



K2012

Ruters strategiplan 2012-2060

Hanne Bertnes Norli, Strategidirektør
17.11.2011

Ruter#

Bestillingen

1. Hvordan skal Oslo og Akershusregionen utvide T-bane og trikkenettet?
2. På hvilken måte skal de prioriterte infrastrukturinvesteringer finansieres?
3. Kan OPS være et alternativ for at finansiere dette?

Om Ruter

- Eies av Oslo kommune 60 % og Akershus fylkeskommune 40 %
- I regi av Ruter kjøres det i dag ca 1 526 millioner personkilometer i året.
(Dette tilsvarer cirka 38 000 turer rundt jorda)

Takstsamarbeid



Regionbuss	Bybuss	T-bane	Trikk	Båt	Tog
38 mill	81 mill	76 mill	45 mill	4 mill	26 mill

271 mill reiser + tog

Ruter#

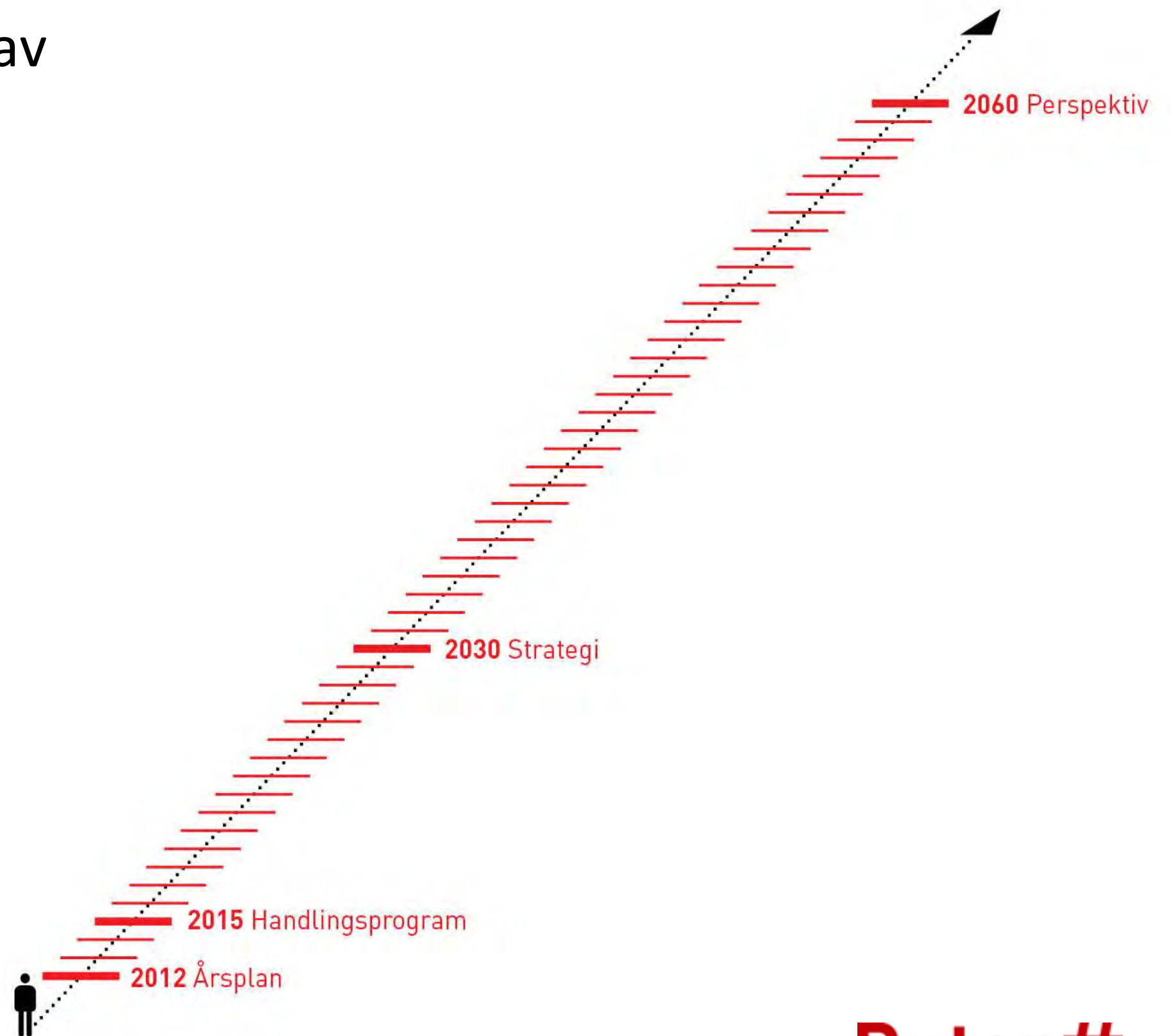
K2012 innhold

Premissdokument for utviklingen av kollektivtrafikktilbudet.

1. Perspektiver mot 2060
2. Strategier mot 2030
3. Handlingsprogram og økonomiplan 2012-2015

Innspill til Oslo kommune,
Akershus fylkeskommune og
statlige prosesser (O3, NTP)

