

Gardermoregionen interkommunalt politisk råd

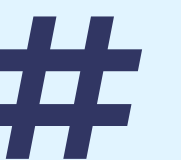
22. mai

Ole Jakob Aanes og Ammar Korshed



Ruter#

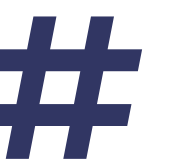
Status for kollektivtrafikken





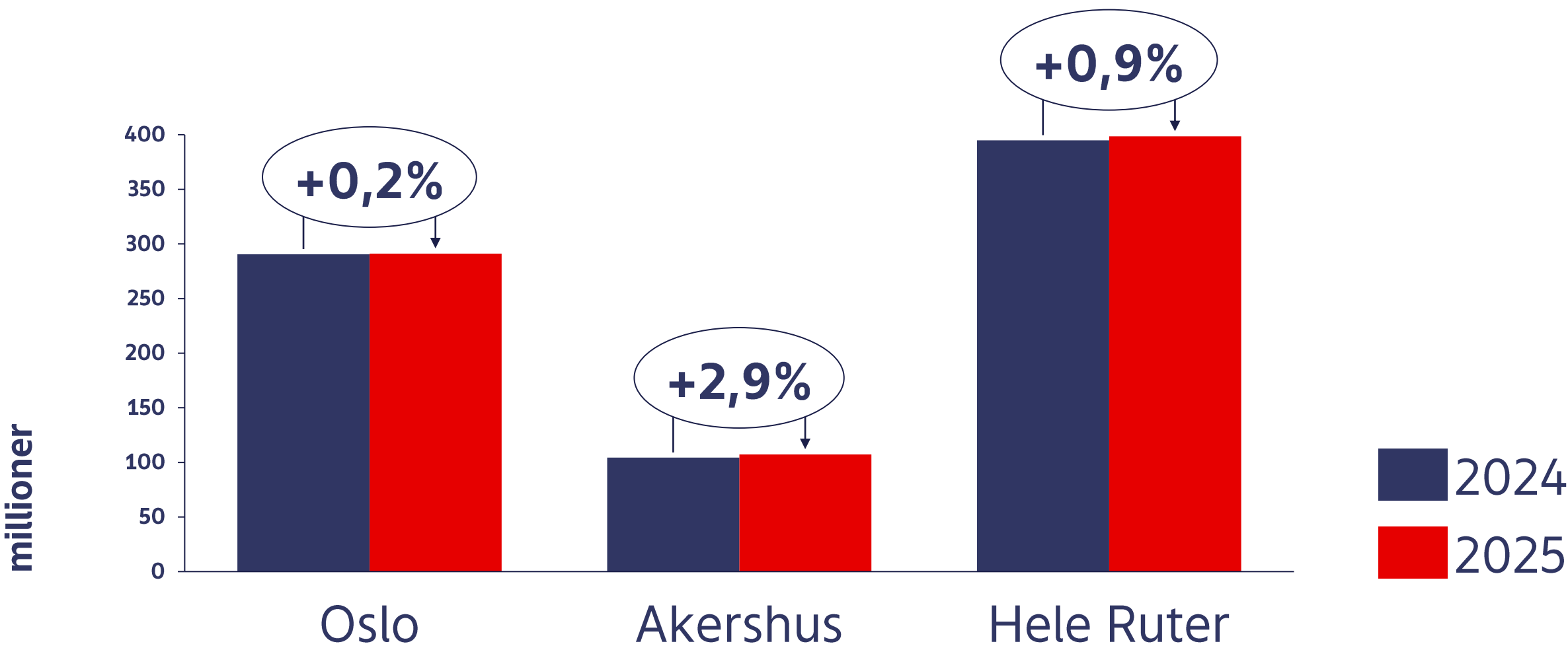
Begrenset kollektivvekst i 2025

- ✓ Antall påstigninger i 2025 totalt er over 2019-nivået.
- ✓ Akershus er over 2019-nivået for andre år på rad
- ✓ Begrenset vekst (0,9% totalt i Oslo og Akershus) i kollektivreiser, som i stor grad skyldes stengingen i fm. T-baneløftet, der T-banen har negativ utvikling.
- ✓ Sykkel og el(sparke)sykler har god utvikling i Oslo i 2025.
- ✓ Svak økning (ikke signifikant) i hjemmekontorbruk på 2% fra 2024-2025 i både Oslo og Akershus.
- ✓ Rekord i bilsalget i Norge i 2025 med 179 550 nyregistrerte personbiler. Elbilandelen av salget var i desember på 97,6%
- ✓ Byindeksen, som er måleparameteret for nullvekstmålet viser en økning i bilreiser i Oslo og Akershus på 2,7% fra 2024 til 2025.
- ✓ Å levere på nullvekstmålet fremover vil trolig bli mer krevende.



Beskjeden vekst i passasjertall i et år med store driftsavvik på T-banen

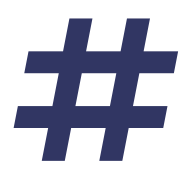
Antall passasjerer (påstigninger), hele året, Ruter-området inkl. tog



Befolkningsutvikling i Ruter- område
2024-20025

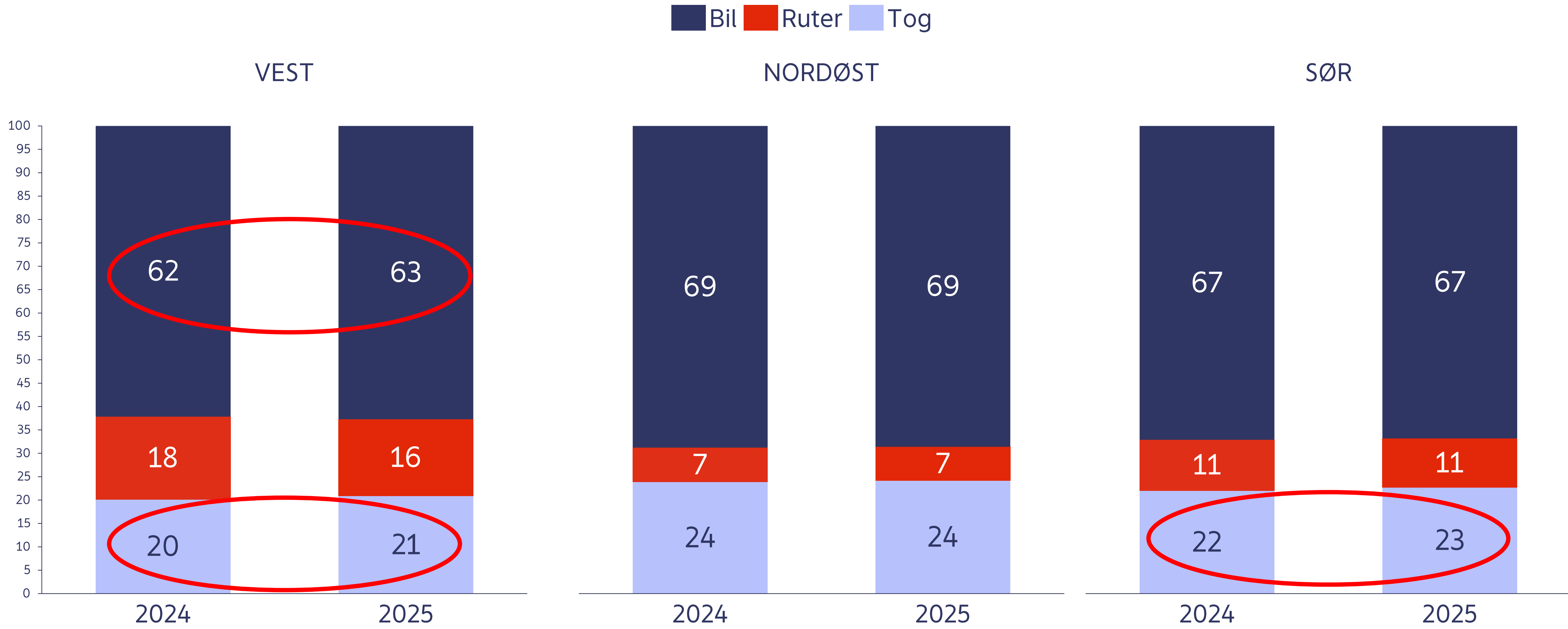
- Ruter totalt: 0,9 %
- Oslo: 0,6 %
- Akershus: 1,2 %

- Antallet påstigninger totalt i Ruter-området er på 2019-nivået.
- Påstigninger i Ruter-området har en økning på 0,9 % i 2025.
- Oslo har svakere vekst i påstigninger enn det økningen av befolkningen har vært.
- Akershus har vekst på 2,9 %, høyere vekst enn befolkningsveksten.
- Det er grunn til å tro at stengingene i forbindelse med T-baneløftet er medvirkende årsak til de svakere Oslo-resultatene.
- Nådde ikke helt opp til målet for 2025, som var en vekst på 2,6%.

