

Kunde- og markedsbehov

Indre by, Oslo vest og Oslo syd

Ole Jakob Aanes – områdeleder Sør

Siân Ambrose – områdeleder Indre by

Ruter#

Ruter skal bidra til å nå de politiske målene i Oslo og Akershus

Oslo

- Biltrafikken skal reduseres med en tredel innen 2030
- Kollektivtilbudet skal være effektivt og attraktivt for innbyggerne
- Samspillet mellom kollektiv, sykkel og gange skal styrkes
- Fossilfritt innen 2020 og utslippsfritt innen 2028

Akershus

- Nullvekst i biltrafikk, og kollektivtransport, sykkel og gange skal ta veksten
- Mobilitet for alle – bedret tilbud for ulike kundesegmenter, reisetyper og flatedekning
- Fossilfritt innen 2020 og utslippsfritt innen 2028

Medvirkning, utvikling og læring

Kort om Ruters mål

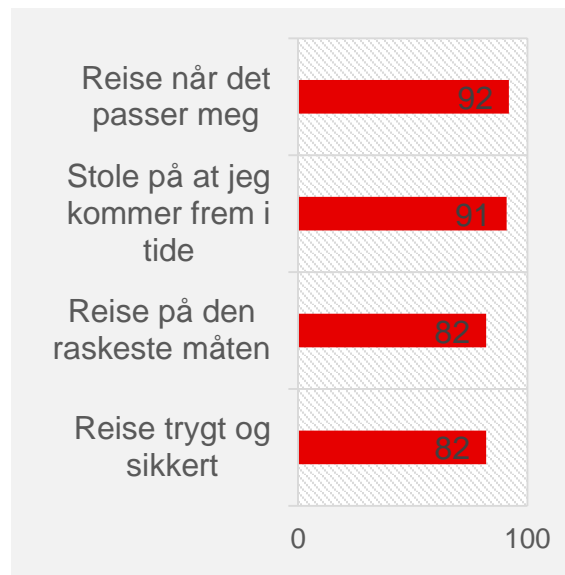
- Alle deler av kundeferden skal forbedres
- Tilbudet skal utvikles sammen med kundene
- Ruter skal bidra til at sykkel og gange oppleves mer attraktivt
- Læring fra piloter skal brukes i utviklingen av et attraktivt og bærekraftig mobilitetstilbud spesielt for lokale reiser
- Den høye kollektivandelen skal videreføres gjennom tilgjengelighet, kapasitet og attraktivitet



Ruter#

Vi må levere på det som er viktig for folk når de reiser

De som reiser i Oslo og Akershus vil reise **når det passer dem**, de ønsker å være sikre på at de **kommer frem i tide**, de vil reise på den **raskeste måten**, og de vil reise **trygt og sikkert**.