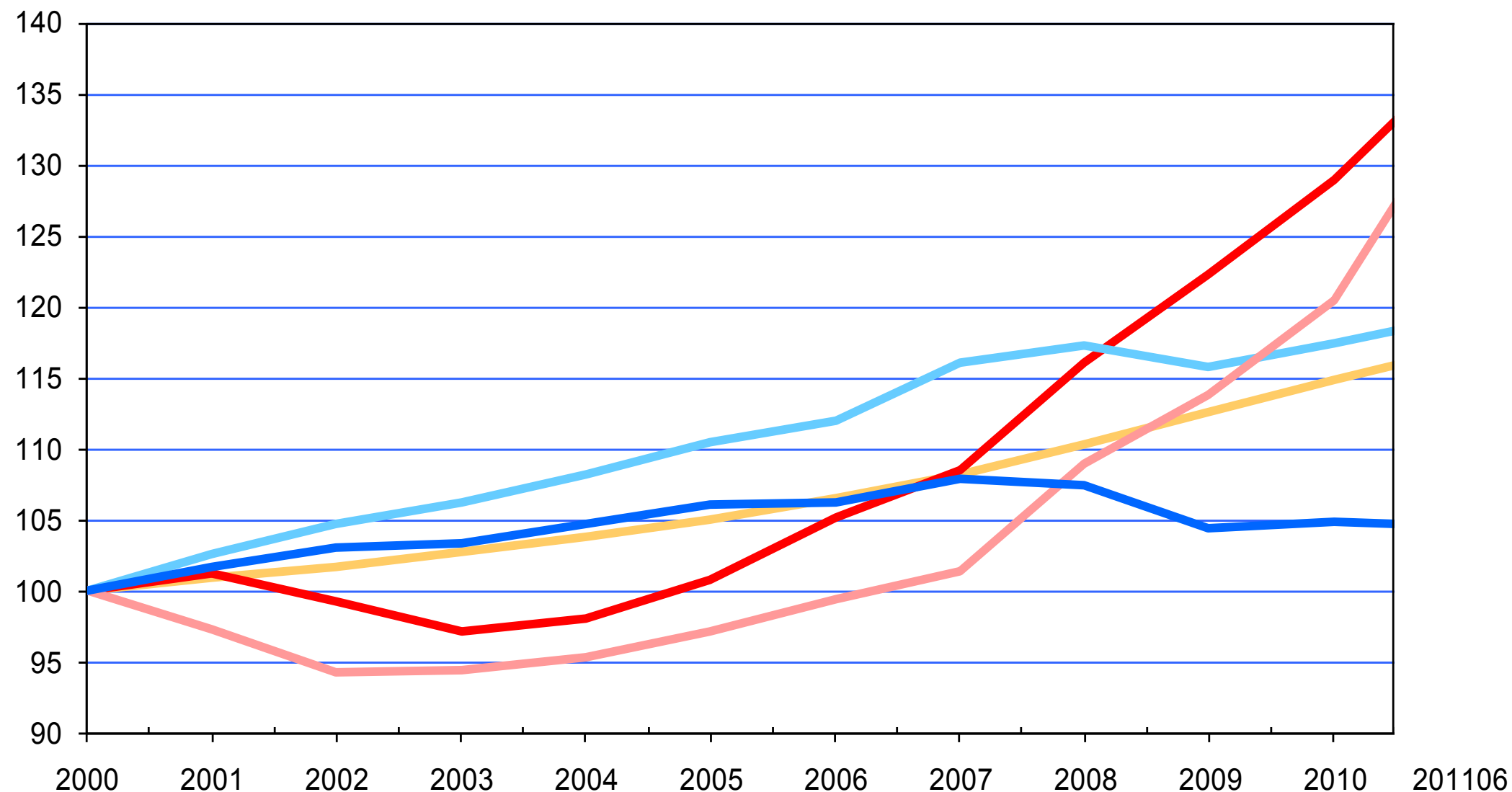
Internt styringsdokument



Ruter#

Trendskifte for kollektivtrafikken

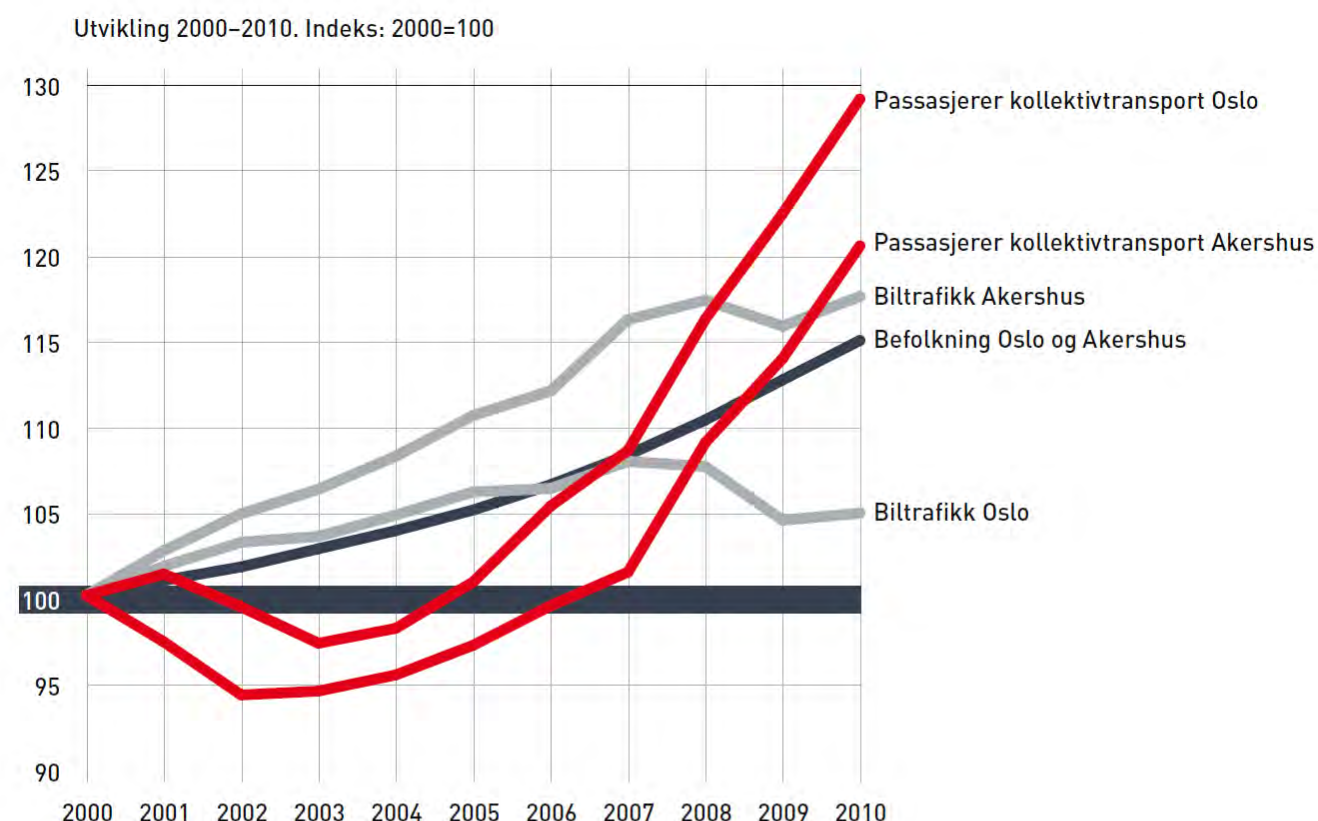
Indeksutvikling Oslo og Akershus. År 2000=100



- Årlig gjennomsnitts vekst på over 5 % siden 2007
- Over 30 % økning siste 7 år
- Kollektivtrafikken tar markedsandeler fra bilen
- Biltrafikk i Oslo er i dag på 2004 nivå

— Befolkning Oslo og Akershus
— Biltrafikk Akershus
— Biltrafikk Oslo
— Passasjerer kollektivtransport Oslo
— Passasjerer kollektivtransport Akershus