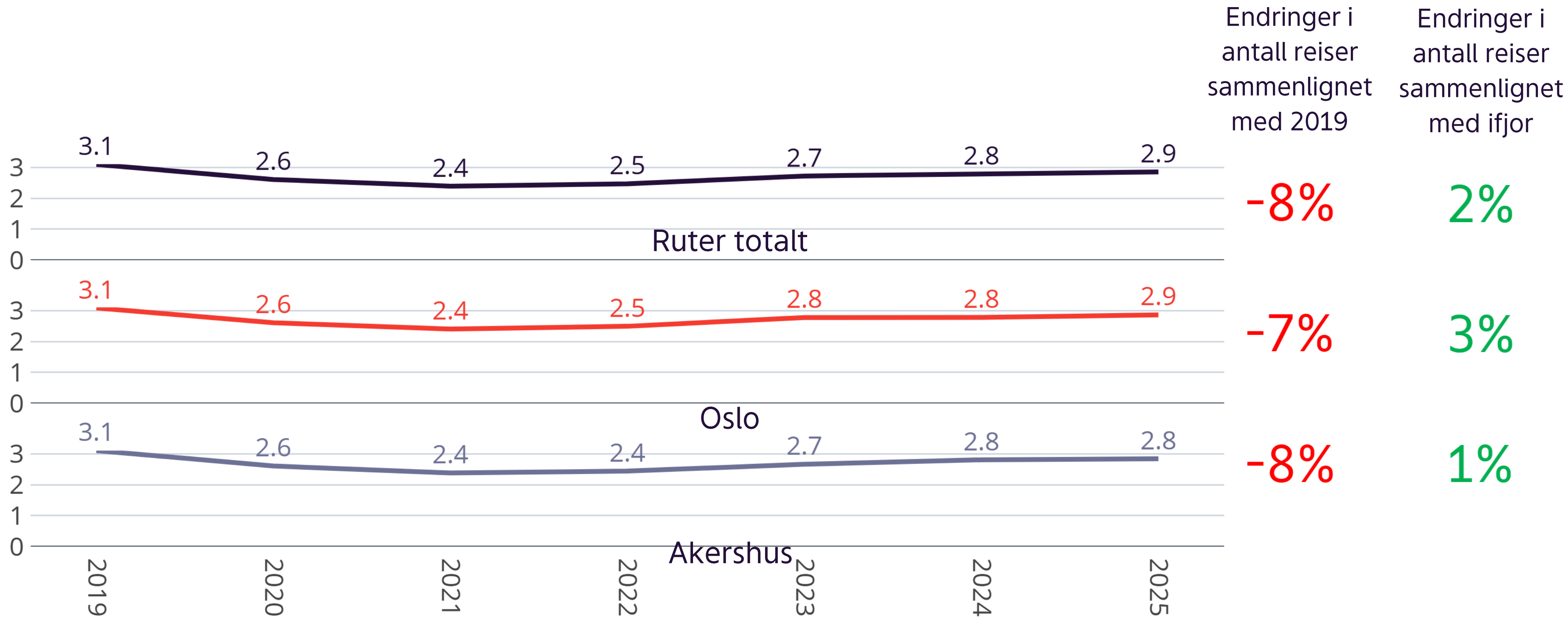


Andel av motoriserte personreiser over bygrensen på en gjennomsnittlig hverdag. Retning mot Oslo

Andel bil- og togreiser var stabilt over bygrense nordøst



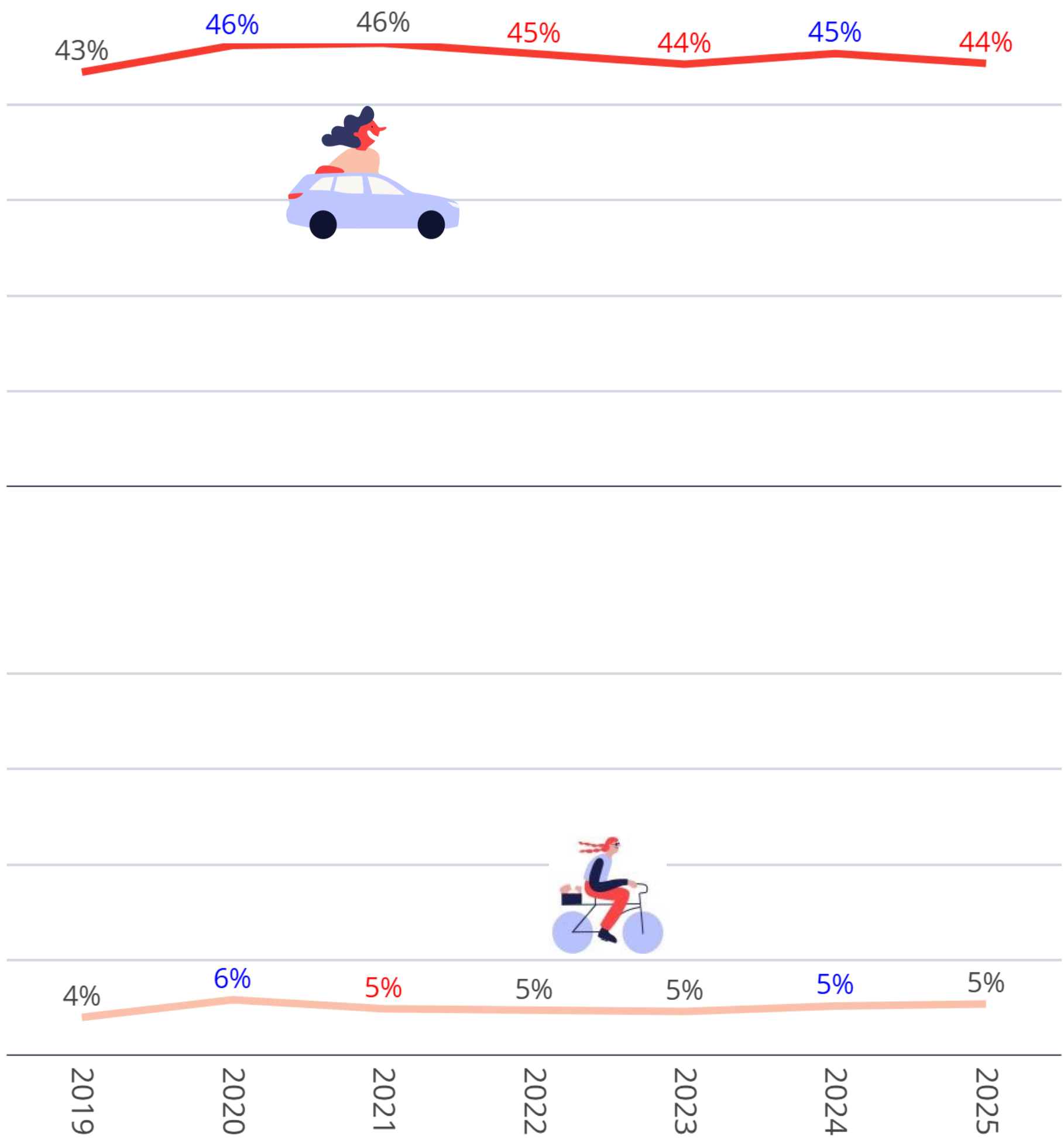
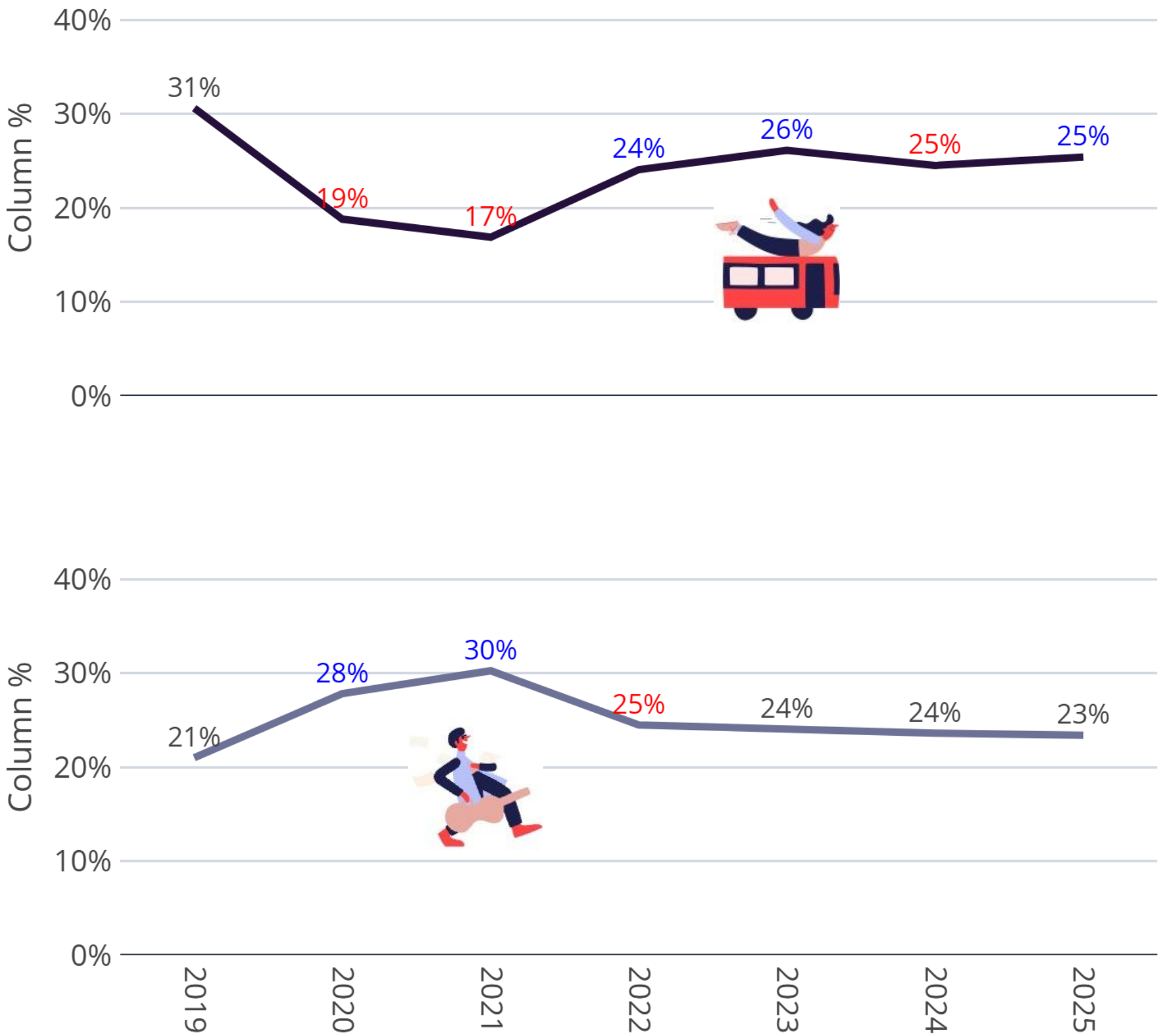
Antall reiser per person har en svak økning fra i fjor



