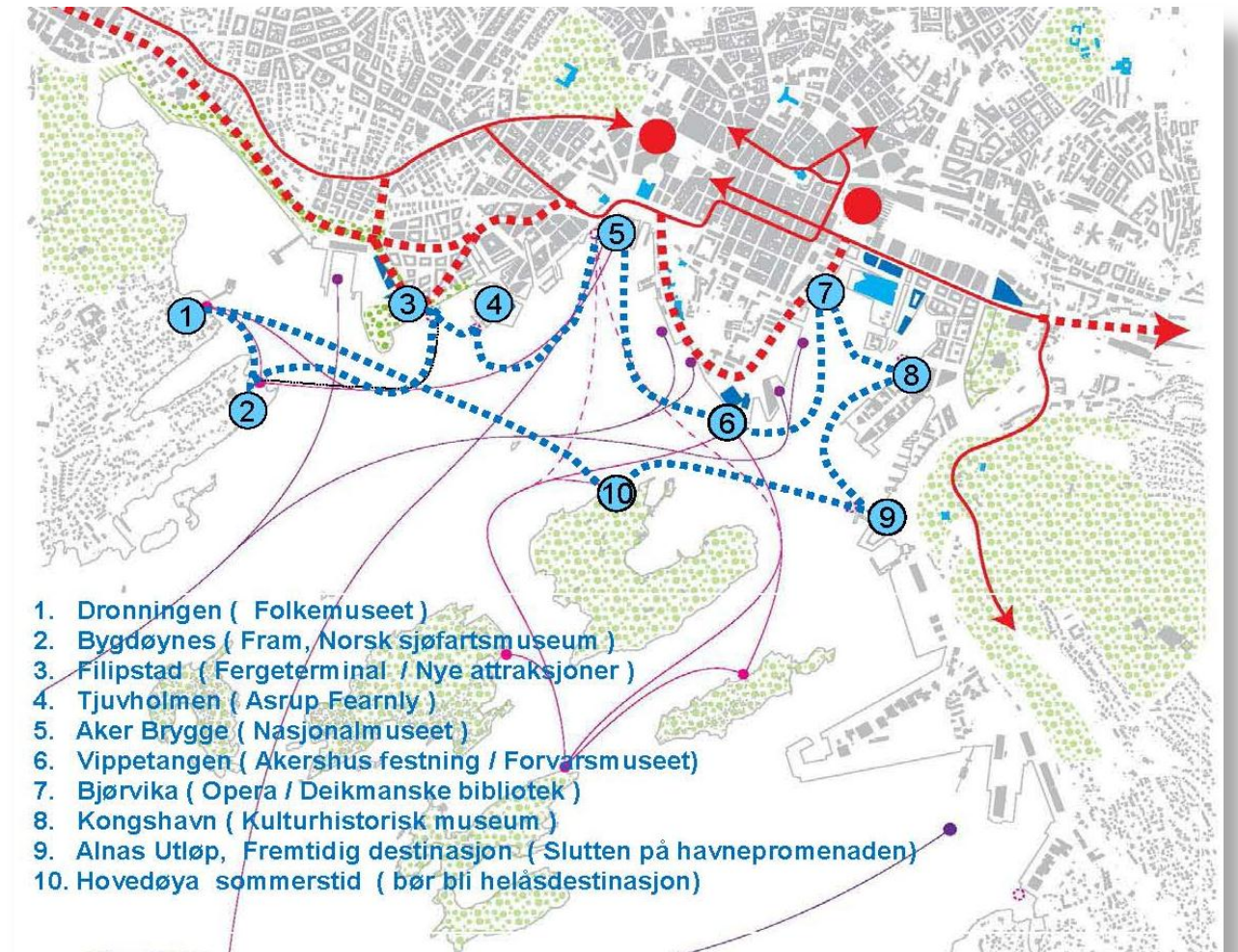
Turistbåten

Rundtur Rådhusbrygga – Bygdøyenes – Nesoddtangen

(-Husbergøya) – Ingierstrand – Hvervenbukta – Hovedøya – Rådhusbrygga.

Tilbudet om sommeren kan inkludere guiding og enklere servering. Det tenkes et hopp-på-hopp-av-opplegg, som innebærer at tilbudet også er godt tilrettelagt for badetrafikk mv.

Tilbud for badetrafikk til Hvervenbukta og Ingierstrand gis fortsatt også med badebuss 87 fra sentrum, eventuelt også gjenopprettet tilbud via Hauketo.



Anbefaling (5)

Fjordbåten

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

Dagens helårsforbindelse mellom Aker brygge og Vollen/Slemmestad inngår i fjordbåtkonseptet.

I samarbeid med Asker og Røyken kommuner bør markedsgrunnlaget for hurtigbåtruten styrkes gjennom samordnet areal- og transportplanlegging og annen aktiv tilrettelegging.

Helårsforbindelse mot Fagerstrand og Drøbak anbefales ikke, da tilskuddsandelen for et attraktivt tilbud vil bli urimelig høy. I stedet satses det på en kvalitetsøkning i busstilbudet.



