



Foto: Ruter As / Nucleus, Erland Skui

Helhetlig planlegging gir et bedre kollektivtilbud

Ruters ambisjon om å øke bevegelsesfriheten for alle har påvirket hvordan vi jobber, planlegger og prioriterer kommende investeringer i kollektivtrafikken. Gjennom helhetlig planlegging skal vi gi kundene et enda bedre kollektivtilbud.

Et attraktivt kollektivtilbud har høy frekvens, god punktlighet og kort reisetid samt god fremkommelighet og tilgjengelighet. For å få det til, trenger vi riktig og god infrastruktur.

Planlegging og utvikling av infrastruktur må ta utgangspunkt i linjenett og rutetilbud, og traseer og holdeplasser må ses som en del av en helhetlig struktur

– der også andre transportformer inngår. Sentralt i dette arbeidet er å innhente kunnskap om kundenes ønsker og behov.

Fremkommelighet er avgjørende

God fremkommelighet er viktig for reisetid og forutsigbarhet for de reisende. Det er avgjørende for å tilby et attraktivt kollektivtilbud. Tid er for mange et knapt gode, og forsinkelser oppleves som en stor ulempe i hverdagslivet – enten man opplever usikkerhet om man kommer frem i tide, eller det oppstår faktiske forsinkelser.

Ved å forbedre fremkommeligheten effektiviseres kollektivtransporten. Vi får bedre utnyttelse av kjøretøyene, noe som muliggjør et økt tilbud med samme antall kjøretøy. Busser som ikke står i kø, kan kjøre flere turer i løpet av én time enn en buss i kø. Det samme antallet busser vil dermed kunne tilby en høyere frekvens til omtrent samme kostnad.

Kraftfulle fremkommelighetstiltak

Kraftfulle fremkommelighetstiltak (KFT) er et samarbeidsprosjekt mellom Ruter og Bymiljøetaten i Oslo kommune, som ble startet i 2013. Hensikten er å identifisere utfordringer for kollektivtrafikken og gjennomføre tiltak som gir kortere reisetid og økt forutsigbarhet for buss og trikk i Oslo.

[Les mer om Kraftfulle fremkommelighetstiltak på Oslo kommunes nettsider.](#)



Foto: Ruter As / Nucleus, Erland Skui

Ruter har gjennomført flere fremkommelighetsprosjekter de siste årene, både gjennom *Kraftfulle Fremkommelighetstiltak* og andre prosjekter i samarbeid med kommuner, Statens vegvesen og Viken fylkeskommune.

I 2022 ble det satt av 20 millioner kroner i belønningsmidler til gjennomføring av fremkommelighetstiltak i Oslo. Belønningsordningen er del av byveksttalen for Oslo og Viken, der Oslo kommune og Viken fylkeskommune bestemmer hva pengene skal gå til.

Innbyggerdialog

I 2022 ble det jobbet fram tiltak i traseene til busslinjene 25, 79 og 81 – gjennom innspill fra Bymiljøetaten, Sporveien, bussoperatører, Statens vegvesen og Ruter. Dette er nye tiltak i tiltakspakke 7 for KFT.

I tillegg sendte vi ut kundeundersøkelser gjennom det digitale verktøyet «Innbyggerdialog», hvor brukerne kunne dele sine reiseopplevelser fra de ulike busslinjene.

I undersøkelsene beskrev kundene problemer med linjene, samt foreslo tiltak for å redusere forsinkelser. Innspillene resulterte i en rapport, som Bymiljøetaten skal bruke videre i gjennomføringen av tiltakene.

Nye fremkommelighetsprosjekter i Viken

En av anbefalingene i Ruter-rapporten Fremkommelighet for kollektivtransport fra 2021, var å etablere tilsvarende organisering som Kraftfulle fremkommelighetstiltak (KFT) i regionbyene Asker, Sandvika, Lysaker, Lillestrøm og Ski – med representanter fra Viken fylkeskommune, Ruter, Statens vegvesen og den aktuelle kommunen.

I 2022 startet samarbeidet Flyt100 mellom Viken fylkeskommune, Lørenskog kommune, Lillestrøm kommune, Statens vegvesen og Ruter som identifiserer strakstiltak for fremkommelighet på linje 100 og 360 i området Furuset, Lørenskog, Strømmen, Lillestrøm og Skedsmokorset. Rapporten vil bli ferdigstilt i første halvdel av 2023.