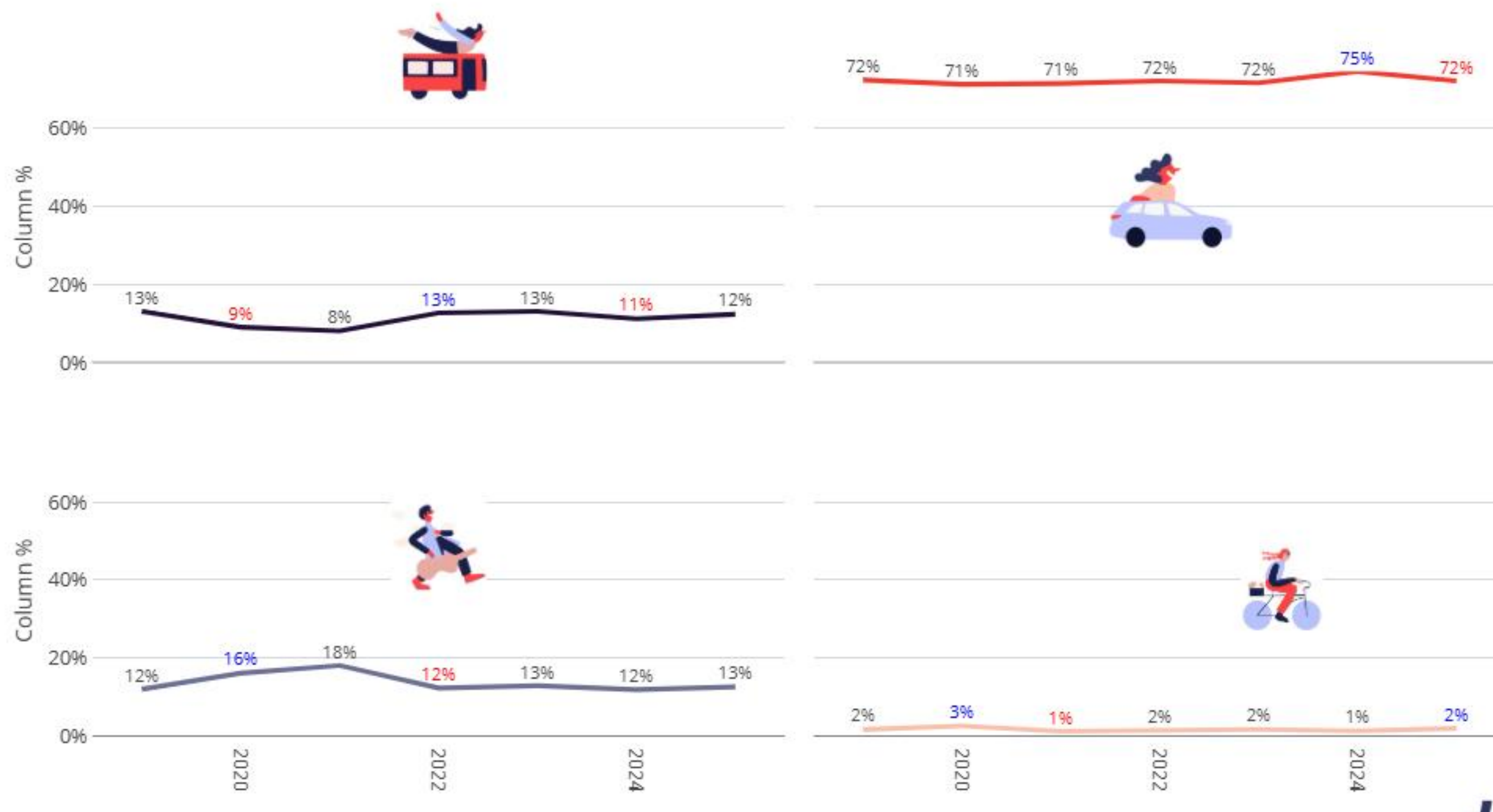
- Noe høyere reiseaktivitet enn i 2024 (+2%)
- Har hatt øking hvert år siden bunnivået i 2021, men er fortsatt ikke tilbake til prepandemi nivå.
- Litt større vekst i Oslo (+3), enn i Akershus (+1%)



Stabile markedsandeler – små endringer siden i fjor

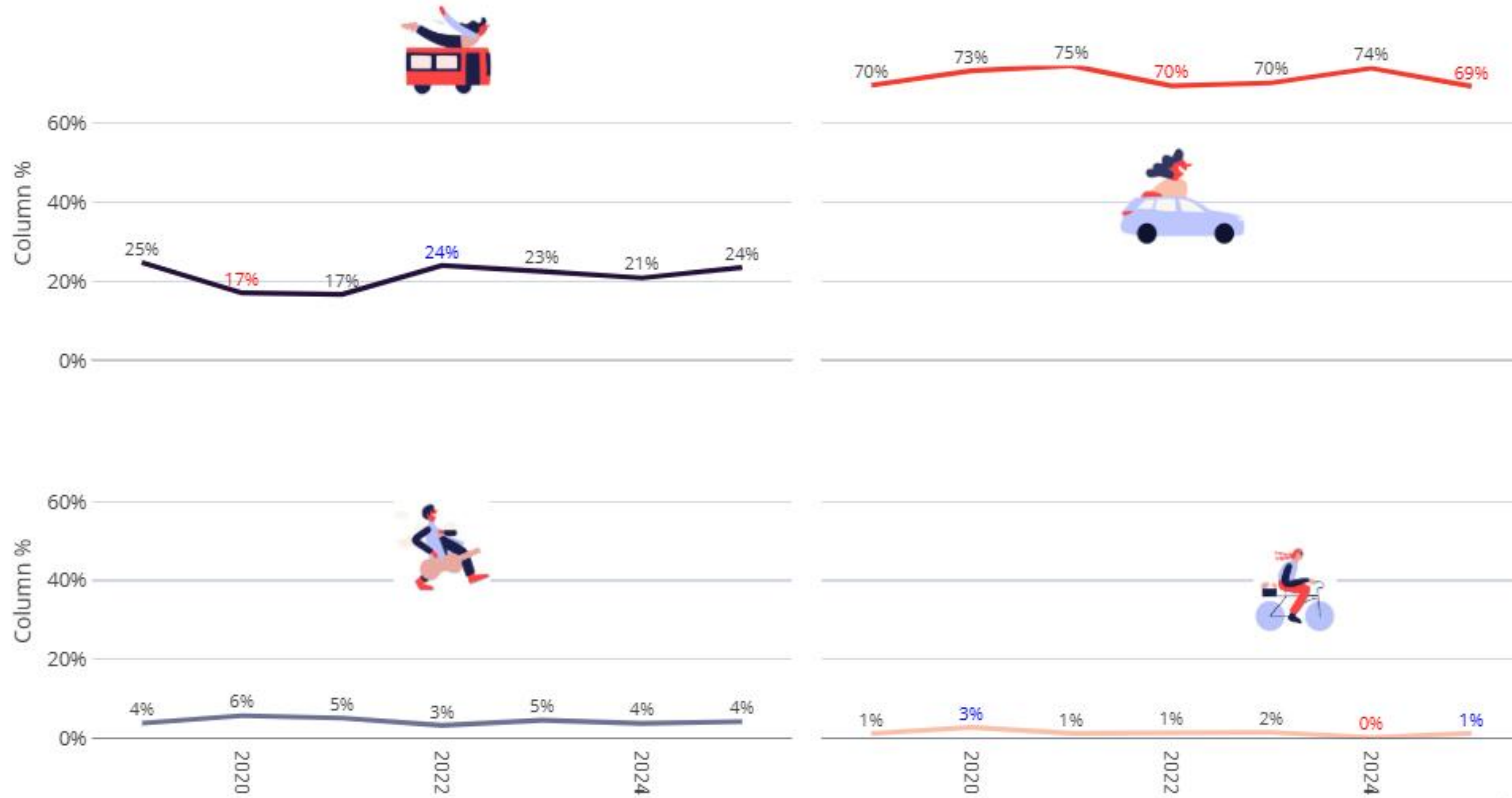


GRIP-kommunene – alle reiser: Markedsandeler for ulike transportformer



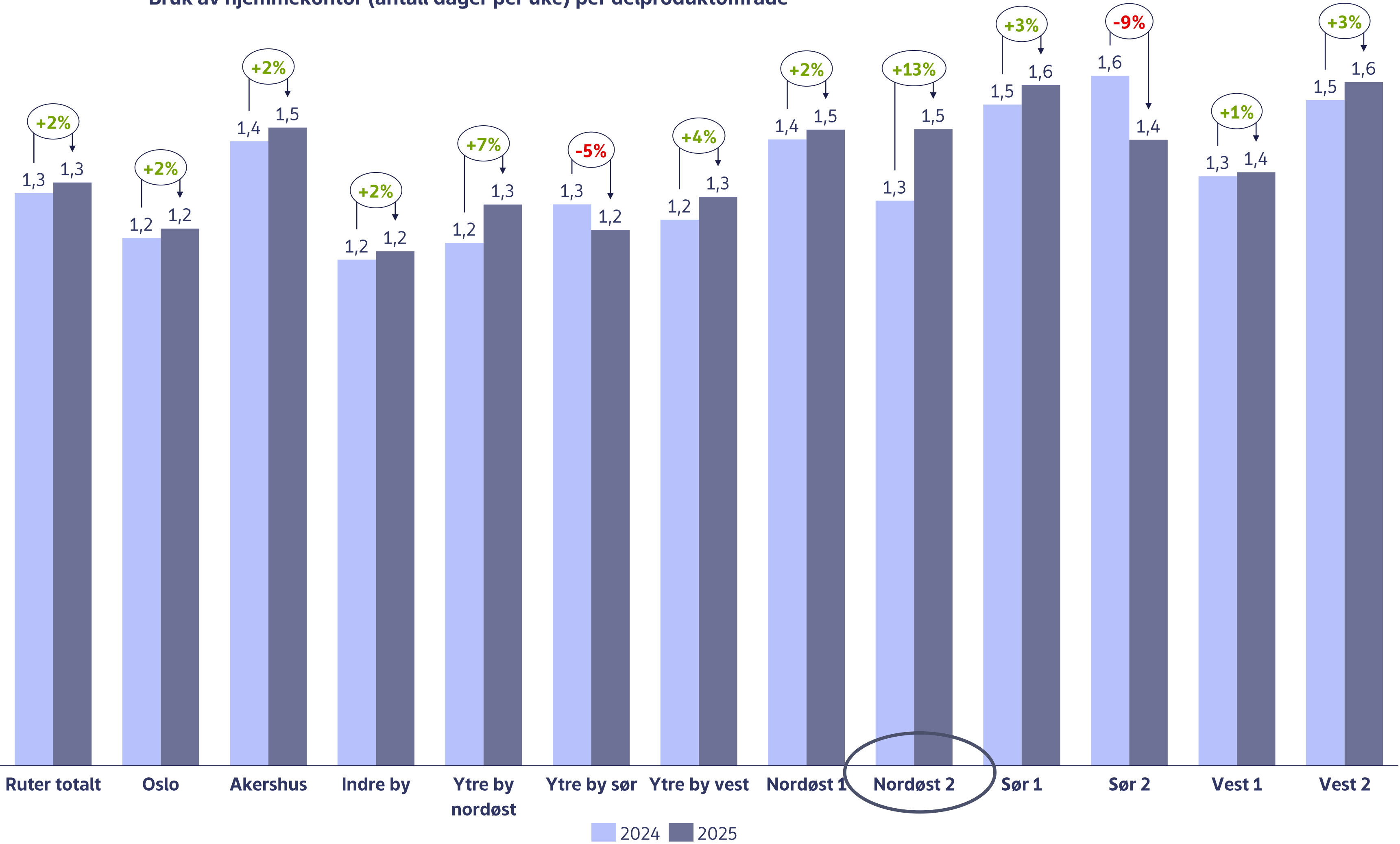
Arbeidsreiser:

Markedsandelen for kollektiv på 24% - på omtrent samme nivå som vi har sett de siste årene, mens bilandelen er noe ned

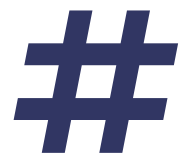


Svak oppgang i bruk av hjemmekontor

Bruk av hjemmekontor (antall dager per uke) per delproduktområde

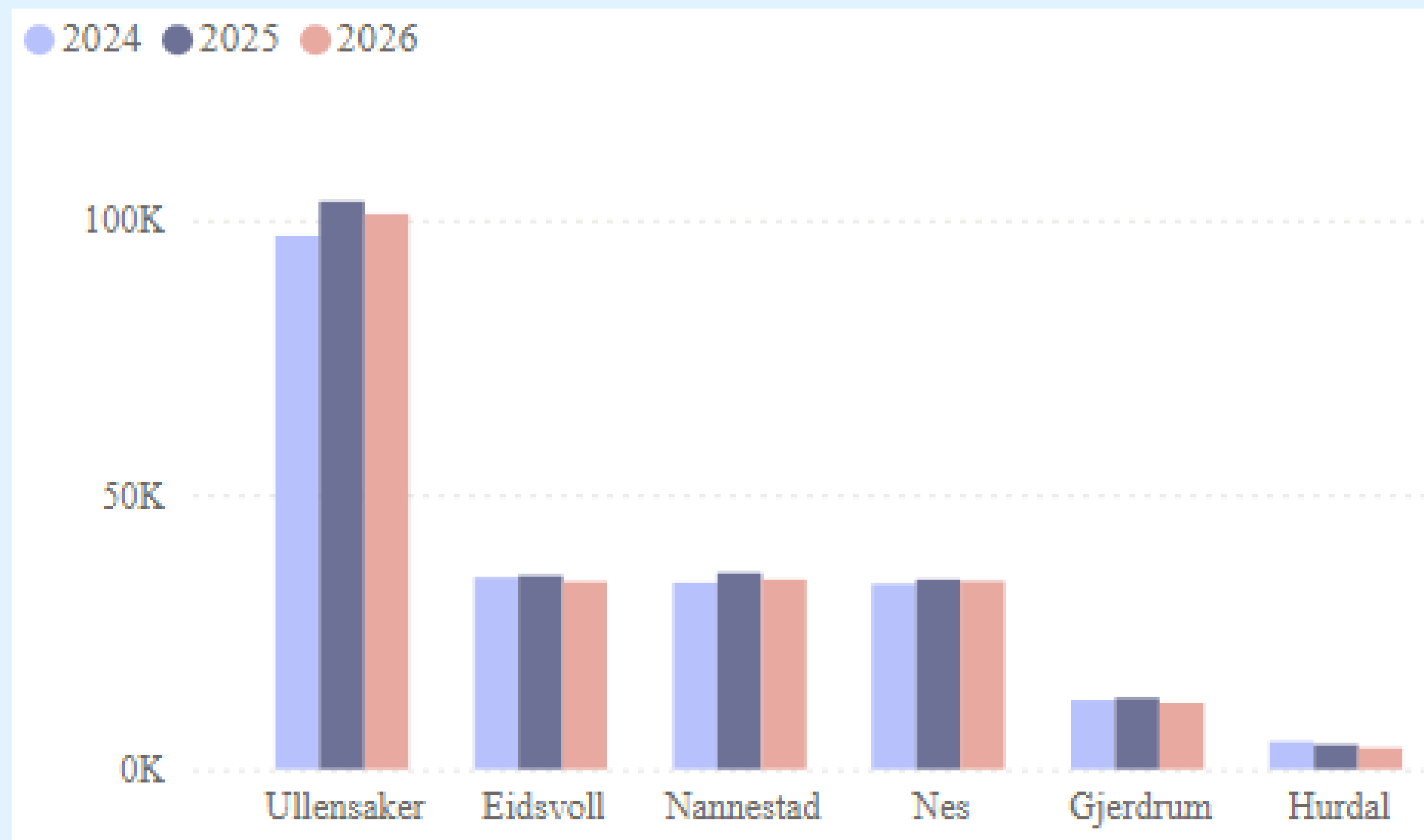


- ✓ Svak øking i bruk av hjemmekontor både i Oslo og Akershus
- ✓ Nordøst 2 (+13 %) og Ytre by nordøst (+7 %) skiller seg ut med sterkere vekst enn øvrige områder
- ✓ Sør 2 (-9 %) og Ytre by sør (-5 %) er de eneste områdene med en nedgang i bruk av hjemmekontor
- ✓ Ikke noen av endringene er signifikante



Utvikling i kollektivbruken i GRIP-kommunene

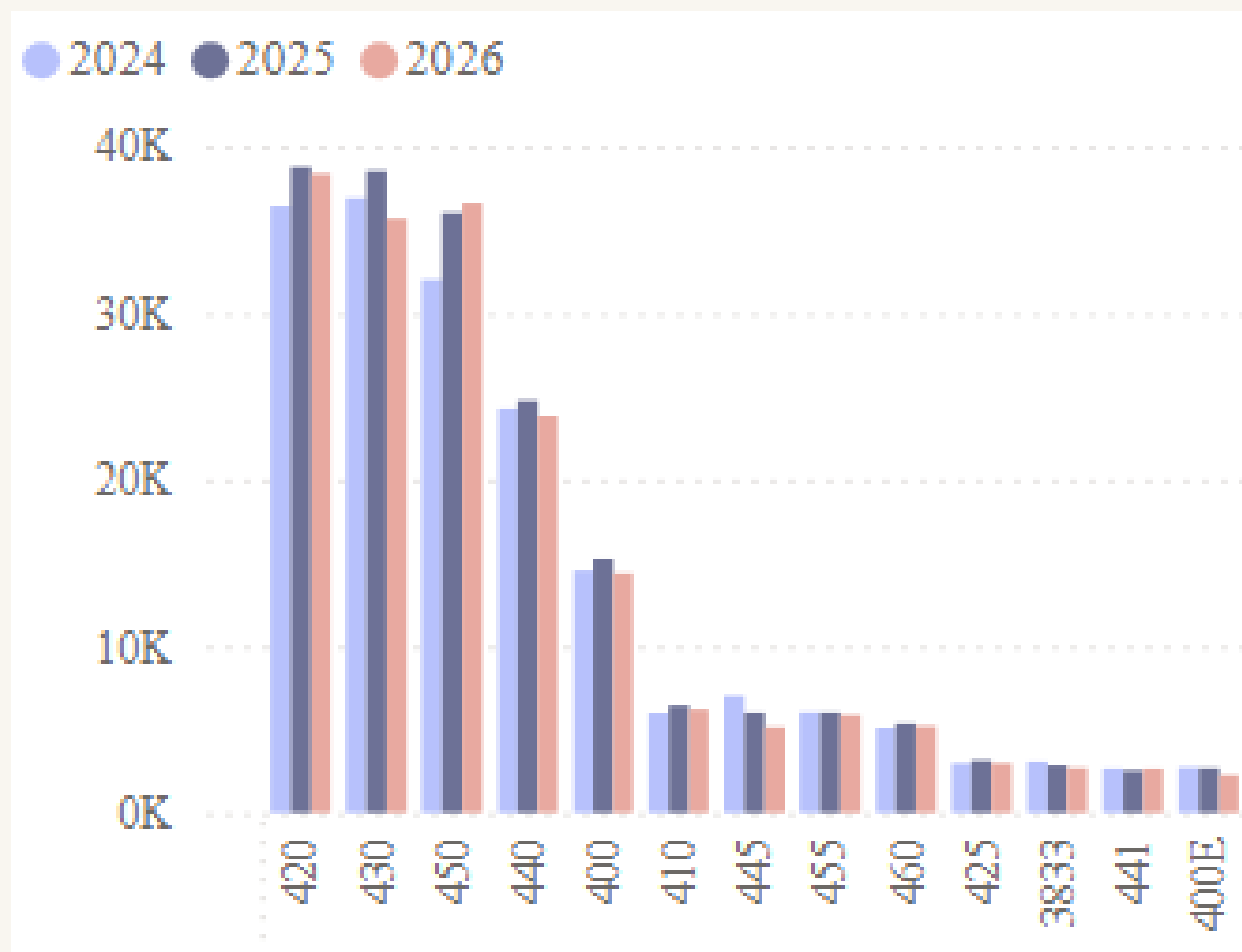
- ✓ Det er små endringer over tid.
- ✓ Ullensaker kommune har noe vekst fra 2024 (+4 %) – samsvarer med at det er størst befolknings- og arbeidsplassvekst i den kommunen.
- ✓ Eidsvoll og Gjerdrum har litt reduksjon, mens Hurdal har størst relativ reduksjon (-23 % 2024-2026)



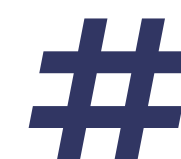
Reiseaktivitet målt i passasjerkilometer per virkedag, ukene 3-20 unntatt skoleferieuker. Kun Ruters kollektivtilbud

Utvikling i kollektivbruken i GRIP-kommunene

- ✓ Det er vekst på to av stamlinjene:
 - 420 Nannestad-Oslo lufthavn
 - 450 Årnes-Jessheim-Oslo lufthavn
- ✓ Satsing på den ene linjen har gitt passasjervekst.
- ✓ Det er nedgang på et par linjer:
 - Linje 445 i Hurdal (Haraldevangen)
 - Linje 430 mellom Dal og Jessheim
 - Linje 400E Eltonåsen – Ask – Skedsmokorset – Oslo



Reiseaktivitet målt i passasjerkilometer per virkedag, ukene 3-20 unntatt skoleferieuker.