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

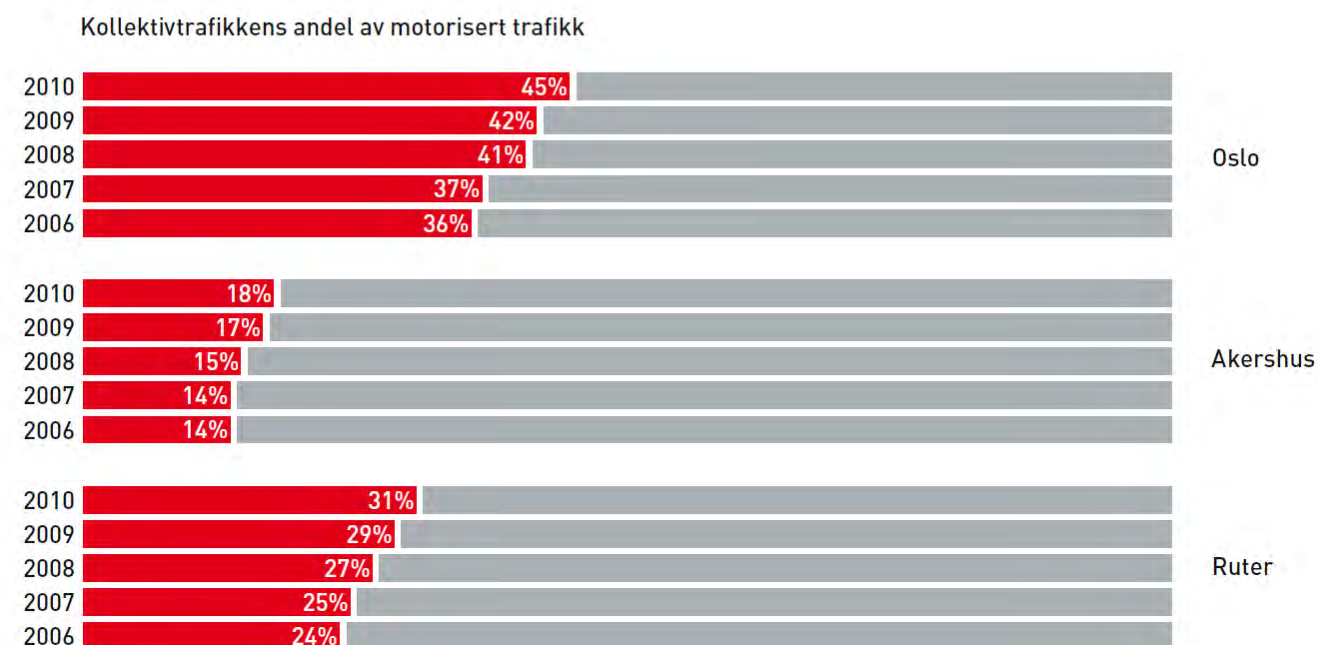


Politisk og faglig enighet om målet for markedsandelen:

Kollektivtrafikken skal ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk.

Ruter vil være en kundedrevet organisasjon.

Kunnskap om reaksjoner fra nåværende, potensielle og fremtidige kunder styrende for produktutviklingen.



Kundene har ulike behov og forventinger

POSITIVE HOLDNINGER
TIL Å REISE KOLLEKTIVT

NEGATIVE HOLDNINGER
TIL Å REISE KOLLEKTIVT

HAR IKKE BIL

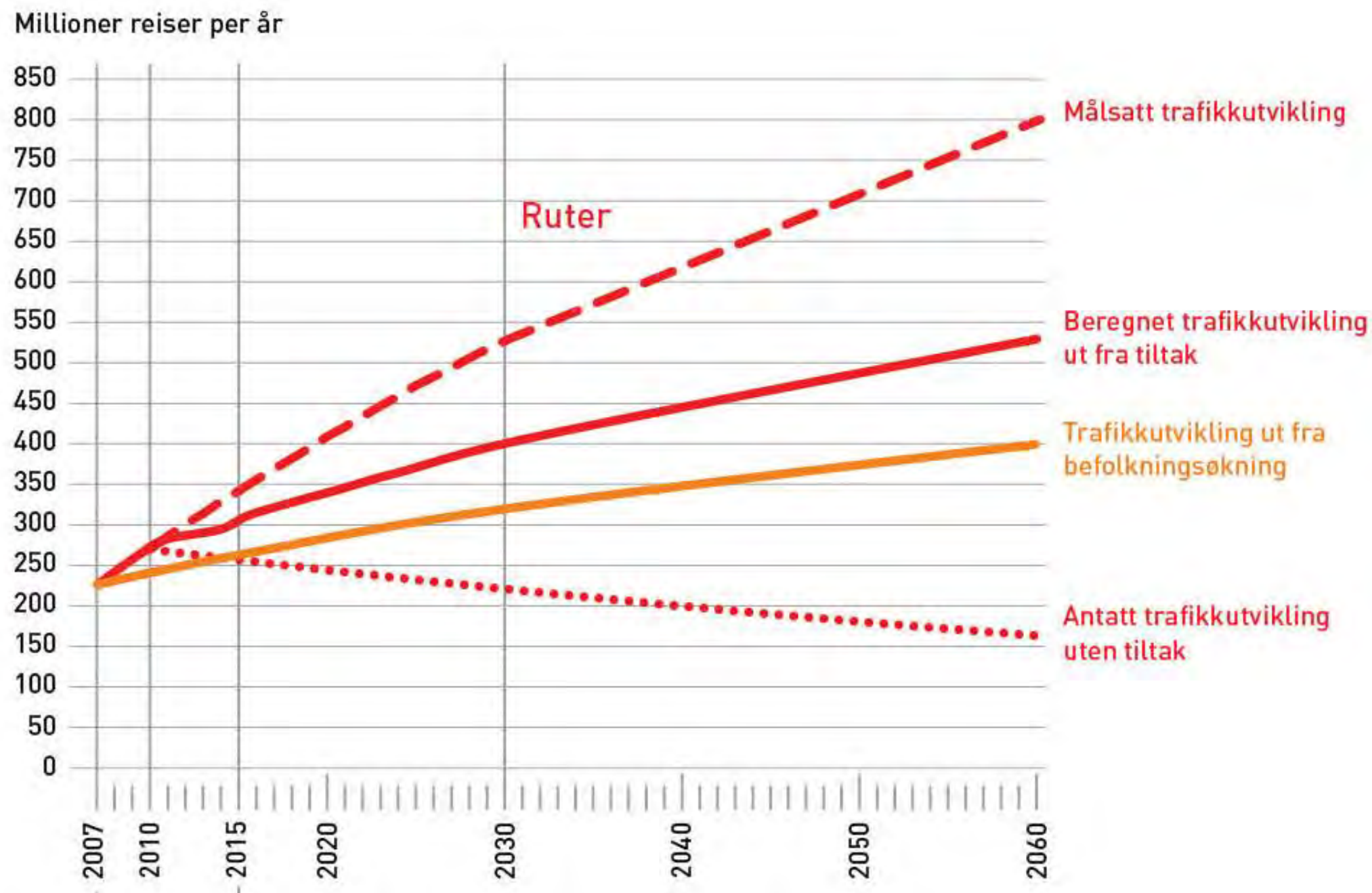


HAR BIL



IKKE KOLLEKTIVT

Ruter vil bidra til funksjonsdyktighet og miljø i en region i sterk vekst



Oslo er et av Europas raskest voksende storbyområder.

5 % årlig trafikkvekst håndteres ikke innenfor kun inflasjonsjustert tilskuddsramme.

Tilskuddet bør justeres med nivået på befolknings- og markedsvekst.

Samfunnsnytte kr 1,78 per tilskuddskrone i dag.

Optimalt tilskuddsnivå +750 mill kr.

Ruter vil ta vare på verdiene og prioritere en pålitelig trafikkavvikling

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



Jmf rapport fra KTP om vedlikeholdsetterslep på infrastrukturen.

Akk. fornyelsesbehov 6,7 mrd kr.

Samlet bevilgning til baneinfrastruktur trenger et løft på 300-400 mill kr fra dagens 1270 mill kr hvis etterslepet skal tas igjen over 10 år.