Viken fylkeskommune har regien på et pågående, langsiktig arbeid med planlegging av prioritert kollektivstreng fra Oslo grense til Kjeller. Ruter deltar i arbeidet.

Kunnskapsgrunnlag for nytt regelverk

Samferdselsdepartementet ga i mars 2022 Statens vegvesen i oppdrag å starte et utredningsarbeid, med et bredt perspektiv og konsekvensvurderinger om hvilke kjøretøy som skal ha tilgang til kollektivfelt.

I forbindelse med det startet Statens vegvesen, i samarbeid med Oslo kommune og Ruter, et arbeid for å se på prioritering av kollektivtransport og utslippsfri tungtransport. Sammen skal vi evaluere hvilke øvrige kjøretøy som skal gis tilgang til kollektivfeltene, samt ulike skiltprinsipper. Dette skal danne utgangspunkt for nytt regelverk.

Aktiv signalprioritering

Aktiv signalprioritering er et effektivt virkemiddel, som gir buss høy prioritet gjennom kryss. Det jobbes med implementering av et nytt prioriteringssystem. Dette er et samarbeidsprosjekt mellom Bymiljøetaten, Statens vegvesen og Viken, hvor Ruter også er involvert.

Avbøtende tiltak ved stenging av Ring 1

Det er stor usikkerhet knyttet til hvordan den planlagte stengningen av Ring 1 i perioden 2024-2027 vil påvirke fremkommeligheten. Ruter arbeider med å identifisere avbøtende tiltak, i samarbeid med Statens vegvesen og Bymiljøetaten.

Framkommelighet i Oslo og Viken

Tabellen viser forholdet mellom faktisk reisetid versus ideal reisetid, det vil si en reisetid uten forsinkelser. Bybussene har for eksempel 31 % lenger reisetid i ettermiddagsrushet.

	Bybuss	Regionbuss	Trikk	Totalt
morgen	25%	15%	28%	20%
ettermiddag	31%	19%	29%	25%
rush	38%	17%	29%	22%
utenom rush	17%	9%	22%	14%
hele dagen	20%	12%	23%	16%

Edit

Tilgjengelige holdeplasser

Holdeplassene er en viktig del av reisekjeden. Utforming og plassering påvirker trafiksikkerheten, fremkommeligheten – og ikke minst tilgjengeligheten for kundene. Og det har i 2022 vært hovedfokus for Ruters arbeid med utbedring av holdeplasser.

Gjennom Ruters store bevisstjørings- og kunnskapsprosjekt, Bærekraftig bevegelsesfrihet for alle, har avdeling for plan og infrastruktur fått økt forståelse for og innsikt i at holdeplassdesign som bidrar til at alle kan reise kollektivt, uavhengig av funksjonsnivå, er essensielt for økt kollektivandel. Vi har endret måten vi planlegger, vurderer og gjennomfører tiltak.

Vi har også ansatt en egen prosjektleder for tilgjengelighet, som både skal jobbe tverrfaglig i avdeling for plan og infrastruktur, og være en ressurs for andre avdelinger i Ruter. Prosjektlederen jobber også med egne prosjekter, med fokus på økt tilgjengelighet og universell utforming.

Slik jobbet vi for bedre holdeplasser i 2022

Bygget bedre bussholdeplasser

Ruter har i 2022 bidratt til mer tilgjengelige bussholdeplasser langs disse veiene:

Oslos kommunale veger:

- Plogveien
- Tangerudveien
- Bygdøyveien
- Lindebergveien
- Risløkkveien
- Huk endeholdeplass
- Tonsenhagen torg
- Enebakkveie
- Ytre Ringvei
- Tåsenveien
- Langbølgen

Statlige veier:

- Mortensrudkrysset
- Lillo Terrasse
- Nydalen
- Husebyveien
- Montebello øst og vest

Oppgraderte trikkeholdeplasser

Ruter og Sporveien samarbeider for å tilpasse holdeplasser til de nye trikkene, og heve standarden og tilgjengeligheten for flere brukergrupper. Totalt skal det bygges ca. 80 plattformer. Ca. 60% av allerede er gjennomført ved utgangen av 2022, arbeidet fortsetter i 2023. Prosjektet er berammet til 129 millioner kroner.

I 2022 har Ruter og Sporveien også samarbeidet om å kartlegge

tilgjengelighetsgapet ved trikkens resterende holdeplasser. Neste steg blir å lage en prioritert handlingsplan for oppgradering.