Anbefaling (6)

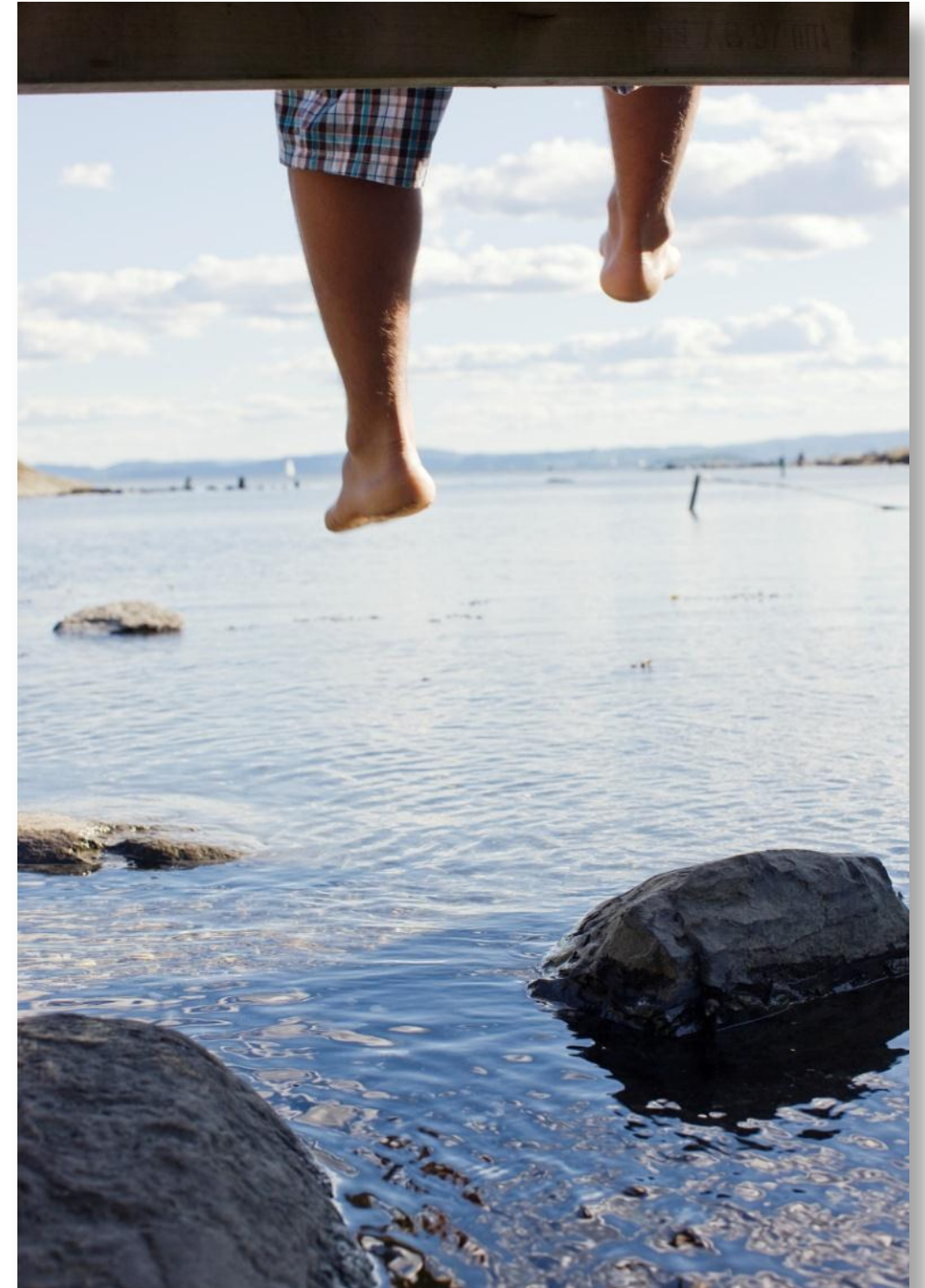
Pris

Deler av et utvidet båttilbud, som ikke er begrunnet ut fra hensyn til funksjonsdyktighet, mobilitet og miljø, kan ha tilleggspriser, f eks ved en ekstra sone. Hensikten er å redusere tilskuddsbehovet til akseptabelt nivå.

Brygger og båter

Ut fra hensyn til så vel kompetanse som finansieringsevne vurderer Ruter det som naturlig at Oslo Havn så langt det er mulig tar ansvar for de bryggene som i dag forvaltes av private eller Oslo kommune ved Bymiljøetaten.

For Nesoddbåten og Øybåten bør det utredes om de kapitalkrevende investeringene i en tilpasset flåte i fremtiden kan skje gjennom Oslo Vognselskap. Dette muliggjør mer normale kontraktperioder, frigjort fra båtene teknisk/økonomiske levetid. Standardferger tilpasset tilsvarende bryggestandard vil gi fleksibel bruk.



Anbefaling (7)

Miljøløsninger

Naturgass vurderes erstattet av biogass på dagens nesoddferger. Ved kommende flåtefornyelser vurderes også elektrisk drift, sannsynligvis først for øyfergene og eventuelle nye linjer knyttet til Fjordbyen og fritids- og turisttrafikk i havnebassenget i Oslo.

Godstransport

På bakgrunn av arbeidet med å flytte øyfergeterminalen fra Vippetangen til Rådhusbrygge 4 må det vurderes å gi et bidrag til en separat godstransport til øyene.

Kontraktsformer

For Bybåten, Turistbåten og Fjordbåten bør det vurderes en løsning hvor operatøren også har et betydelig inntektsansvar, en tilnærmet nettokontrakt. Samtidig bør prisene ha tillegg til ordinær Ruter-pris, eventuelt løst ved at alle båtlinjene går over to soner.



Styrevedtak 16.8.2012

1. Styret slutter seg til konklusjonene i Ruterrapport 2012:3 om Ruters tilbud på fjorden og ber administrasjonen komme tilbake med nærmere utredning og beslutningsgrunnlag for de enkelte punktene. Endelig stilling til gjennomføring tas som ledd i handlingsprogram- og budsjettbehandling.
2. Rapporten oversendes Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.