Ruter#

Regionalt plansamarbeid

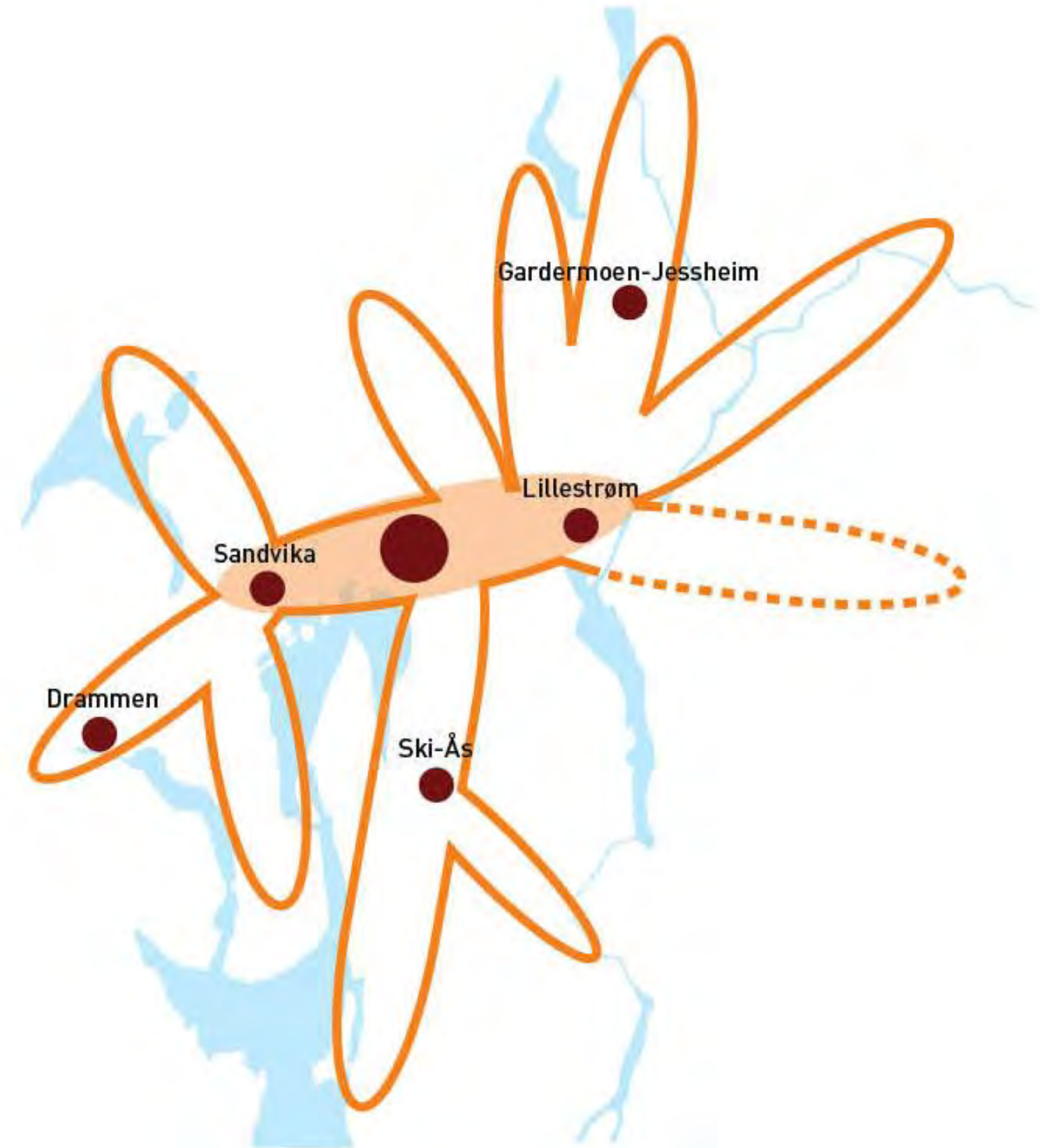
Konsentrasjon om byer, stasjonsbyer og knutepunkter

Nye stasjonsbyer i tillegg til utvikling av de etablerte

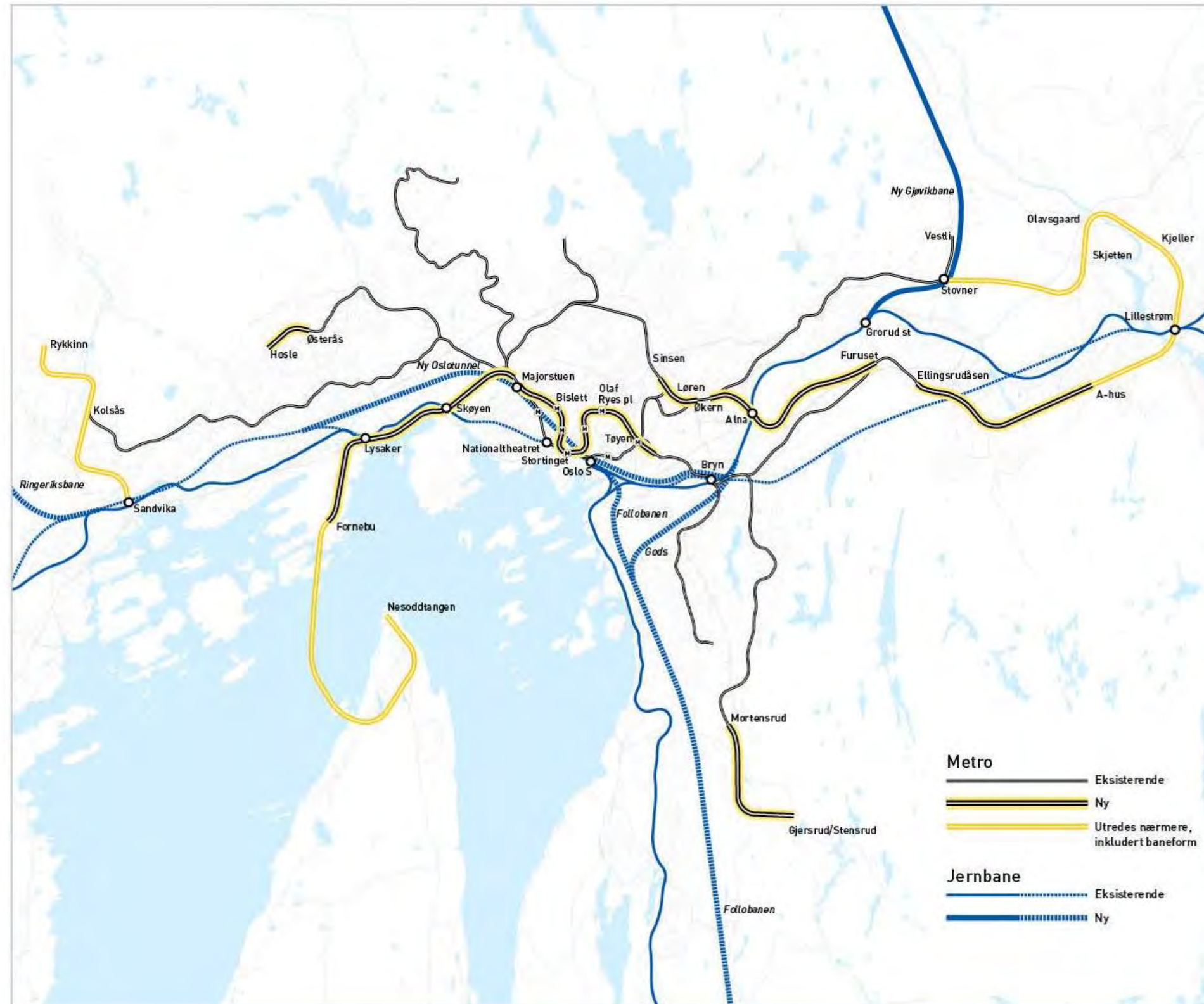
Byer, stasjonsbyer og knutepunkter i et slags fingermønster.

Kollektivtrafikkorientert utviklingsmønster nødvendig for å lykkes med attraktiv kollektivtrafikk og dermed miljøriktig trafikkutvikling.