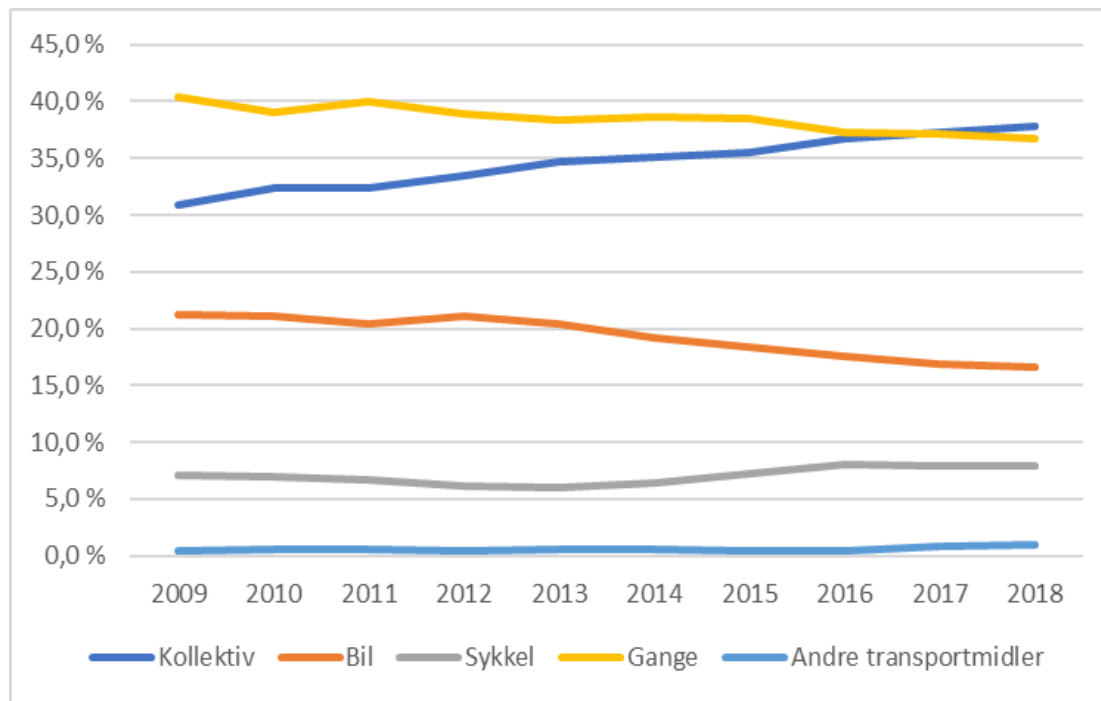
Indre by og Oslo vest

Ruter#

Kollektivtilbudet tjener mange reisemål og er svært sammensatt

- Tyngdepunkt for kontraktene er i områder med høy befolkningstetthet og mange reisende
- Høy konsentrasjon av arbeidsplasser, service- og kulturtilbud gir mange tilreisende
- Kollektivtilbudet skal gi derfor gi:
 - et lokalt tilbud for befolkningen i området
 - et flatedekningstilbud med regionbuss, T-bane og tog for reisende fra ytre by og regionen

Mange går og reiser kollektivt i indre by



9 av 10 innbyggerne i indre by har særdeles god eller svært god tilgang på kollektivtransport

- 8 av 10 innbyggere bor under 500 meter fra nærmeste holdeplass, mens andelen i de andre delene av Oslo er på et langt lavere nivå.
- En større andel av befolkningen i indre by har et kollektivtilbud med minst 8 avganger i timen, sammenlignet med ytre by og resten av Ruters område.

	Under 500 m	500 m – 1 km	1 km – 1,5 km	1,5 km til 2 km	Over 2 km
Minst 8 avg. pr time	Særdeles god	Svært god	Middels god	Middels god	Svært dårlig
Minst 4 avg. pr time	Svært god	God	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
2-3 avg. pr time	God	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig
1 avg. pr time	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Høy befolkningstilfredshet, men også utfordringer



- Høy total tilfredshet og tilfredshet med avganger og gangavstand til holdeplass
- Lavere tilfredshet med komfort og mulighet for sitteplass

Indre by og Oslo vest – fokusområder for tilbudsutvikling

Videreutvikle og tilpasse det tradisjonelle tilbudet slik at svakheter i adresseres, attraktiviteten økes og flere innbyggere velger å leve uten egen bil.

Arbeide for å gjøre grønne arealeffektive løsninger som gange og sykkel mer attraktive og utvikle relaterte tjenester som understøtter dette.