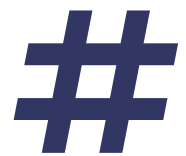
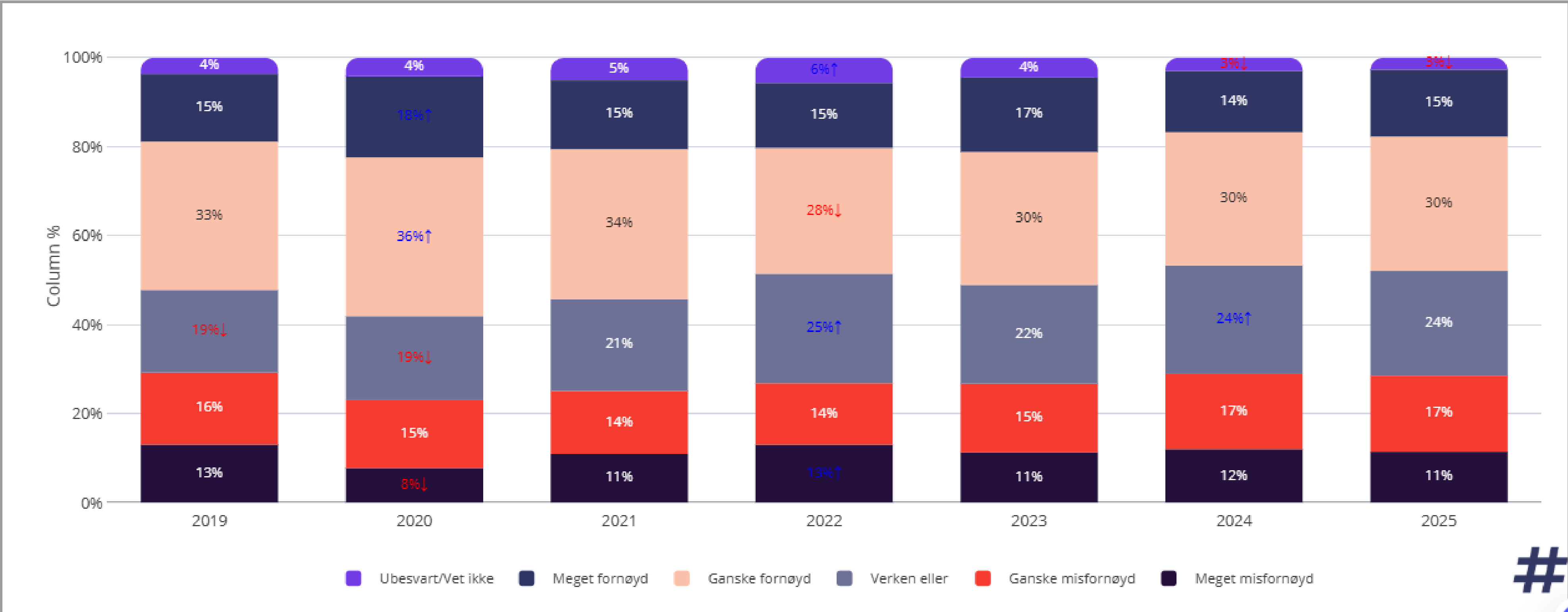


Tilfredshet med kollektivtilbudet

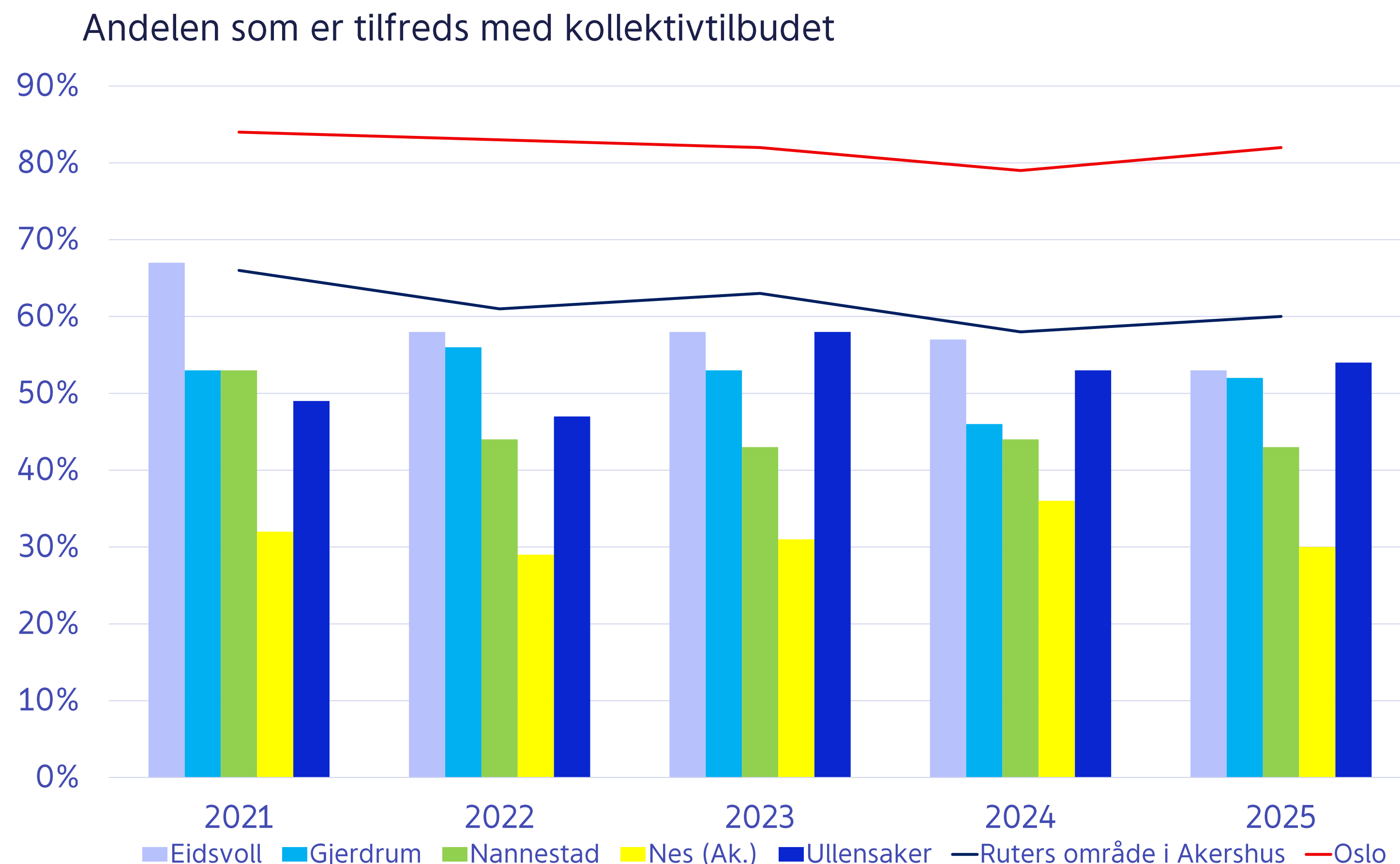
Fortsatt lavt sammenliknet med pre-pandemi

Andel fornøyd - 2019-2025

Column %	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Andel fornøyd	50%	56% ↑	52%	45% ↓	49%	45% ↓	46% ↓



Tilfredsheten fikk seg en knekk i 2024, er på vei opp igjen i Oslo, men ligger fortsatt på lave nivåer i Akershus



Utfordringer med vinterdrift påvirket tilfredsheten i januar og februar i 2024. I tillegg ble rabatten for Reis justert.

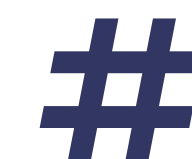
I 2025 har vi kommet tilbake til mer normale nivåer i Oslo. For Akershus har utfordringer knyttet til togdrift preget de siste 2 årene, men vi ser nå en viss bedring.

For GRIP-kommunene er tilfredsheten med kollektivtilbudet lavere enn gjennomsnittet for innbyggerne i Akershus.

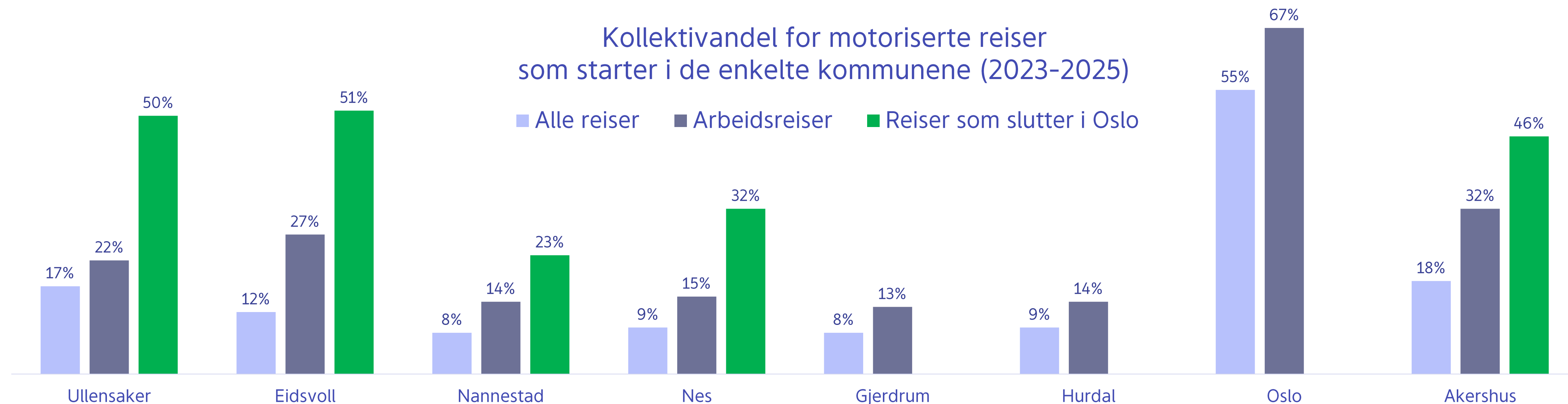
Bynære kommuner som Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo trekker opp gjennomsnittet, mens kommunene i de ytre delene av Akershus som regel har lavere befolkningstetthet og dermed et mindre markedsgrunnlag for rutesatt kollektivtrafikk.