Ruter#

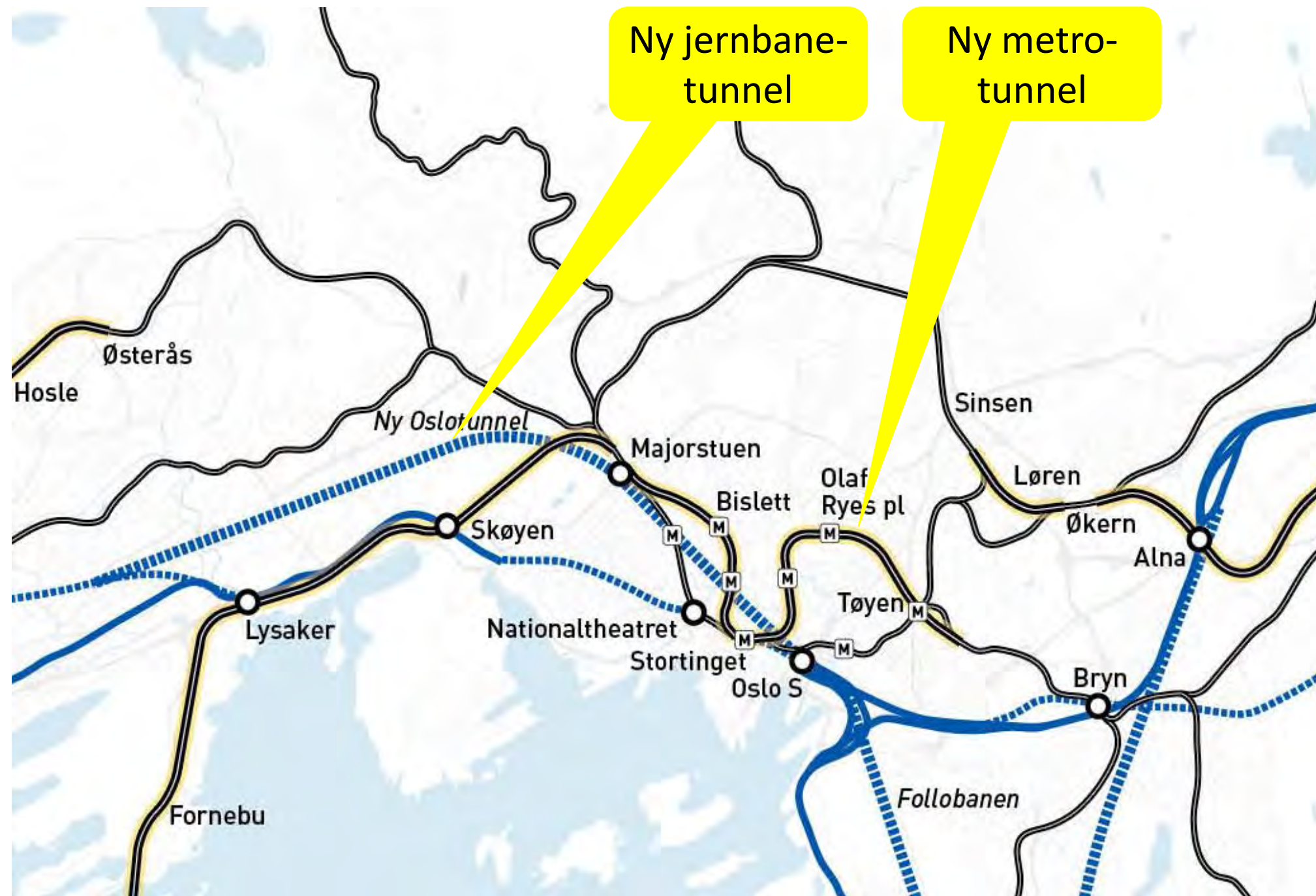


Langsiktig utvikling av jernbane- og metronettet i de sentrale delene av hovedstadsområdet



- Follobanen
- Ny sentrumstunnel metro
- Ny sentrumstunnel jernbane
- Metro Gjersrud/Stensrud
- Metro Økern-Alna-Furuset
- Metro Nesodden?
- Bane Sandvika – Kolsås - Rykkinn
- Bane Ahus – Lillestrøm - Stovner
- Ny Gjøvikbane
- Ringeriksbanen
- S-togskonsept for indre deler av lokaltognettet

Ruter vil styrke stammene i nettet ved nye tunneler for metro og jernbane med effektive knutepunkter



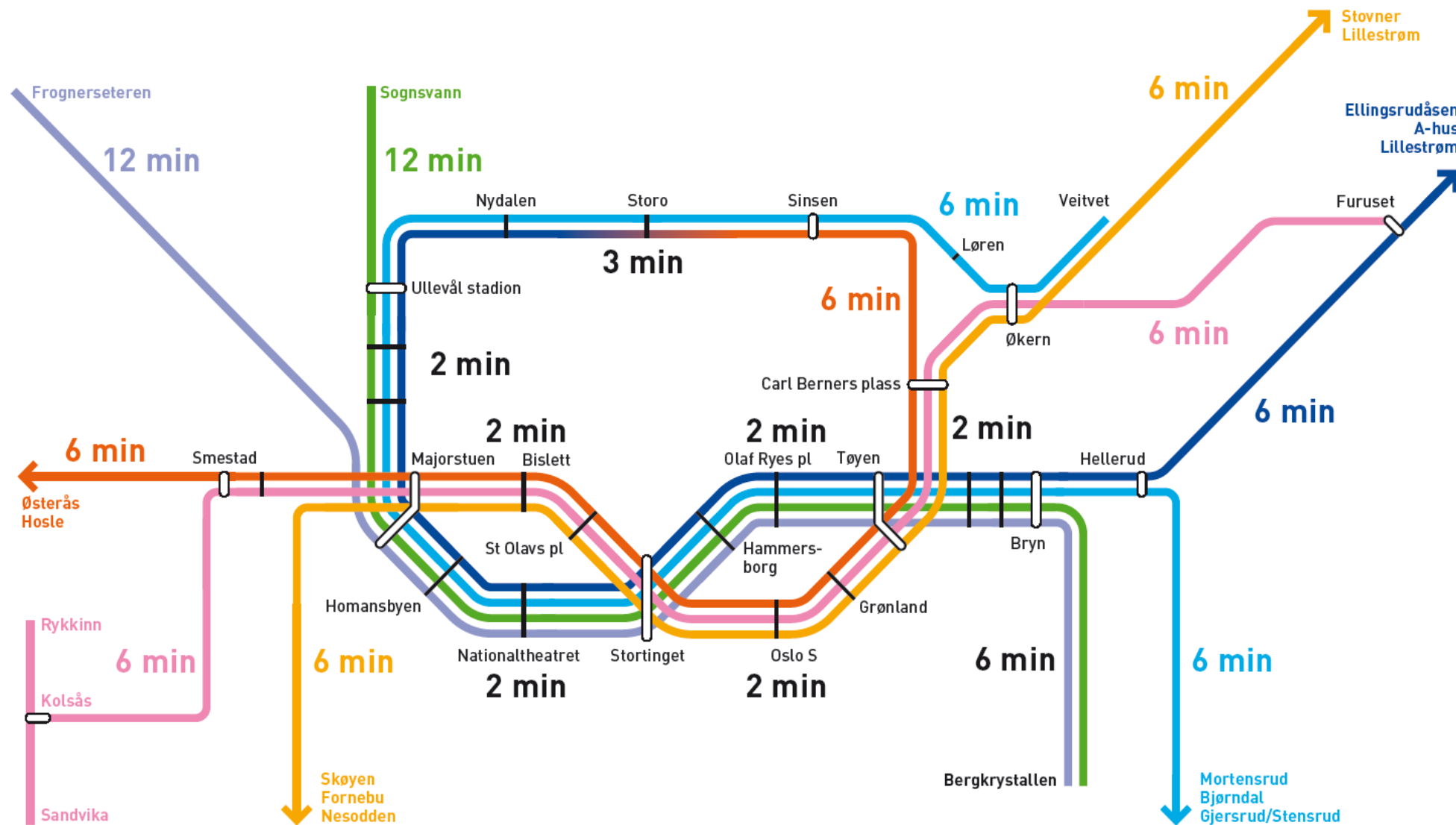
Ny metrotunnel til 10 mrd kr åpner for tredobling av dagens metrotrafikk.