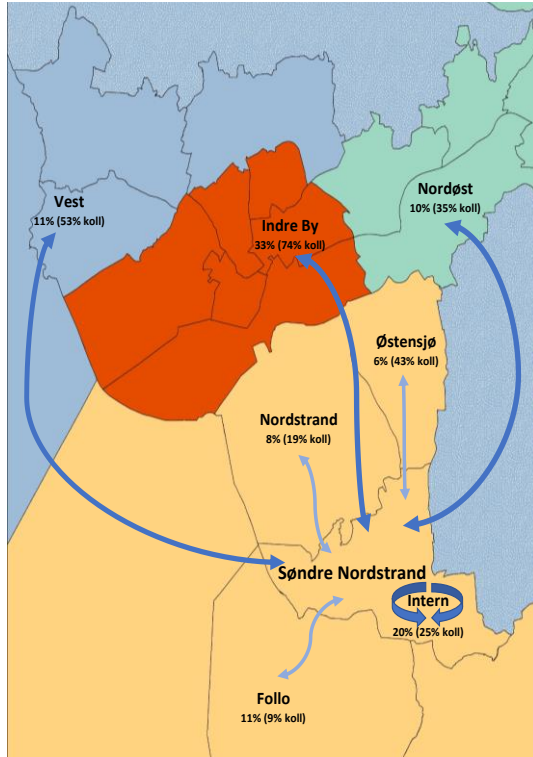
Pilotere og innfase nye mobilitetstjenester og nye delingsbaserte tjenester, og etablere tett samarbeid med relevante aktører.

Oslo syd

(Søndre Nordstrand og Oppegård)

Ruter#

Søndre Nordstrand



- Oslo største bydel i areal, med lavest befolkningstetthet
- Det er planlagt utbygginger i flere deler av bydelen og det forventes en befolkningsvekst på 15 % og en vekst i arbeidsplasser på 26 % til 2030
- Største reisestrøm er reiser til/fra indre by som i stor grad består av arbeidsreiser og som utgjør 33 % (74 % kollektivandel totalt og 85 % i rushtid)
- Lokale reiser utgjør 20 % av reisene i Søndre Nordstrand, (25 % kollektivandel)
- Den relativt lave kollektivandelen for motoriserte reiser lokalt, tyder på at innbyggerne oftere velger bilen for korte og mellomlange reiser i bydelen

Befolkningens tilfredshet med kollektivtilbudet

- Lavere befolkningstilfredshet i Søndre Nordstrand enn andre bydeler i ytre by og markant lavere enn nabobydelene
- Har investert mye i tilbudet i bydelen senere år og vi ser en økning i tilfredsheten, men har foreløpig ikke klart å løfte tilfredsheten tilsvarende mye som vi har forbedret tilbudet
- Samlet sett gir kundene i Søndre Nordstrand lavere score for
 - antall avganger
 - punktlighet
 - muligheter for direkte reise
 - ventetid ved bytte mellom transportmidler
- Toget har en sentral posisjon i kollektivtilbudet i bydelen og det er klare forskjeller i tilfredshet avhengig av om kundene vanligvis reiser med tog, eller ikke

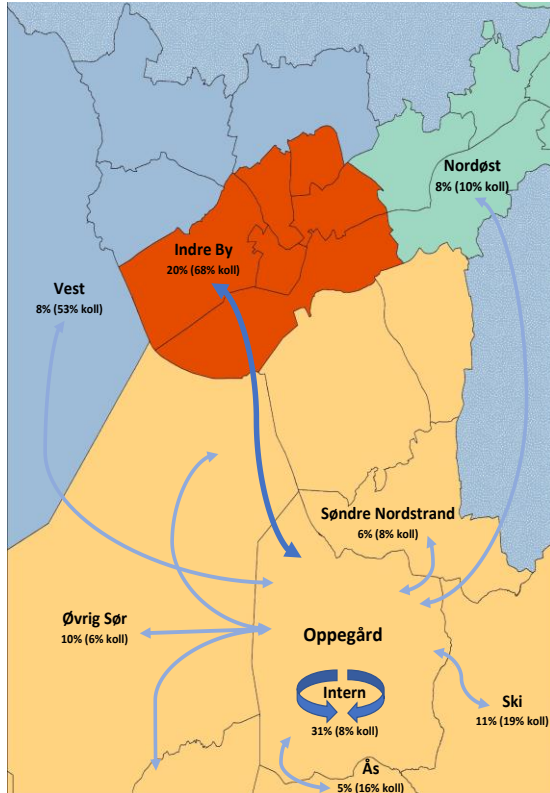


Høy markedsandel til tross for lavere tilfredshet

Markedsandeler Søndre Nordstrand (2015-2018)	
Kollektiv	37,6 %
Bil	41,6 %
Gange	18,0 %
Sykkel	2,1 %
Annet	0,6 %