NB! Få respondenter per kommune per år

* Det er for få intervju i Hurdal til å vise resultater

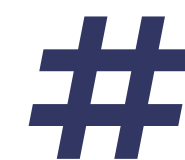


Markedsandelen for kollektivreiser – høy der vi kan konkurrere mot bilen og lav på interne reiser og utenom rush

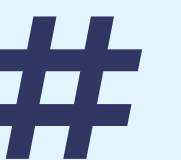


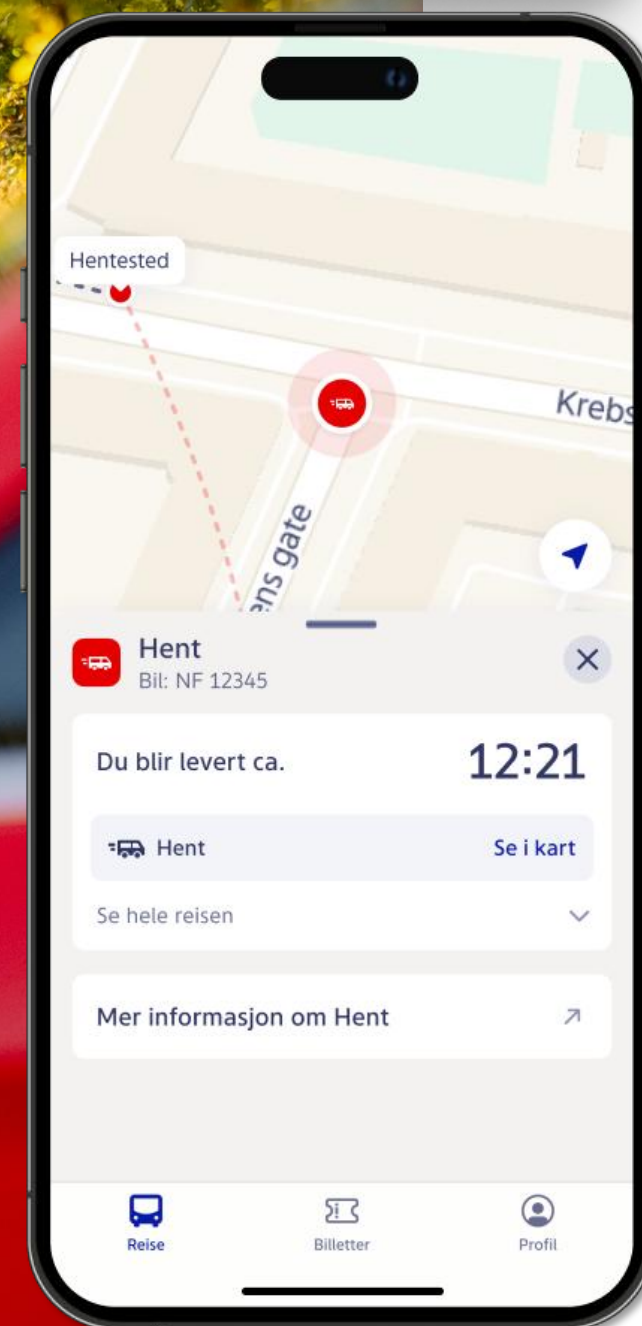
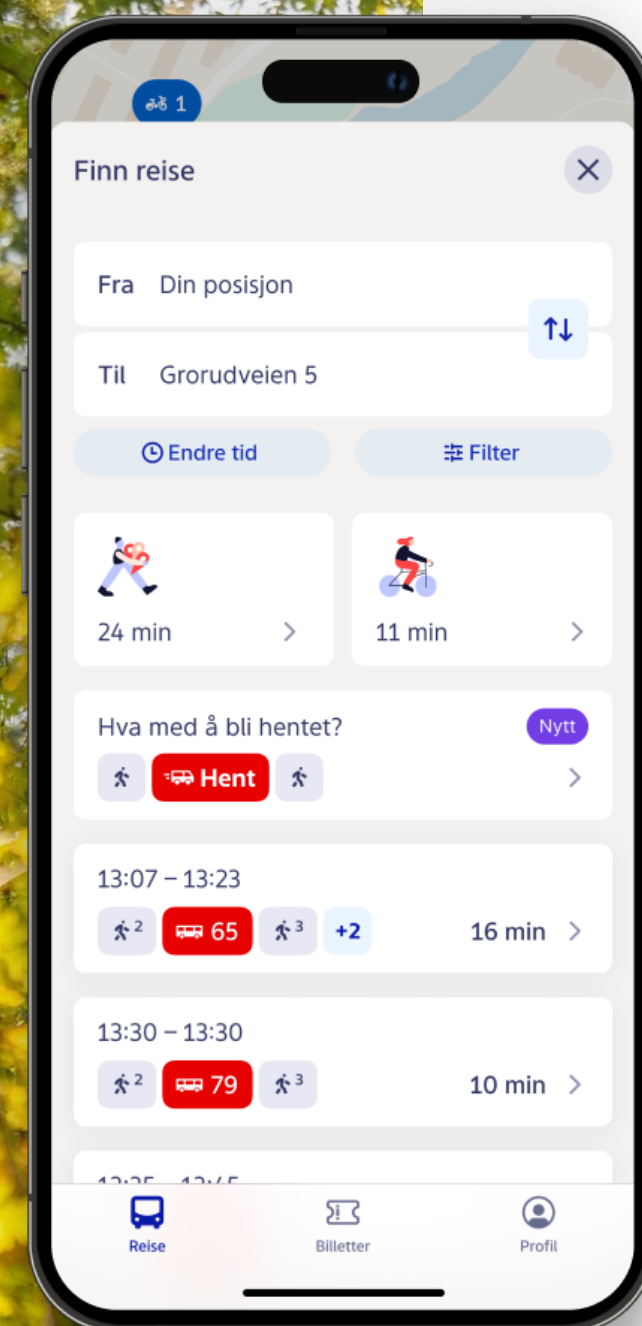
* For få Oslorettede reiser for nedbrytning i Gjerdrum og Hurdal

- Kollektivandelen bæres primært av skoleungdom som tar bussen til skolen og pendlere som skal til Nedre Romerike eller Oslo
- Bomringen, dårlig fremkommelighet for bil og fraværet av gratis parkering i sentrum av Oslo bidrar til å løfte kollektivandelen
- Kollektivtilbudet taper på kortere reiser internt i regionen der reisetiden er kortere med bil, fremkommeligheten god og parkeringen er gratis



Utvikling av Ruters bestillingstilbud - flere pågående initiativ





Ruter Hent – i dag



Område:

Tilbys i et større område øst for Akerselva, som strekker seg fra Nydalen til Rødtvet og Kjelsås til Etterstad



Åpningstider:

- Mandag til fredag kl. 15:00-22:00
- Lørdag og søndag kl. 10:00-20:00



Målgruppe:

- Primært: Innbyggere i området som benytter bil til fritidsreiser



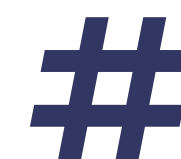
Flåte:

- 10 personbiler med 4 seter
- Tilpasset rullestol



Pris:

- 55kr for voksen
- Halv pris for barn og honnør



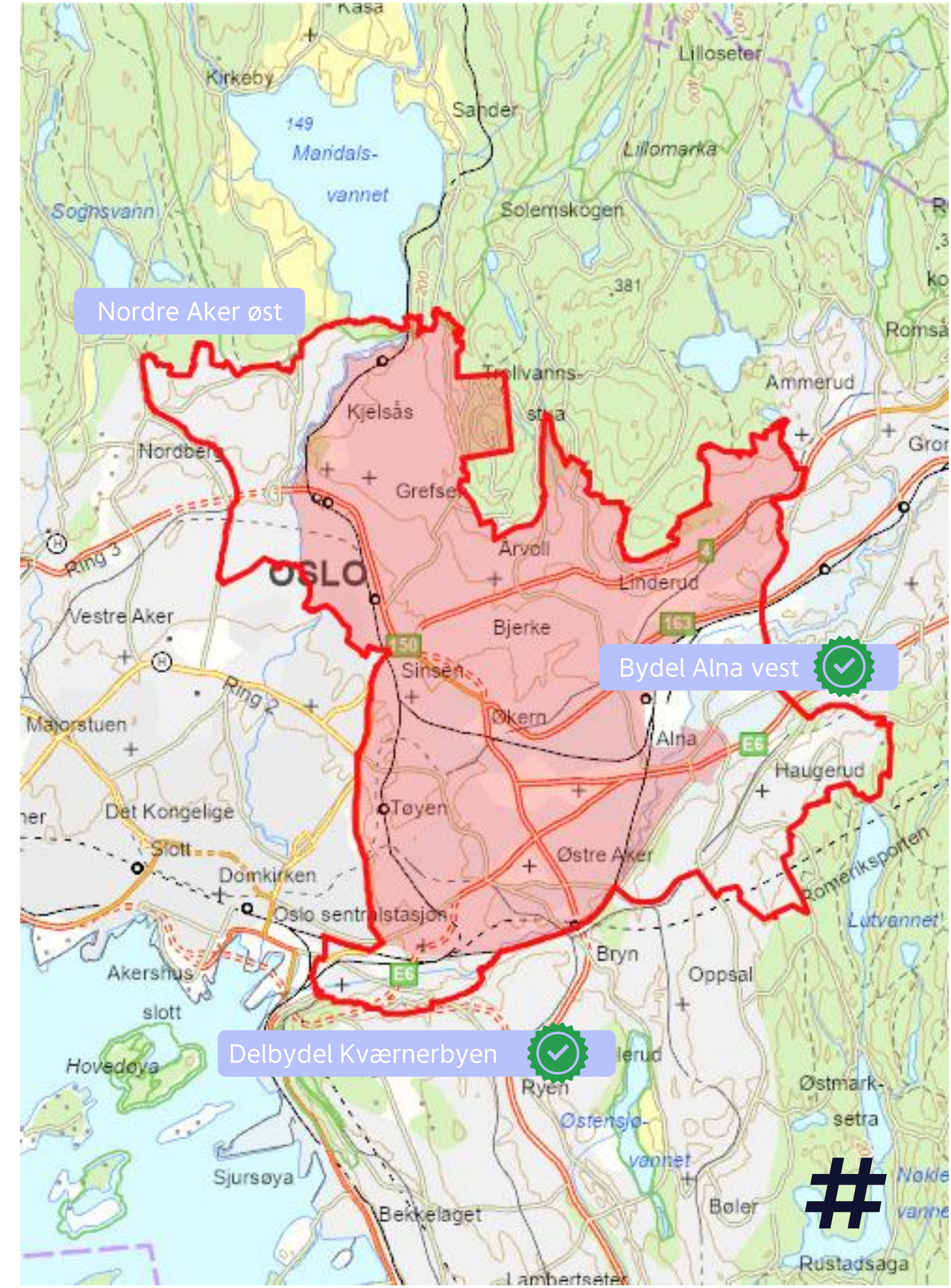
Vi bruker kundeinnsikt til å videreutvikle tjenesten

Skal vi lykkes med en bestillingstransporttjeneste, handler det om å **skape en tjeneste folk vil bruke**.