Foreløpig nytteevaluering +2. Kommer vesentlig fra økt frekvens og kortere ventetider

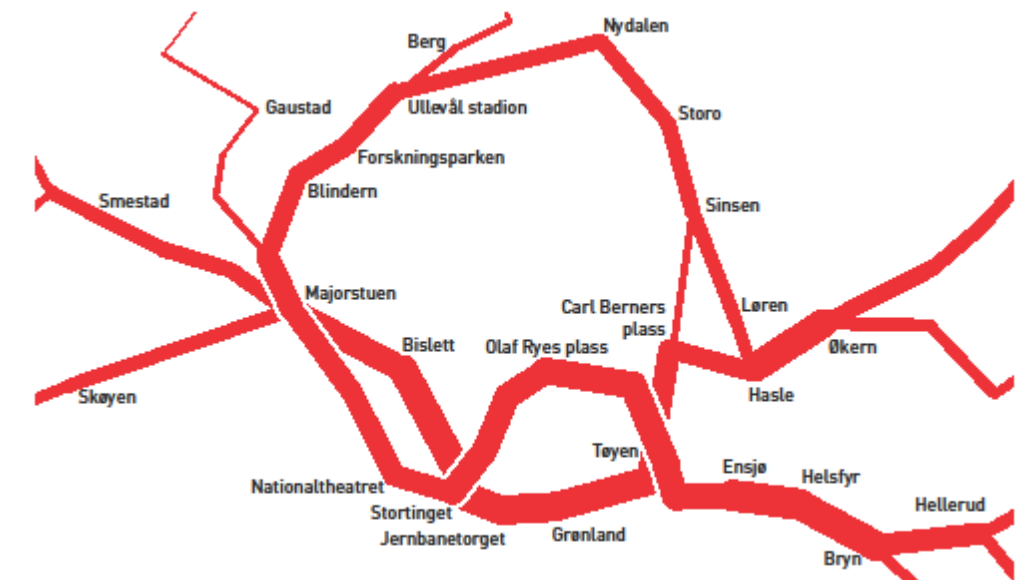
I tillegg: punktlighet

Ruter#

Driftsmodell metro



Drift Metro etter ny fellestunell



Beregnet etterspørsel

Ruter#

Ny tunnel gir økt kapasitet og nye stasjoner



Ny tunnel gir nye knutepunkt



Ruter vil effektivisere og modernisere trikken bl a ved nye, kapasitetssterke bybanestrekninger



Trikkens framtid ligger i vesentlig høyere kapasitet til klart lavere enhetskostnad.

Samlet investerings- og reinvesteringsbehov på 3,5 mrd kr, inkl vognfornyelse.

Nye traseer til økt kapasitet:

- Tonsenhagen
- Langs Ring 2
- Erstatning for buss 37 og 54
- Sentrumsvisjon 2060: Kun trikk innenfor Ring 1.

Langsiktig utvikling av trikkenettet i Oslo

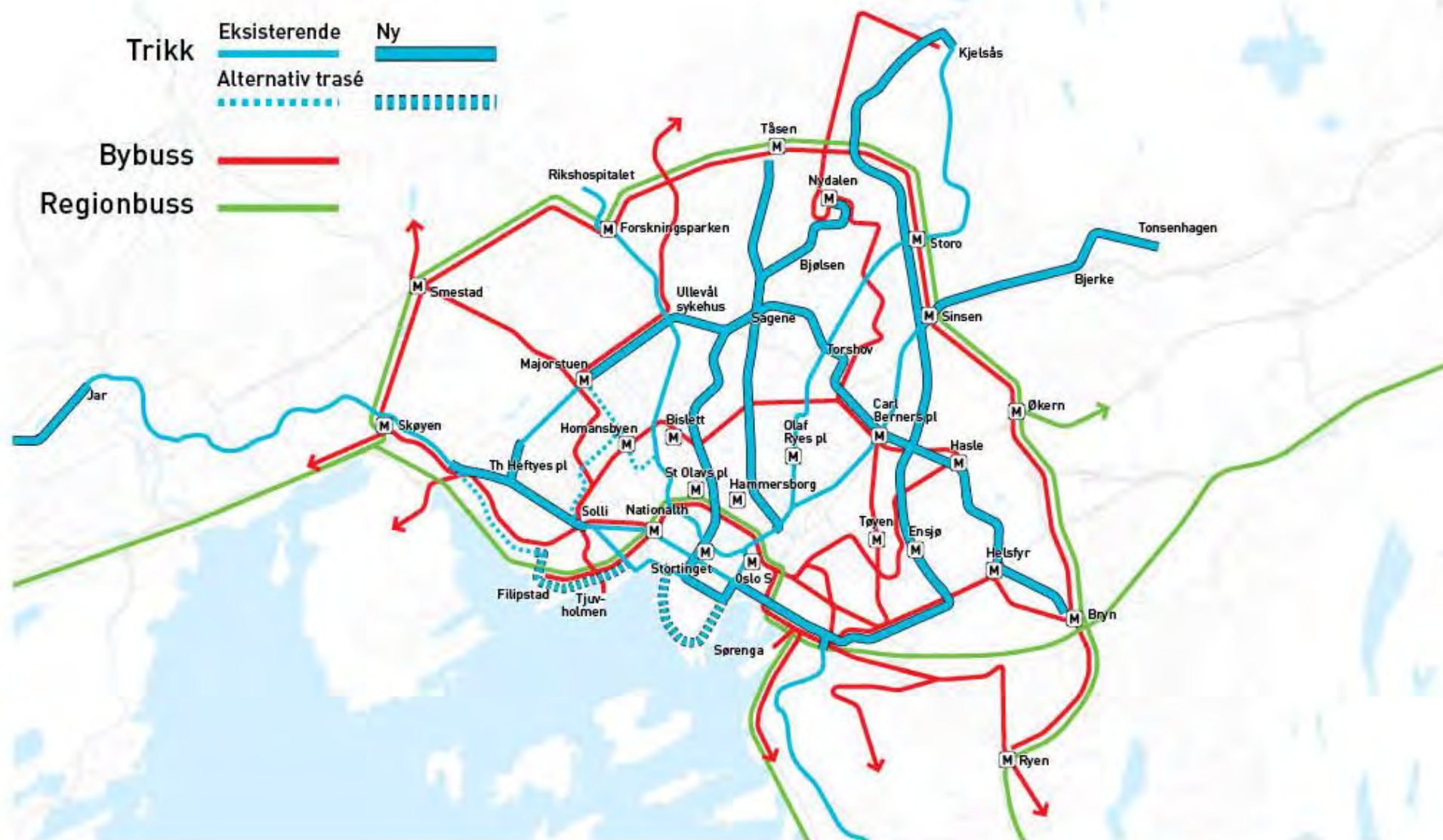


- Bjørnvika
- Kvadraturen
- Tonsenhagen
- Hauketo
- Ring 2 videre til Bryn
- St. Hanshaugen - Sagene - Nydalen
- A. Kiellands pl - Sagene - Tåsen
- Bygdøy allé
- Fjordtrikken
- Gjøvikbanen
- Bybane inngår som alternativ Ahus-Lillestrøm-Stovner og Sandvika-Kolsås-Rykkinn