Oppgradering av digitale skjermer

Store deler av skjermparken (SIS) er moden for å byttes ut, siden 2G stenges i 2025. Utskifting til moderne skjermer vil øke tilgjengelighet for alle og utgjøre en klar forbedring for blant annet svaksynte.

Det er nå behov for å planlegge for hvilke skjermer som skal byttes ut, hvilke som skal fjernes og hvor det skal settes opp nye skjermer.

Prosjektet *Strategi for digitale skjermer* har i løpet av høsten kartlagt dagens situasjon, kundebehov og nytteverdien av tiltak. Ruter har gjennomført kostnadsanalyser og foreslått veien videre for digitale skjermer i kontekst av Ruters overordnede strategi.

Oppgradering av T-baneplasser

I 2022 begynte Sporveien arbeidet med å forbedre gapet mellom vogn og plattform på flere stasjoner. Gjennom et kartleggingsprosjekt av T-banestasjoner er det nå klart for å bygge. Først ute er Brynseng, med oppstart våren 2022. I perioden 2022 til 2024 skal stasjonene Høyenhall, Brynseng, Ullevål og Blindern, Holstein, Eiksmarka, Nationaltheatret, Kalbakken, Stovner utbedres.

Kartlegging av T-baneholdeplasser

Fire tiltak skal gjøre T-baneholdeplassene mer tilgjengelige: Bedre belysning, informasjon og adkomst, i tillegg til utbedring av avstand mellom tog og plattform.

Siden 2020 har Ruter og Sporveien samarbeidet om å kartlegge 101 T-banestasjoner, og registrert fysisk utforming, sikkerhet og funksjonalitet, samt universell utforming og adkomst. Kartleggingen skal brukes til å prioritere fremtidige oppgraderinger som gjør stasjonene mer tilgjengelige.

Registrering ble gjennomført sommer 2022, analyse og prioriteringsarbeid ferdigstilt høst 2022. Tiltak innen skal gjennomføres på T-banestasjoner i 2023 og 2024.

Det finansieres i stor grad av tilskuddsmidler fra Tilgjengelighetsprosjektet i Oslo kommune.

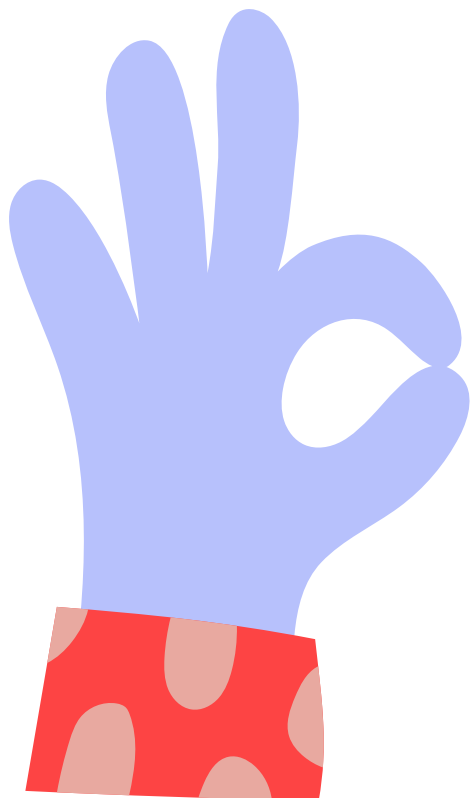
Samarbeid om holdeplasser

I Ruters område har vi om lag 7500 plattformer (4000 holdeplasser), men det er kun i Oslo Ruter har et formelt ansvar for infrastrukturen på holdeplasser.

Drift, vedlikehold og forvaltning av holdeplasser er i praksis et stort samarbeidsprosjekt. Vedlikehold og utvikling av infrastrukturen i Oslo foregår for eksempel gjennom et utstrakt samarbeid med Sporveien.

Gjennom trepartsavtalen er forvaltningsansvaret for bussholdeplasser på kommunal vei i Oslo overført til Sporveien, og behovs- og finansieringsansvaret til Ruter. Ruter bestiller og overfører midler til Sporveien, som planlegger og utfører vedlikeholds- og oppgraderingsarbeid på holdeplass.

Ruter inngår i tillegg avtaler med Statens vegvesen, Oslo kommune og Sporveien for bygging og gjennomføring av tiltak. I Viken fylkeskommune er det vegeier som drifter og vedlikeholder holdeplasser.