- Høy kollektivandel i forhold til andre bydeler i ytre by, på tross av lavere tilfredshet
- Lavere markedsandel for sykkel og gange, hvor spesielt sykkelandelen ligger vesentlig lavere enn flere av bydelene i ytre by
- Vurderinger av kollektivtilbudet basert på transportmodellberegninger viser at det i stor grad er konkurransedyktig
- Relativt lav kollektivandel på flere av reisestrømmene tyder på at det er flere årsaker enn tilbudets tilgjengelighet som får kundene til å velge bilen
- For å flytte kundene som bruker bilen på flere av reisestrømmene kreves det en helhetlig og attraktiv kundeopplevelse, som treffer på kundenes behov

Oppegård (snart Nordre Follo)



- Høyeste arbeidsmarkedsintegrasjon i landet, 65% har arbeidsplassen utenfor kommunen og 74% av de som jobber i kommunen pendler inn
- Reiser til/fra indre by, som i stor grad består av arbeidsreiser utgjør 20 % (68 % kollektivandel totalt og 72 % i rush)
- Forventes en befolkningsvekst på 11 % frem til 2030
- Sammenlignet med Søndre Nordstrand er volumet av lokale reiser større, mens kollektivandelen på kun 8 % er vesentlig lavere
- Bilen fremstår tydeligere som det mest beleilte alternativet for å løse lokale reisebehov for innbyggerne i Oppegård
- Toget spiller en viktig rolle og siden L2 går gjennom sentrum og vestover, gjenspeiler dette seg i kollektivandelen for reiser til markedsområde vest på 53%
- Tilsvarende er toget sentralt for å binde sammen Oppegård med områdene videre sørover

Befolkningens tilfredshet med kollektivtilbudet

- Lavere tilfredshet enn sammenlignbare bynære kommuner som Bærum, Lørenskog og Skedsmo
- Negativt avvik er likevel mindre enn når man sammenligner Søndre Nordstrand med andre bydeler
- Samlet sett gir kundene Oppegård relativt lav score for
 - antall avganger
 - punktlighet
 - informasjon ved problemer i trafikken
- Signifikante forskjeller avhengig av om kundene vanligvis reiser med tog eller ikke



Ruter#

Høy markedsandel til tross for lavere tilfredshet

Markedsandeler Oppegård (2015-2018)	
Kollektiv	24,7 %
Bil	54,4 %
Gange	16,6 %
Sykkel	3,5 %
Annet	0,8 %

- Oppegård har den høyeste kollektivandelen sammenliknet med Bærum, Lørenskog og Skedsmo, til tross for lavere tilfredshet
- Kollektivandelen løftes av omfattende arbeidspendling til/fra Oslo
- Andelene for sykkel og gange er om lag på samme nivå som Bærum, Lørenskog og Skedsmo

Søndre Nordstrand og Oppegård - fokusområder for tilbudsutvikling

Videreutvikle det tradisjonelle tilbudet i samspill med et forbedret togtilbud for bevare dagens sterke markedsandel for reiser til/fra indre by og styrke posisjonen så langt det er mulig på en kostnadseffektiv måte

Videreutvikle og tilpasse det tradisjonelle tilbudet slik at svakheter i dagens tilbud adresseres og attraktiviteten økes for lokale reiser.

Pilotere og innfase nye mobilitetstjenester og nye delingsbaserte tjenester, og etablere tett samarbeid med relevante aktører.