Trikk til Tonsenhagen kan forbedre bymiljø langs Trondheimsveien og i sentrum



Langsiktig utvikling av bussnettet i Oslo



- Oslo bussterminal
- Terminaler ved baneknutepunkter Ring 3 eller utenfor
- Bussbane Ring 3
- Bussbane sentrum – Bryn - Alnabru
- Bussbane/høystandard bussfelt Ring 1, E18, E6
- Høy frekvens og punktlighet
- Superbuss

Ruter#



Bussbane langs Ring 3 gir bedre fremkommelighet for alle



180 mrd kr i investering og reinvestering i infrastruktur

Tunge infrastrukturinvesteringer må primært prioriteres ut fra markedsvirkninger og samlet samfunnsøkonomi.
Men tunnel i fjell vil normalt være gunstigst med hensyn til kostnader og anleggsulemper.

Kontrakt 115
Jernbanetorget st.
DIPL.ING. KAARE BACKER A/S

Dato 28/6-63.
Foto ERIK NÆSS

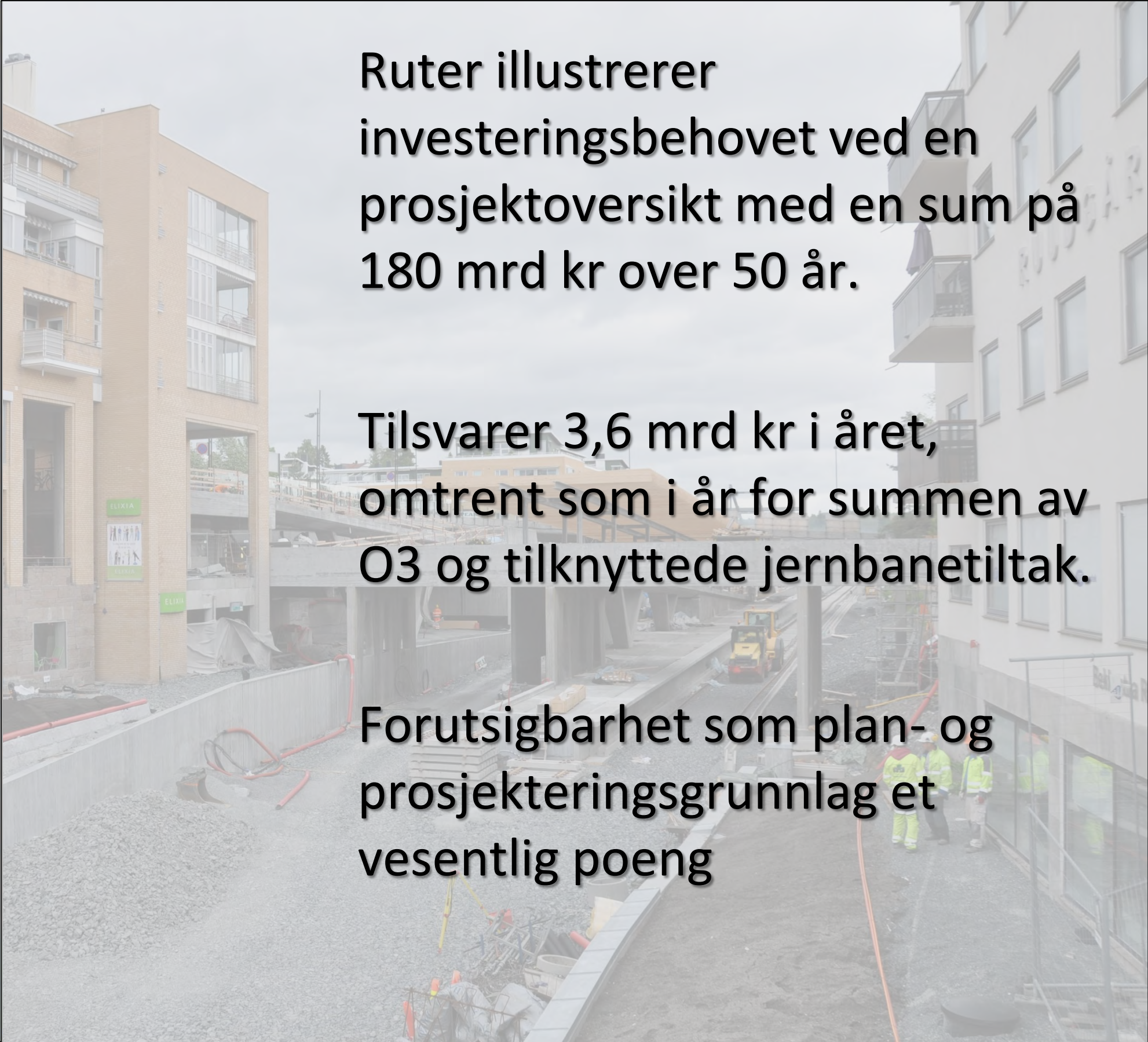
180 mrd kr i investering og reinvestering i infrastruktur

Investeringsbehov, anslag	Kategori 1 Kortsiktig prioritert, O3-ramme	Kategori 2 Kortsiktig ønsket	Kategori 3 Langsiktig behov	Kategori 4 Langsiktig Nærmere utredning	SUM
Økt kapasitet					
Follobanen (egen post i statsbudsjettet)	12 000				
Oslo bussterminal	700				
Trikk Dronning Eufemias gate	60				
Delvis automatisering metro (tillegg til fornyet signalsystem)	1 000				
Metro Lørensvingen	1 000				
Metro Kolsås	1 000				
Trikk Tonsenhagen	450				
Fjordrikken øst	250	250			
Metro Fornebu-Skøyen-Majorstuen		4 500			
Majorstuen stasjon		2 000			
Trikk Ljabru-Hauken	200	200			
Bussveier Akershus	150	350			
Bussbane Alnabru-Bryn-sentrum		1 000			
Bussbane Storo-Bryn		1 200			
Trikk Bygdøy allé/Thomas Heftyes gate		400			
Ny metrotunnel Majorstuen-Bryn			10 000		
Bybane Majorstuen-Sagene-Bryn			2 500		
Holmensbyen stasjon				800	
Trikk Bryn-Jernbanetorget-Sagene-Nydalen				2 000	
Trikk Jernbanetorget-Sagene-Kjelsås				2 000	
Ny jernbanetunnel gjennom Oslo				25 000	
Bane Sandvika-Kolsås-Rykkinn				3 000	
Fremkommelighet	2 000	2 000			
Stasjonsombygging mv for trevognstoq Holmenkollbanen	400				
Knutepunkter, stasjoner, stoppesteder, innfallsparkeering	1 600	2 000			
Universell utforming	750	750			
Diverse og avrundning	50	940	1 000	6 200	
Delsum	21 610	15 590	13 500	39 000	89 700
Betjening av nye utviklingsområder					
Metro Gjørsrud/Srømsrud		2 100			
Dobbeltspor på enkeltsporede lokalogsstrekninger			35 000		
Metro Lørenskog/Åhus			2 500		
Metro Østern-Alna-Furuset			3 000		
Ny Gjøvikbane Nittedal				8 500	
Hurumbanen				20 000	
Bane Stovner-Lillestrøm				7 500	
Metro Nesodden				5 000	
Delsum		2 100	40 500	41 000	83 600
Sum ny infrastruktur	21 610	17 690	54 000	80 000	173 300
Herav jernbanetiltak foreløpig skissert av Ruter	12 000		35 000	53 500	100 500
Oppgradering for pålitelighet og attraktivitet					
	Metro				
Fornytt signalsystem metro	1 000				
Lambertseterbanen, oppgradering	650				
Østensjøbanen, oppgradering	470				
Røabanen, oppgradering	480				
Sognsvannbanen, oppgradering	390				
Holmenkollbanen, oppgradering, ekskl stasjonsombygging	390				
Gronudbanen, oppgradering	610				
Furusetbanen, oppgradering	470				
Metro Telesstrekning, oppgradering	400				
Metro, diverse oppgradering	530				
Sum metro	5 390				
		Trikk			
Ekebergbanen, oppgradering		260			
Gamlebyen, oppgradering		50			
Rådhusplassen, oppgradering		20			
Stortingsgata, oppgradering		90			
Majorstutikkene, oppgradering		160			
Grünerløkka, oppgradering		220			
Rikshospitalet-Jernbanetorget, oppgradering		170			
Trikk, oppgradering elektro		240			
Trikk, diverse oppgradering		100			
Sum trikk		1 310			
Sum oppgradering (ekskl jernbane)					6 700
Sum ny og oppgradert infrastruktur	27 000	19 000	54 000	80 000	180 000
Årlig gjennomsnitt over 50 år					3 600