10 millioner til tilgjengelighet

I 2022 fikk Ruter 10 millioner i støtte til tiltak for økt tilgjengelighet fra Oslobygg. Midlene skal gå til prosjektering og planlegging i 2022/2023, og gjennomføring i 2023.

Ruter skal bruke pengene på tre forbedringer på holdeplasser:

- Forbedret tilgjengelighet på Jernbanetorget
- Ledelinjer
- Benker

Kunnskapsinnhenting og holdeplassdata

Holdeplassdata tjener flere formål i Ruter. Først og fremst brukes data om holdeplasser til å kommunisere tilgjengelighetsstatus i Ruter-appen.

Tilgjengelighetsstatusen avhenger av en rekke kriterier om den fysiske infrastrukturen til holdeplassen, for eksempel om holdeplassen har en ledelinje, om plattformen har en høyde og bredde som gjør det mulig for påstigning med rullestol via rampe.

Infrastrukturen på en holdeplass har stor betydning for om på- og avstigning er mulig for mennesker med funksjonsnedsettelse, eller andre som har behov for en friksjonsfri av- og påstigning – for eksempel kunder som reiser med bagasje eller barnevogn.

Et annet viktig formål med holdeplassdata er å få innsikt om «tilgjengelighetsgapet» i Ruters holdeplassinfrastruktur, og å gjøre riktige prioriteringer for oppgraderingsarbeidet. Det vil ta tid å oppgradere holdeplassinfrastrukturen, og det er viktig at vi starter arbeidet der kundebehovet er størst.

Mer effektiv datainnsamling

I 2022 har vi jobbet med å videreutvikle holdeplassdata. Et av målene har vært å gjøre datainnsamlingen raskere og mer effektivt.

Derfor har vi utviklet en befaringsmodul, som muliggjør at ekstern leverandør utfører befaringer på holdeplasser – med dataflyt direkte inn i vår database for holdeplasser: RuterStopps.

Videre har vi også utviklet en crowdsourcings-modul som gjør at Ruters reisende, gjennom scanning av QR-kode, kan svare på brukerundersøkelser på spesifikke holdeplasser – med dataflyt direkte inn i RuterStopps.

Dette legger til rette for at vi mer kostnadseffektivt kan kartlegge et stort antall holdeplasser, til en lavere kostnad enn tidligere, ved å involvere publikum.

Sommerstudenter bidro betydelig

Sommeren 2022 hadde fire studenter med ulike funksjonsnedsettelse sommerjobb i Ruter. De bidro betydelig til avdeling for plan- og infrastruktur, gjennom sitt arbeid med problemstillinger knyttet til Ruters ambisjon om å skape en kollektivtrafikk som kan brukes av alle.

Kartleggingen fortsetter

I løpet av 2022 har en ekstern leverandør kartlagt ca. 450 bussholdeplasser (hvorav 88 i Viken), for å innhente informasjon om holdeplassene som vil kunne presenteres som tilgjengelighetsinformasjon til kundene.