Det arbeides kontinuerlig med å videreutvikle Hent som tjeneste. De neste forbedringene på Hent går ut på å utvide det geografiske området, og å innføre muligheten for å ha med bagasje og barn i større grad enn i dag.

Vi åpnet for Kværnerbyen i desember 2025, og Alna Vest i begynnelsen av mars 2026. Utvidelse er en stegvis prosess, og vi evaluerer hver utvidelse før vi beslutter neste steg.

Kartet viser også siste planlagte utvidelse mot Nordre Aker øst, innen sommeren i år.



Delt selvkjørende bestillingstransport som en integrert del av transportsystemet – en sentral del av fremtidens kollektivtransport

Med over 700 000 private biler i Oslo og Akershus må kollektivtransporten tilby fleksible og attraktive reiseopplevelser som er mer på linje med det man får med egen bil.



Selvkjøringspiloten

En testarena for kontinuerlig læring og utvikling

5 kjøretøy

med sikkerhetsoperatør

22

km²

500

km vei

80 000

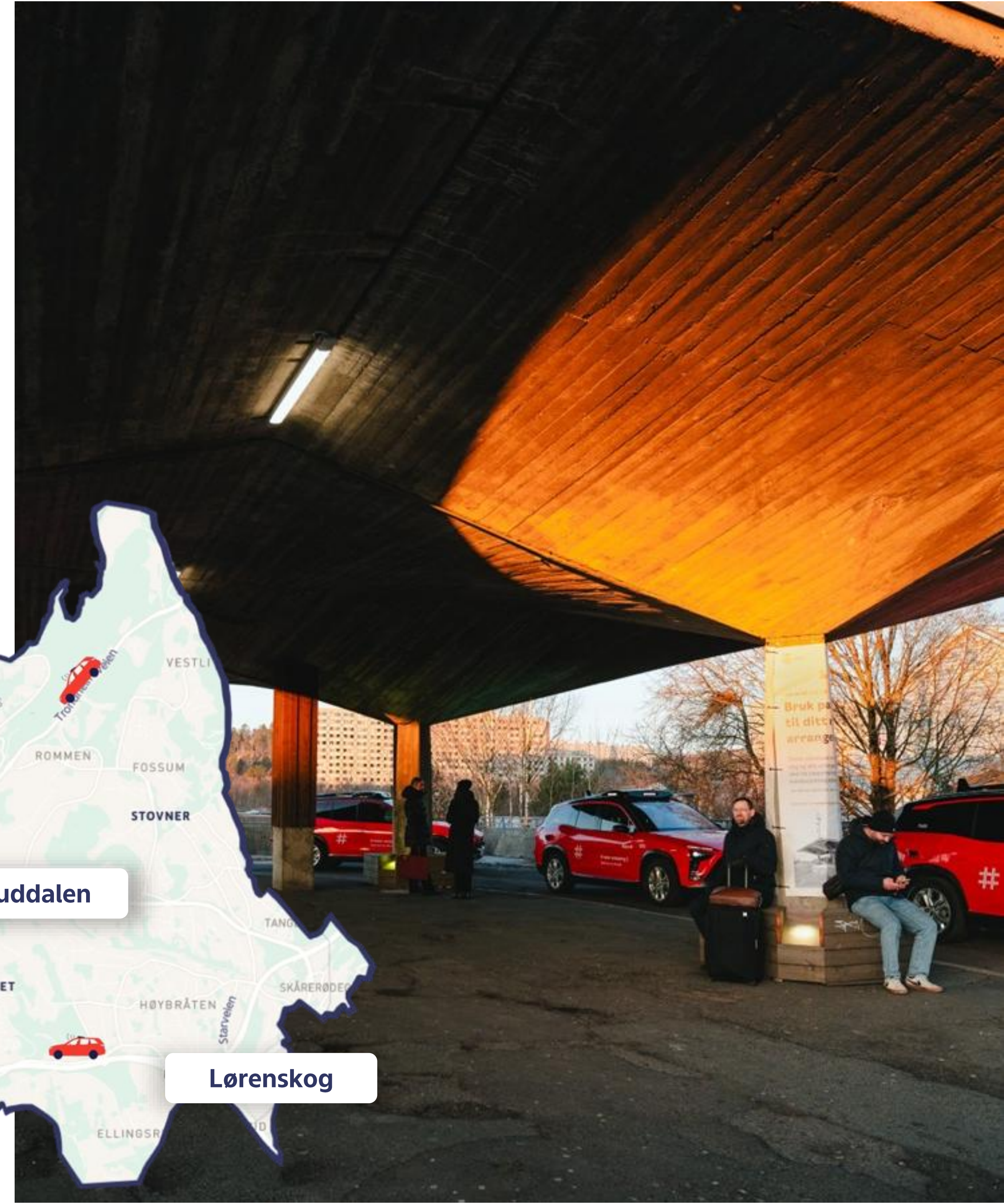
innbyggere

85 000

arbeidsplasser

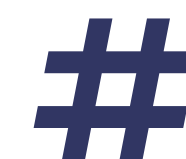
Åpent hver dag

Piloten har et opphold fra mars og frem til sommeren i sammenheng med innfasing av nye kjøretøy



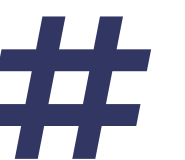
6 nye Volkswagen ID.BUZZ til Selvkjøringspiloten

- **Kjøretøy:** Seks ID.BUZZ kjøretøy i pilottjeneste
- **Tidsperiode:** 12 måneders drift (mars 2026 – mars 2027), med mulighet for forlengelse.
Startet tekniske tester i mars og planlegger for at kundene kan benytte tilbudet fra sommeren.
- **Kundegrensesnitt:** white label-app fra leverandøren MOIA, med mulig integrasjon i Ruters Hent-tjeneste
- **Område:** Groruddalen og sør i Lørenskog, tilsvarende dagens pilot med mulighet for utvidelse

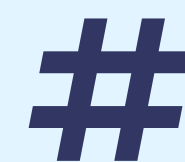


Videre utvikling av bestillingstilbudet i Follo

- Ruter jobber for å kunne tilby et mer attraktivt bestillingstilbud og optimalisere det eksisterende tilbudet innenfor dagens økonomiske rammer, i første omgang i Follo
- Ønsker å forbedre dagens bestillingstilbud, som har begrenset åpningstid og en tungvint bestillingsløsning
- Har i dag tilgjengelige kjøretøy som kan benyttes i Follo innenfor dagens kontrakter
- Vi jobber fortsatt med hvordan tilbudet skal utformes blant annet mtp geografisk dekningsområde og tjenestekvaliteter, med sikte på å kunne lansere et mer fleksibelt tilbud i et begrenset geografisk område i Follo i slutten av 2026 eller første del av 2027
- Parallelt med dette vil vi jobbe videre med analyser for å vurdere neste steg for videre utvikling av bestillingstransport i andre deler av Akershus

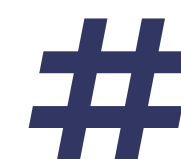


Slik planlegger vi kollektivtilbudet



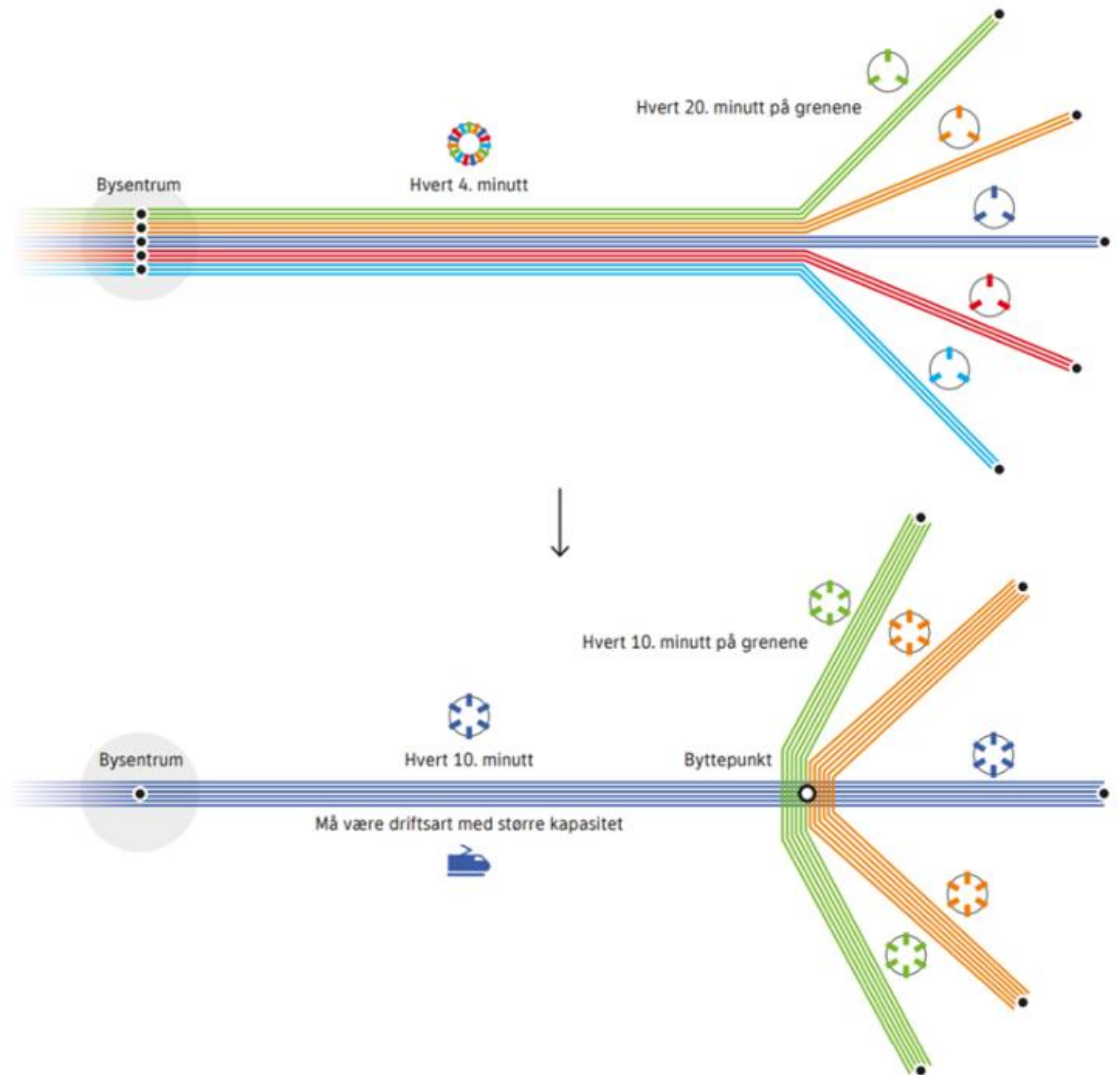
Økte kostnader for kollektivtrafikken fremover

- ✓ Kostnadsvekst i leverandør- og operatørmarkedet
- ✓ Investeringer i elektrifisering og overgang til utslippsfri drift
- ✓ Innføring av nytt signalsystem for T-banen
- ✓ Innfasing av nye vogner, samt oppstart og drift av Fornebubanen
- ✓ Øvrige planlagte utvidelser av T-banetilbudet



Et helhetlig nettverk gir et attraktivt og effektivt tilbud

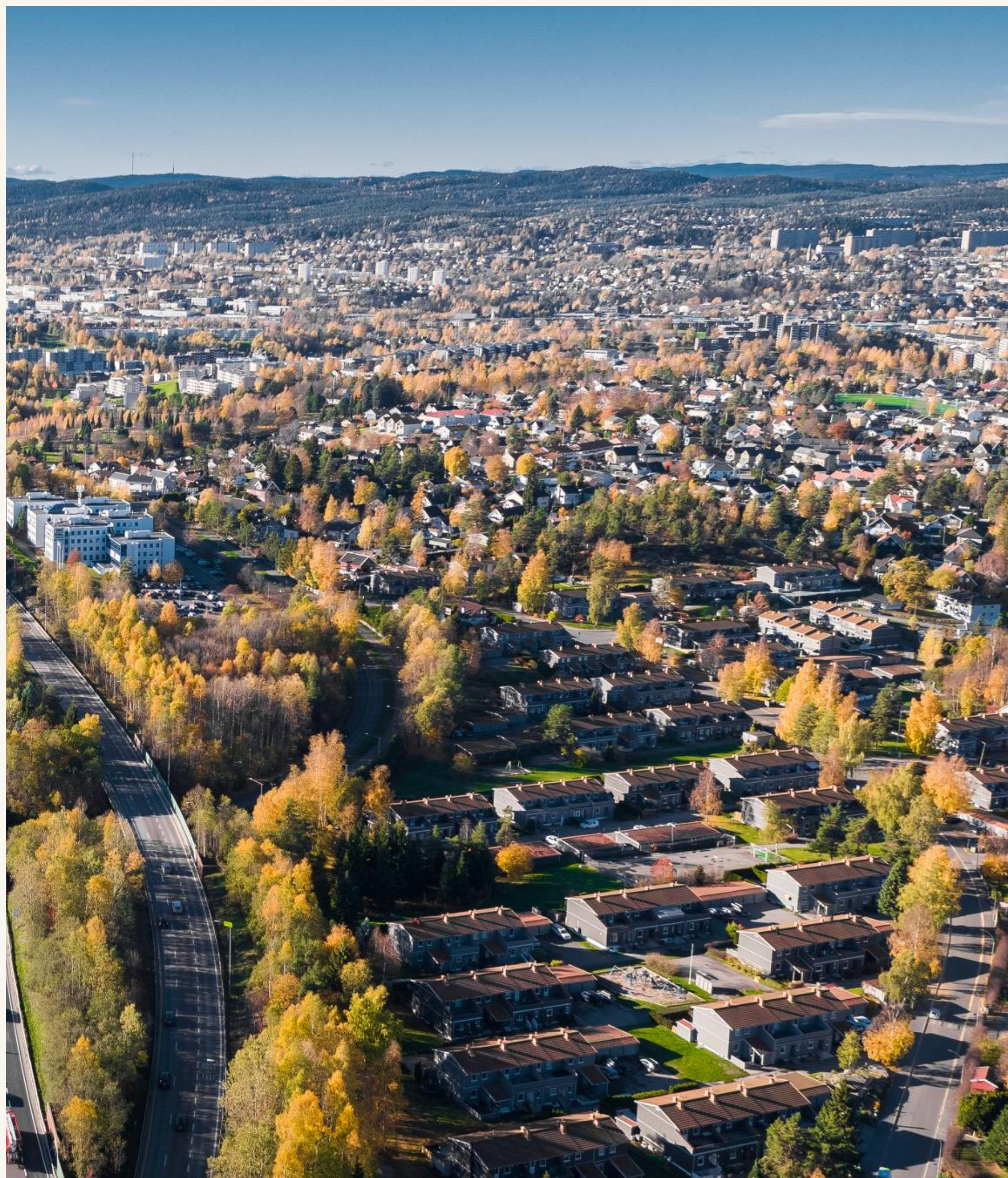
- ✓ Ved å la lokale busslinjer mate til knutepunkter, kan vi bruke ressursene til å utvide tilbudet lokalt.
- ✓ Direktelinjer er viktigst der flest reiser.
- ✓ Fra knutepunktene kan kundene tilbys reisemuligheter til flere steder.
- ✓ Høy frekvens eller planlagt korrespondanse sikrer kort ventetid ved bytte.



Ruter må ta mange hensyn

- ✓ Tilbudsendringer vil ofte ha både positive og negative konsekvenser, hvor det som er fordel for noen, er en ulempe for andre.
- ✓ Ruter må vurdere mulige endringer på et overordnet nivå, for å ivareta helheten i det samlede tilbudet.
- ✓ Ruter jobber kontinuerlig for å kunne tilby «best mulig for flest mulig».
- ✓ Begrensede økonomiske ressurser og av og til motstridende ønsker, krever at Ruter prioriterer mellom behov.





Komplekse vurderinger

Markedsgrunnlag

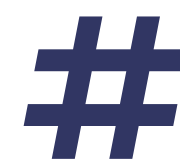
- Antall innbyggere
- Antall arbeidsplasser
- Tetthet / konsentrasjon av bebyggelse og virksomheter

Ressursbruk for å betjene området

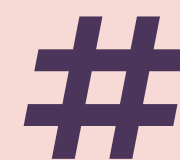
- Nærhet til andre markeder og eksisterende kollektivtilbud
- Lokalisering ift. eksisterende kollektivtransport

Strategisk vurdering

- Prioriterte mål og satsingsområder
- Potensial for å redusere bilbruk
- Kost-nytte



Planer og vurderinger

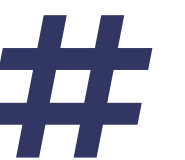


Integrering av Flytoget

- ✓ Jernbanen er grunnstammen i regionens kollektivtilbud.
- ✓ Busstilbudet bygger opp under toget: Mate passasjerer og dekke der tog ikke finnes
- ✓ Flytoget vil bli tilgjengelig for pendlere med Ruterbillett – viktigste løftet for GRIP-kommunene
- ✓ Opptil 9 togavganger i timen fra Oslo lufthavn mot Oslo, som blir en del av det helhetlige kollektivtilbudet
- ✓ Reduserer behovet for planlagt korrespondanse og gir grunnlag for mer mating med buss
- ✓ Ruter ønsker å prioritere etterspurt utvidelse på linje 420 Nannestad – Oslo lufthavn, men kostbart

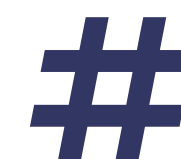


KI-generert med CoPilot



Gardermoen næringspark

- ✓ Det er spilt inn ønske om utvidet busstilbud til næringsparken.
- ✓ Utfordrende å betjene med rutesatt kollektivtransport, siden arbeidsplassene er spredt over et stort areal
- ✓ Bussens tidtabell er tilpasset avgangstidene til toget, og er krevende å tilpasse skifttidene på enkelte arbeidsplasser



Gardermoen næringspark

- ✓ Næringsparken betjenes med 4 bussavganger i timen, og driftstiden er lang (fra ca. kl. 5 til etter midnatt).
- ✓ Mer flatedekning i næringsparken vil gi økt ulempe for de mange passasjerene som skal til andre destinasjoner
 - 1 300 passasjerer per dag reiser forbi – mer enn tre ganger flere enn de som skal til og fra næringsparken.
- ✓ Ca. 420 av- og påstigninger per dag fordelt på 136 avganger er lite ift. antallet arbeidsplasser
 - Vanskelig å konkurrere med bilen når det er godt tilrettelagt for å kjøre



Lokal betjening i Jessheim

- ✓ Det er spilt inn ønske om bedre lokal betjening i Jessheim sør.
- ✓ Ruter vurderer muligheter og alternativer, men det er utfordrende.
- ✓ Linje 426 Jessheim ring har vært testet ut i et par år, med tilbud dagtid.
 - 24 påstigninger per hverdag fordelt på 13 avganger – minst brukt av alle Ruters linjer.
- ✓ Buss konkurrerer dårlig der avstandene er «korte».
 - Tiden til og på holdeplassen utgjør en stor del av den totale reisetiden.



Ask-Kløfta(-Jessheim)

- ✓ Det er spilt inn ønske om utvidet busstilbud Ask-Kløfta(-Jessheim).
- ✓ Linje 405 har 14 avganger per hverdag mellom Ask og Kløfta stasjon, med korrespondanse til én togavgang/t i hver retning.
 - Færre enn 8 passasjerer på de fleste avgangene
 - Totalt 8-9 passasjerer fra Ask som reiser mot Kløfta stasjon på de to mest relevante avgangene i morgenrush
- ✓ Ineffektiv ressursbruk å kjøre parallelt med toget Kløfta-Jessheim.



Ønske fra Eidsvoll kommune

- Spørsmål knyttet til mulig utvikling av linje 448 (Eidsvoll – Minnestund) og korrespondanse til toget
- Minnesund betjenes hovedsakelig av linje 443, som korresponderer med noen togavganger på Eidsvoll stasjon.
- Linje 448 på østsiden av Vorma betjener ca. 1 000 innbyggere, som ikke betjenes av andre linjer.



Vestsiden av Hurdalssjøen

- Det er spilt inn ønske om utvidet busstilbud på vestsiden av Hurdalssjøen til Oslo lufthavn
- Hovedsakelig tilbud i Hurdal med linje 445 er rettet mot knutepunktet Eidsvoll verk stasjon, med korrespondanse til tog.
- Traséen på vestsiden betjener i underkant av 800 innbyggere som ikke dekkes med linje 445.



Takk for oppmerksomheten!

Spørsmål?