Ruter illustrerer investeringsbehovet ved en prosjektoversikt med en sum på 180 mrd kr over 50 år.

Tilsvare 3,6 mrd kr i året, omtrent som i år for summen av O3 og tilknyttede jernbanetiltak.

Forutsigbarhet som plan- og prosjekteringsgrunnlag et vesentlig poeng



Ruter vil anbefale en større statlig satsing på kollektivtrafikken i hovedstadsområdet



DagensNæringsliv

EN FRI DAGSAVIS
Sjefredaktør og administrerende direktør: AMUND DJUVE

Kollektivrush

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

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

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

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

Solberg sier selv at Høyre «tar innover oss utviklingen». Det fortjener begge partier ros for. Aps samferdselspolitiske talskvinne Anne Marit Bjørnflaten

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

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

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

Kollektivtrafikken i Oslo og Akershus tar markedsandeler.

Samfunnsøkonomisk lønnsomt å satse mer. Beste middel mot kø, kork og kaos.

Ansvarsdeling:

- Statlig infrastruktur?
- Lokal drift, inkl. lokaltog?

Ruter#

Metro til Fornebu basert på Offentlig Privat Samarbeid?

Kort om OPS:

”En offentlig tjeneste som utvikles og/eller drives av private (eller sammen med det offentlige) etter forespørsel fra det offentlige, og der risiko fordeles mellom privat og offentlig sektor.”

- gir neppe bedre finansielle vilkår
- kan gi en effektiv og kostnadsbesparende prosjektgjennomføring – raskere fremdrift
- en OPS avtale som inkluderer drift og vedlikehold reduserer risiko for vedlikeholdsetterslep. Men det koster..
- gir kanskje best effekt der mandatet utfordres – og gir merverdi for alle parter...



Ruter#

Metro til Fornebu basert på Offentlig Privat Samarbeid? (2)

Metro pga trafikkbehov for kapasitetssterk løsning

Anleggskostnad 4,5 mrd kr

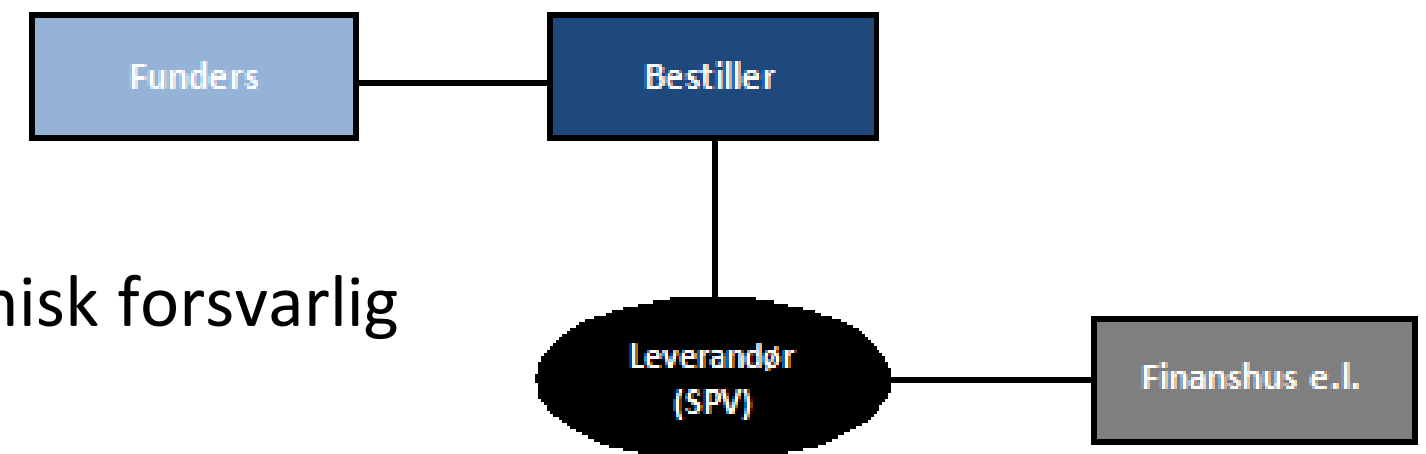
Metronett som også betjener knutepunktet Skøyen

Grunneierbidrag: 0,5 mrd 2001-kr

Oslopakke 3 vil trolig ikke kunne dekke 100 % av restforpliktelsene...

Mulig bruk av OPS forutsetter bl.a. at:

- leverandøren forestår finansieringen av en utbygging
- Leveranseperioden gir grunnlag for en bedriftsøkonomisk forsvarlig leveranse
- At avtaleperioden gir bestiller mulighet til å etablere en kontantstrøm som forsvarer en forpliktelse
- Vi må følgelig se et prosjekt med levetid +/- 25 år.



Ruter#

Byutviklingspotensial

- Øke attraktiviteten for eksisterende og videre utbygging av Fornebu.
- Byutvikling og reposisjonering av Lysaker, Vækerø og Skøyen/Sjølyst
- Gir merverdi i en videre utvikling av Majorstuen stasjon.
- Gir økt tilgang til attraktive fjord- og strandområder.
- Gir økt tilgang til Oslo sentrum.
- (...og vurderes som samfunnsøkonomisk bærende sammen med en ny sentrumstunnel....).



Lysaker

Ruter#

Videre utredning av OPS

- For tidlig å fastlå hvordan en OPS-leveranse bør organiseres.
- Ulike modeller er tenkelige. Må vurderes mht hvordan risikoen skal fordeles.
- Ruter utlyser konsulentoppdrag fase 2, mer konkrete anbefalinger foreligger 1.halvår 2012.