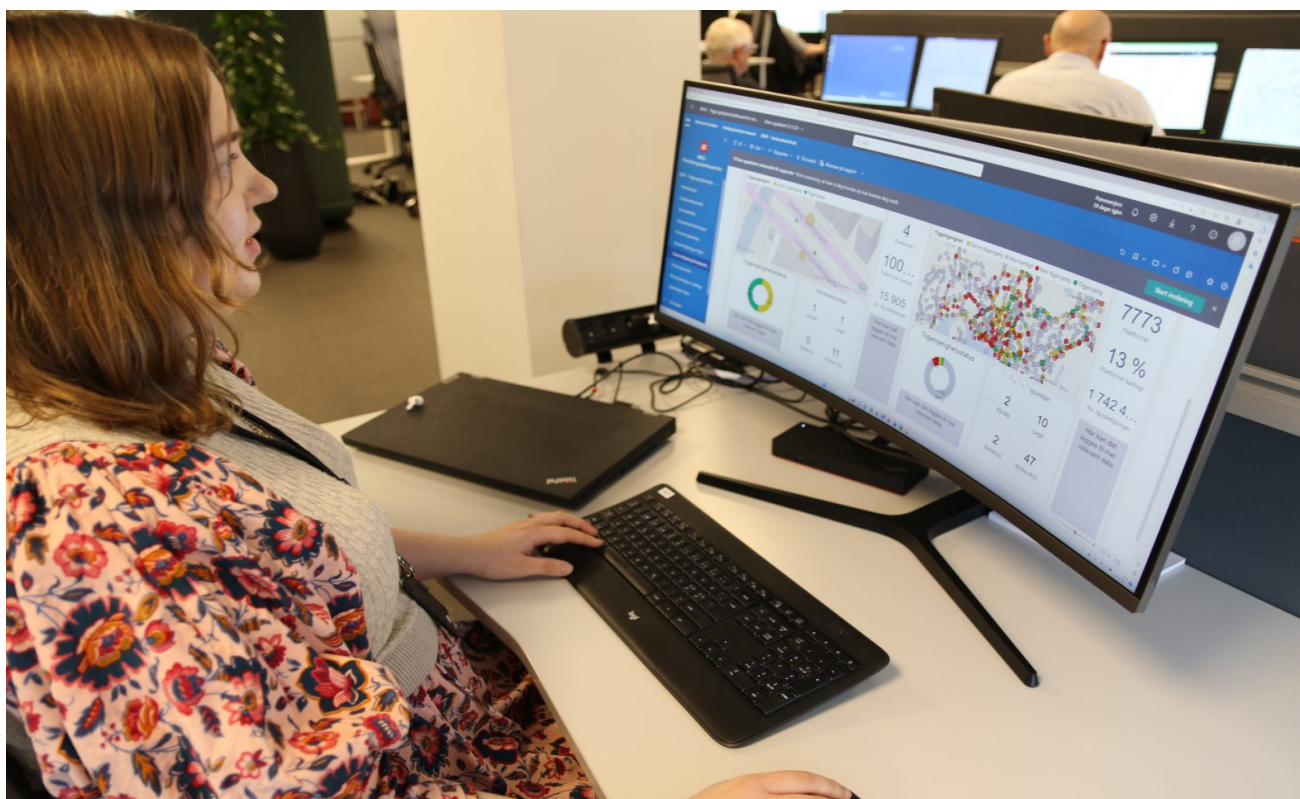
I 2023 har vi ambisjoner om å kartlegge resterende plattformer i Ruters nedslagsfelt i Oslo og Viken.

I 2022 har vi også mottatt kartleggingsdata fra alle T-banestasjonene, utført og bestilt av Sporveien. Dataene er nå bearbeidet og tilgjengelige i vår holdeplassdatabase RuterStopp. Nå skal vi definere kriterier for tilgjengelighet og få på plass tilgjengelighetsinformasjon i appen også for T-bane. Arbeidet med design av løsning i appen starter opp i første kvartal 2023.

Nytt analyseverktøy for holdeplassdata

En viktig milepæl i arbeidet med holdeplassdata er at vi har fått på plass et nytt analyseverktøy, som vil gjøre det lettere å prioritere hvilke holdeplasser som har størst behovet for bedre tilgjengelighet og oppgradering.

Verktøyet gir kontinuerlig status på grad av tilgjengelige holdeplasser, og gjør en automatisk prioritering av hvilke holdeplasser som skal oppgraderes først.



Ruter As / Knut-Martin Løken

Standard for bussinfrastruktur

I 2022 ferdigstilte Ruter en veileder for utforming av infrastruktur for buss og felles holdeplass for trikk og buss. Veilederen har alt fra holdeplass, kryss og byttepunkter, til fasiliteter for sjåførere på endeholdeplasser. Veilederen baseres i på kundenes behov og mål om tilgjengelighet, og vil være et verktøy for alle som planlegger og bygger kollektivinfrastruktur i Oslo og Viken.



Nytt strategisk verktøy for ruteplanlegging

Ruter henter hele tiden data og informasjon for å utvikle rutetilbudet. For å bruke denne informasjonen til beste for kundene utvikles det verktøy og metoder.

Med utgangspunkt i [Ruters målbilde](#), [tilbudsstrategien](#), nullvekstmålet og andre overordnede strategier, har vi i 2022 etablert et verktøy for utvikling og planlegging av mobilitetstilbudet på kort og lang sikt.

[Strategi for mobilitetstilbudet \(SMT\)](#) er et rammeverk for Ruters arbeid med tilbudsutvikling og gir innspill til både interne og eksterne prosesser – som ruteendringer, anbudsprosesser og hvilke infrastrukturtiltak som bør prioriteres og gjennomføres.

Analyser og faglige grunnlag er presentert i [en kartfortelling](#), som er [tilgjengelig på Ruters nettside](#).



Tilgjengelige og utslippsfrie transportmidler

Mye gjenstår før den fysiske infrastrukturen er tilgjengelig for alle, uavhengig av funksjonsnivå. Men når det gjelder transportmidler, er det nå bare snakk om tid før universell utforming er standard for alle busser, båter, trikker og båter i Ruters område.

Det samme gjelder utslippskutt:

I løpet av 2023 blir tilnærmet alle transportmidler i Oslo elektriske. I 2024 blir alle båter i Ruters område elektriske. I 2028 vil alle transportmidler i Ruters område i både Oslo og Viken være elektriske.

Nye trikker

I 2023 vil bybildet i Oslo i økende grad preges av nye trikker. Innfasing av de nye trikkene startet i 2022. Så langt er 15 trikker levert, og planen er at 87 nye trikker skal være på plass innen utgangen av 2024.

Blant de nye trikkens fortrinn er at de kan frakte mange passasjerer på et lite areal, og at de er universelt utformet. Kombinasjonen kapasitetssterk, arealeffektiv og tilgjengelig gjør at trikken er tiltenkt en sentral og viktig rolle i Oslos fremtidige mobilitetstilbud.

I dag kjører de nye trikkene på linje 17/18 mellom Grefsen stasjon og Rikshospitalet. I 2023 planlegges innfasing av nye trikker på linje 12 mellom Majorstuen og Kjelsås, og på linje 19 mellom Majorstuen og Ljabru.



Foto: Ruter As / Nucleus AS, Daniel Jacobsen

Nye øybåter

Fem nye el-båter ble satt i trafikk til øyene i 2022. Med dem ble øybåttilbudet både helelektrisk og universelt utformet. Flere

Noen oppstartsproblemer har det vært, men sommeren 2023 er målet at alt skal fungere som det skal.

fungerer alt som det skal i 2023. Ny brygge med mye høyere standard er ferdigstilt på Gressholmen, og vil tas i bruk i 2023.



Den nye, helelektriske øybåten.

Foto: Ruter As / Nucleus AS, Ganesh

Nye hurtigbåter

Hovedsambandet mellom Nesodden og Oslo har vært elektrisk siden 2019. På Nesoddtangen ble terminalbygget oppgradert i 2022 med bedre løsninger ved av- og påstigning.

Hurtigbåttilbudet går fremdeles på diesel, men arbeid med å bygge om båtene til elektrisk drift starter i 2023. Planen er at alle båtene som opereres på vegne av Ruter skal være elektriske fra 2024. Det legges opp til et helautomatisk bytte av batteriene på Aker Brygge, Nesoddtangen brygge, Drøbak brygge og på en helt ny brygge ved Slemmestad.



Foto: Ruter As / RedInk, Fredrik Christensen

Fremtidens kollektivtilbud

Fremtidens kollektivtilbud planlegges i dag. I årene som kommer skal flere store infrastrukturprosjekter settes ut i livet i Oslo.

Oslopakke 3 er en overordnet plan for veiutbygging og utbygging og drift av kollektivtrafikk i Oslo og deler av Viken i perioden 2008 til 2032.

Ny tilleggsavtale til Oslopakke 3

I mai 2022 signerte Oslo kommune og Viken fylkeskommune ny tilleggsavtale til Oslopakke 3. Det var enighet om behovet for å øke bompengefinansieringen – blant annet for å sikre finansiering av Fornebu-banen – og å arbeide videre med

kunnskapsgrunnlaget for reforhandling av avtalen i 2024, med sikte på større måloppnåelse.

Det er satt av 3200 millioner kroner til investeringer og øremerkede driftstiltak i perioden 2023-2026.

Forutsigbar og tilstrekkelig finansiering er nødvendig for at kollektivtrafikktilbudet kan tilrettelegges på en måte som gjør det mulig å nå de samferdselspolitiske målene for Osloområdet. For best mulig måloppnåelse bør følgende prioritering legges til grunn for bruk av midler:

- Ta vare på eksisterende trikke- og T-baneinfrastruktur
- Forutsigbare og stabile rammer til drift
- Nyinvesteringer

Mangel på midler til vedlikehold og oppgradering av trikke- og T-baneinfrastrukturen over tid vil føre til dårligere kapasitet i form av redusert hastighet, lavere pålitelighet og sikkerhet.

Årlig er det behov for 1,3 milliarder kroner til reinvesteringer i eksisterende trikke- og T-baneinfrastruktur. I tillegg kommer behovene til forvaltning og vedlikehold, tilsvarende 0,6 milliarder kroner per år. Over tid har de tilgjengelige midlene til reinvesteringer og vedlikehold vært lavere enn behovene, og ved utgangen av 2022 var det samlede etterslepet på om lag 10 milliarder kroner.



Fornebuporten stasjonshall under arbeid.
Foto: Fornebubanen / Nicolas Tourenc

Bygging av Fornebubanen er godt i gang

2022 var året da hele landet ble kjent med Fornebubanen, en viktig ny gren på byens T-banenett. Tidlig på året viste en ekstern kvalitetssikring av prosjektet at den tildelte kostnadsrammen lå an til å bli overskredet, noe Fornebubanen tidlig påpekte. Mens pågående arbeid og inngåtte kontrakter fikk fortsette, ble deler av prosjektet satt på pause.

Etter politiske forhandlinger og økte grunneierbidrag, gikk Oslo kommune og Viken fylkeskommune i juni 2022 inn for å fortsette byggingen. Ny finansiering sikrer dermed realisering av den største utvidelsen av T-banen på flere tiår.

Etaten Fornebubanen har ansvar for utbyggingen. Fornebubanen har i løpet av 2022 sprengt ut over to kilometer tunnel. Den delen av banen som ligger i Bærum kommune nærmer seg ferdig drevet, og arbeidet vil fortsette for fullt i 2023.

Når Fornebubanen åpner er planen at det skal gå færre busser mellom Oslo sentrum og Lysaker/Fornebu. Statens vegvesen har ansvar for å planlegge en ny bussterminal på Lysaker slik at busser skal kunne snu på Lysaker. Reguleringsarbeidet har kommet godt i gang og vil bli videreført i 2023.

Fakta om Fornebubanen:

- Fornebubanen er en ny T-banestrekning mellom Fornebu og Majorstuen
- Strekningen er på ca. 7,7 kilometer
- Hele strekningen går i tunnel
- Det skal bygges seks nye T-banestasjoner mellom Majorstuen og Fornebu
- Reisetiden fra Fornebu til Majorstuen er beregnet til 12 minutter
- Planlagt åpning i 2029
- Fra Majorstuen fortsetter Fornebubanen videre mot sentrum og østover



Foto: Fornebubanen / Nicolas Turrenc

T-banen blir smartere med nytt signalsystem

Sporveien inngikk i 2021 kontrakt med Siemens Mobility om levering av et nytt og moderne signalsystem for å digitalisere og effektivisere T-banen i Oslo. I 2022 har arbeidet med utvikling og design av systemet startet opp for fullt.

Det nye systemet er basert på CBTC-teknologi (Communication based train control), og skal benytte det offentlige mobilnettet for å styre T-banen. Sporveien har inngått avtaler med Telia og ICE for å sikre stabil drift. Det pågår nå arbeider for å sikre god dekning langs hele T-banenettet – også i tunnelene.

Sporveien holder på med forberedende arbeider for å motta CBTC-systemet, både internt i organisasjonen, og fysisk ute langs sporet. I løpet av 2023 vil installasjonsarbeidene starte. De første T-banetogene vil også utrustes med CBTC-utstyr.

CBTC-systemet vil øke kapasiteten i T-banetunnelen gjennom Oslo sentrum, og er derfor av avgjørende betydning for andre store kollektivsatsinger, som Fornebubanen og nye T-banetog. CBTC-prosjektet koordinerer med Fornebubanen for å sikre at det blir plass til Fornebubanens tog i dagens sentrumstunnel når banen står klar.

Majorstuen stasjon skal oppgraderes

Det var ønskelig at Majorstuen stasjon skulle bygges helt ny til åpningen av Fornebubanen. Stasjonen skulle plasseres under bakken med fire spor, og over stasjonen skulle det bygges en ny bydel.

Innenfor rammen av Oslopakke 3 ble det ikke funnet penger til å bygge ny Majorstuen stasjon. Dagens Majorstuen stasjon vil imidlertid bli oppgradert til åpningen av Fornebubanen, slik at stasjonen har kapasitet til å håndtere økt trafikk når Fornebubanen åpner.

Fremdeles er det behov for å senke stasjon og sporområdet. Dette som forberedelser til en framtidig ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, for å forløse det store byutviklingspotensialet, redusere barrierewirkningen, skape bedre sammenhenger i den blå-grønne strukturen – og ikke minst utvide kapasiteten på Majorstuen stasjon, som også etter de midlertidige utbedringene vil være en flaskehals i T-banenettet.

Økt frekvens med ny T-banetunnel

En ny T-banetunnel gjør det mulig å øke frekvensen og kapasiteten på alle dagens grenbaner. Det gir muligheter til å fortsette fortettingen og utviklingen av områder rundt alle byens over 100 T-banestasjoner. Ny T-banetunnel vil gi nye stasjoner i sentrum nær Bislett stadion og Nybrua på Grünerløkka.

Ny Majorstuen stasjon med fire spor under bakken er første fase i utbygging av en ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum. Det er allerede om kort tid behov for økt kapasitet på Majorstuen for å kunne øke antall avganger på de grenbanene som trenger det mest.

Nye reisevaner etter pandemien gjør at Ruter vil se nærmere på når ny tunnel må være på plass, men foreløpige vurderinger tilsier at den bør ferdigstilles rundt 2040.

Fakta om ny T-banetunell

- Ny T-banetunell fra Majorstuen via Bislett, Stortinget og Grünerløkka ved Nybrua til Tøyen
- Nye stasjoner på Bislett og Grünerløkka ved Nybrua
- Ombygging av Stortinget stasjon og utvidelse av Tøyen stasjon
- Dobler kapasiteten i T-banesystemet
- Foreløpig kostnadsestimat: 17 milliarder 2021-kroner



Illustrasjon: Ruter

Morgendagens T-bane trenger nye baser

T-banetogene trenger et sted å stå om natten. Et sted hvor togene vaskes og repareres slik at de hver dag kan gi et godt kollektivtilbud. Det bygges en ny T-banabase på Fornebu til de nye togene som kjøpes inn til Fornebubanen.

Fremtidige tilbudsutvidelser medfører behov for nye baser. I en konseptvalgutredning som ser nærmere på hvor en ny base bør plasseres, er anbefalingen at den bør plasseres langs Grorudbanen. Flere aktuelle steder og løsninger er utpekt.

Utredningen er foreløpig ikke politisk behandlet. Med politisk støtte til forslaget, vil arbeidet med å utarbeide en reguleringsplan kunne starte opp. Deretter må det utarbeides et forprosjekt før byggetillatelse kan innhentes. Selve utbyggingen ligger mange år frem i tid, men venter vi med å starte planleggingen til vi har behov for nye baser, er det for sent.

Samarbeid om trikk til Bjerke

I 2015 ble reguleringsplanforslag for trikk til Tonsenhagen oversendt til politisk behandling. Statens vegvesen hadde fremmet innsigelse til planforslaget, og det ble aldri politisk behandlet. I etterkant har det vært dialog for å finne en løsning, uten resultat.

Ruter fikk derfor i juni 2022 i oppdrag å utarbeide et oppdatert reguleringsplanforslag for trikk i Trondheimsveien, men planen skal avsluttes ved Bjerke. Trikk til Bjerke kan avlaste eller redusere behovet for trikketraffic gjennom Storokrysset.

Ruter har i 2022 jobbet med å oppdatere reguleringsplanforslaget.

Kollektivtrasé på Ring 2

I konseptvalgutredningen om (KVU) Oslo-Navet ble det anbefalt å etablere en ny trikkelinje på Ring 2. Etter oppdrag fra byrådsavdeling for miljø og samferdsel arbeider Ruter videre med kollektivtrasé på Ring 2. Arbeidet er delt inn i to faser:

Fase 1 er en forenklet KVU med sikte på avklaring av transportbehovet og driftsart, da både trikk og høykapasitetsbuss kan være aktuelle for å betjene

strekningen; Majorstuen – Carl Berners plass – Hasle – Helsefy – Bryn. Utredningsarbeidet har foregått i nært samarbeid med Bymiljøetaten, Sporveien og berørte aktører.

Fase 2 er oppfølging av politiske føringer med videre regulering basert på ønsket alternativ.

Investeringer i kollektivtrafikken 2022

Oversikt over investeringer i kollektivtrafikken i Oslo og Akershusdelen av Viken i 2022, finansiert gjennom Byvekstavtalen, Oslopakke 3, Oslo kommune, Viken fylkeskommune og over driften i Ruter/Sporveien:

