

Dato:

05.02.2026

Til: Toril Skovli / Akershus fylkeskommune

Kopi: Hege Arnesen / Leder Plansekretariatet for Oslo og Akershus

## Kapasitet i kollektivsystemet

*Oppsummerende tilleggsnotat: Kunnskapsgrunnlag til regional areal- og mobilitetsplan*





# Innholdsfortegnelse

|                                                          |    |
|----------------------------------------------------------|----|
| Hovedbudskap: .....                                      | 3  |
| 1. Utvikling 2015 - 2025 .....                           | 4  |
| 1.1 Regionale reisestrømmer .....                        | 4  |
| 2. Ruters erfaring med gjeldende plan .....              | 5  |
| 3. Kapasitet i kollektivsystemet .....                   | 6  |
| 3.1 Kapasitetsløft mot 2040 .....                        | 7  |
| 3.2 Kapasitet mot 2060 .....                             | 10 |
| 4. Virkemidler for å nå målene i Regional plan .....     | 11 |
| 4.1 Restriktive tiltak for å nå nullvekstmålet .....     | 11 |
| 4.2 Arealutviklingens betydning for mobilitet .....      | 11 |
| 4.3 Vedlikehold er viktigere enn nye investeringer ..... | 12 |
| 4.4 Matestrategi og behov for gode knutepunkter .....    | 12 |
| 4.5 Fremkommelighet for kollektivtrafikken .....         | 13 |
| 4.6 Beredskap og sårbarhet .....                         | 13 |
| 4.7 Samarbeid og prioritering mellom aktører .....       | 14 |



## Hovedbudskap:

- Ruters vurdering er at gjeldende regionale plan har vært et viktig bidrag til å få til en arealeffektiv utbygging i regionen, med utvikling i prioriterte vekstområder og rundt kollektivknutepunkter. Arealstrategien har bidratt til et mer attraktivt og ressurseffektivt kollektivtilbud. Planen må fortsette å bidra med en arealeffektiv utbygging som legger til rette for at transportbehovet dekkes av grønne mobilitetsformer.
- Nye mobilitetsformer kan supplere og forsterke helheten til kollektivsystemet. Reguleringer blir viktig for å få ønskede effekter og minimere de negative konsekvensene. Ny mobilitet bør ikke være strukturerende for arealutviklingen.
- Kollektivsystemet har tilstrekkelig kapasitet mot 2040, forutsatt at man gjennomfører vedtatte tiltak og tilbudsforbedringer. Det må settes av tilstrekkelige midler til vedlikehold av tog-, T-bane og trikkenettet. Mangel på vedlikehold vil føre til dårligere punktlighet, innstillinger og andre driftsutfordringer, og dermed lavere kapasitet og måloppnåelse.
- Byutredningen for Oslo-området (2025) viser at det vil bli krevende å nå nullvekstmålet. Det må settes sammen kraftfulle virkemiddelpakker med fortsatt satsing på kollektivtransport, sykling og gange i kombinasjon med ytterligere bilregulerende tiltak.
- Linjenettet bør effektiviseres ved at flere linjer mater til kollektivtilbud i hovedtraseene utenfor sentrum. De største markedene til og fra Oslo indre by eller der det ikke finnes et skinnegående tilbud bør ha et direkte busstilbud uten bytter.
- Godt lokaliserte knutepunkter er avgjørende for et ressurseffektivt, pålitelig og attraktivt kollektivtilbud. Knutepunktene må ha god fremkommelighet og tilstrekkelig areal. I tillegg er tydelig informasjon, korte intuitive gangforbindelser, høy standard og universell utforming viktige forutsetninger.
- Kollektivtransporten er avhengig av god fremkommelighet for å ha et velfungerende, pålitelig og komfortabelt kollektivsystem. Her må kollektivtrafikken prioriteres i større grad enn tidligere og retningslinje R19 må følges opp. Det er særlig viktig med god fremkommelighet i og rundt knutepunktene og i hovedtraseene for kollektivtrafikken. Ruter mener de regionale knutepunktene/byene er dårlig egnet for innfartsparkering.
- Transportaktørene og kommunene må se de grønne mobilitetsformene i sammenheng. Det må være bedre kobling mellom de overordnede planene og strategiene og de fysiske løsningene på vei- og gatenivå. Hensyn til sosial bærekraft og spesielt folkehelse må få større vekt i mobilitetsplanleggingen. Infrastruktur og det materiellet vi allerede har må, som følge av strammere økonomiske rammer, utnyttes bedre.



- Beredskap og sårbarhet må i større grad hensyntas i samfunnsplanleggingen. Dette angår tema som: forebygging, kapasitet og robusthet, evakuering og rømming, digital sårbarhet og fremkommelighet på veinettet.

## 1. Utvikling 2015 - 2025

I perioden 2015-2025 har antall kollektivreiser økt fra om lag 319 millioner til 396 millioner, en vekst på rundt 25 %. Denne veksten er håndtert gjennom store infrastrukturinvesteringer på skinnegående transport, et forsterket busstilbud og høyere utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Antall kollektivreiser steg frem til 2019, men falt betydelig under pandemien. I 2024 var antall reiser tilbake på 2019-nivået. I perioden 2015-2025 har befolkningsveksten vært lavere enn det man forventet i 2015 for Oslo, mens den i Akershus har vært betraktelig høyere enn ventet<sup>1</sup>.

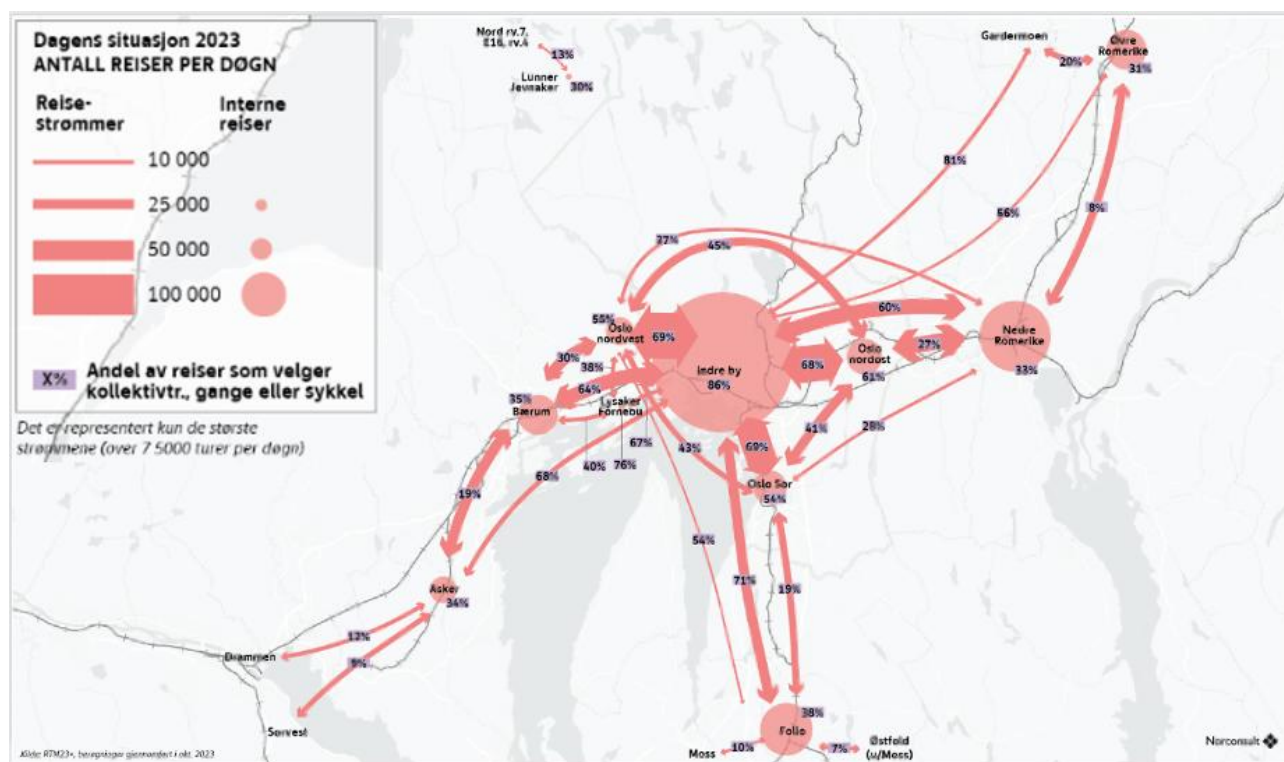
### 1.1 Regionale reisestrømmer

De største reisestrømmene i regionen er til og fra Oslo indre by, og interne reiser innen hver sone. Det er også mange reiser mellom Oslo nordøst og Nedre Romerike, og mellom Asker og Bærum. Det er få store reisestrømmer på tvers av markedsområdene Nordøst, Sør og Vest. De største går mellom Oslo nordøst og hhv. Oslo nord og vest og Oslo sør.

Reisestrømmene til/fra Oslo indre by har vesentlig høyere andeler av grønne reiser enn de andre reisestrømmene, med en andel på 50% eller mer. Det er mer biltrafikk fra nordøstkorridoren inn mot Oslo enn fra sør og vest. Figur 1 viser de største reisestrømmene i Oslo og Akershus. Reiser mellom soner er vist med piler, og interne reiser er vist med bobler. Antall reiser er summen av alle transportmidler.

---

<sup>1</sup> Asplan viak (2025), Kapasitet i kollektivsystemet.



Figur 1: Strategi for mobilitetstilbudet, Ruter, RTM23+, Norconsult 2023

## 2. Ruters erfaring med gjeldende plan

Ruters overordnede vurdering er at gjeldende regionale plan har vært et viktig bidrag til å få til en arealeffektiv utbygging i regionen, med utvikling i prioriterte vekstområder og rundt kollektivknutepunkter. Arealstrategien har bidratt til et mer attraktivt og ressurseffektivt kollektivtilbud. En overordnet plan som er enkel å forstå, mener vi har vært en av suksessfaktorene. Selv om arealstrategien er god, ser vi eksempler på spredt og bilbasert utbygging, som ikke er i tråd med planen. Dette har ikke med innholdet i planen å gjøre, men mer med hvordan den følges opp av kommunene.

Klimaindikatorene viser en tydelig reduksjon i klimagassutslipp fra veitrafikk, drevet av økt andel elbiler og fossilfri kollektivtransport. Det er mange planer og virkemidler som har bidratt til dette, i tillegg til regional plan for areal- og transport. I Oslo har en konsekvent parkeringspolitikk med fjerning av gateparkering, beboerparkering og betydelig prisøkning, sammen med sykkel- og kollektivsatsing, ført til nullvekst i personbiltrafikken.



Gjeldende regionale plan inneholder føringer for utviklingen av transportsystemet innenfor den regionale areal- og transportstrukturen og retningslinjer som følger opp strategien. Det er relativt tydelig beskrevet i planen at «økt bussmating og et effektivt kollektivnettverk krever gode knutepunkt med enkle bytter mellom ulike linjer og transportmidler. Dette krever høy frekvens, god fremkommelighet for å unngå forsinkelser, og høy kapasitet på de viktigste regionale forbindelsene.». Retningslinje R19 sier at fremkommelighetstiltak for kollektivtransport på veinettet skal følges opp av veieierne. Ruter mener at retningslinje R19 i for liten grad har blitt fulgt opp, og tiltak for å sikre kollektivtrafikken prioritet i veinettet har hatt begrenset fokus. Deler av kollektivtrafikkens ressurser går dermed med til å stå i kø.

Det samme gjelder oppfølgingen av R17. Utviklingen av kollektivknutepunkter er for lite helhetlig i dag, og vår erfaring er at det mangler en forståelse for å prioritere arealer og behov til kollektivtransporten i viktige knutepunkter. Eksempelvis er det vanskelig å få aksept for å avsette arealer til kollektivfelt, terminering og regulering av busser eller andre arealer knyttet opp til funksjoner i knutepunktene. For Ruter fremstår det som om oppfølgingen av planen med retningslinjer har fått for lite fokus, og vært for lite målrettet. Det er behov for et forpliktende tverrsektorielt samarbeid for å få på plass disse nøkkelforutsetningene.

### 3. Kapasitet i kollektivsystemet

Kapasitetsutfordringer finnes allerede i dag på enkelte togstrekninger, T-banelinjer og busslinjer i rush. Hovedbildet er likevel at kollektivsystemet har god kapasitet på de aller fleste avganger bortsett fra rush inn og ut av Oslo sentrum. Tiltak som flater ut eller reduserer etterspørselen i rush, kan derfor være gunstig.

I motrush er kapasiteten god for kollektivtrafikken i alle korridorer. Ved å legge til rette for flere arbeidsplasser i regionbyene, kan den ledige kapasiteten i kollektivsystemet utnyttes bedre. Utviklingen må gjøres på en måte som ikke fører til økning i biltrafikken. Bilbegrensende tiltak, som for eksempel tilgang til parkering, bør vurderes. Tilrettelegging for gode lokalsamfunn med tilgang til hverdagsfunksjoner innen kort gang- og sykkelavstand kan bidra til at de samlede transportbehovene reduseres.

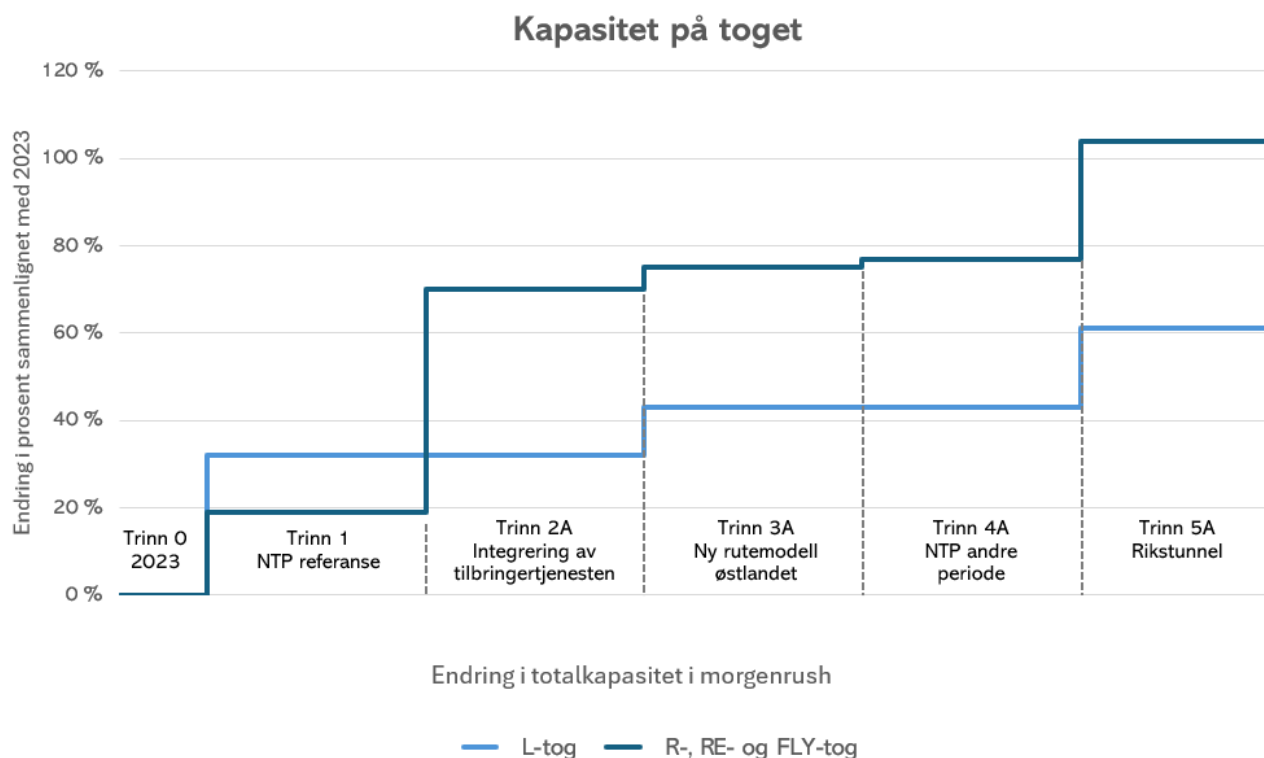
Kapasiteten i dagens kollektivsystem er modellert som kapasitet over bomsnittet Osloringen, basert på en gjennomsnittlig rushtime. Beregningene gir et godt overordnet bilde, men fanger ikke opp forsinkelser, innstillinger eller ujevn belastning mellom enkeltavganger. Dette betyr at rushtidstopper kan glattes ut av gjennomsnittet. Modellen forutsetter også at rushtidstabellen

kjøres med planlagt materiell i henhold til rutetabellen. I virkeligheten kan det være store avvik fra det som står i rutetabellen. Det er derfor viktig å ha med seg at den teoretiske kapasiteten i modellberegningene kan avvike fra kapasiteten de reisende møter. For ytterligere informasjon om dagens kapasitet og en gjennomgang av transportkorridorene viser vi til sammendraget og kapitlene 10 – 13 i Asplan Viaks rapport.

### 3.1 Kapasitetsløft mot 2040

Det planlegges flere betydelige kapasitetsløft i kollektivsystemet, noe som gir forutsetninger for å håndtere den forventede veksten frem mot 2040 (se figur 2 og 3). Kapasitetsløftene gir grunnlag for å fortette langs traseene i bybåndet og rundt de regionale knutepunktene.

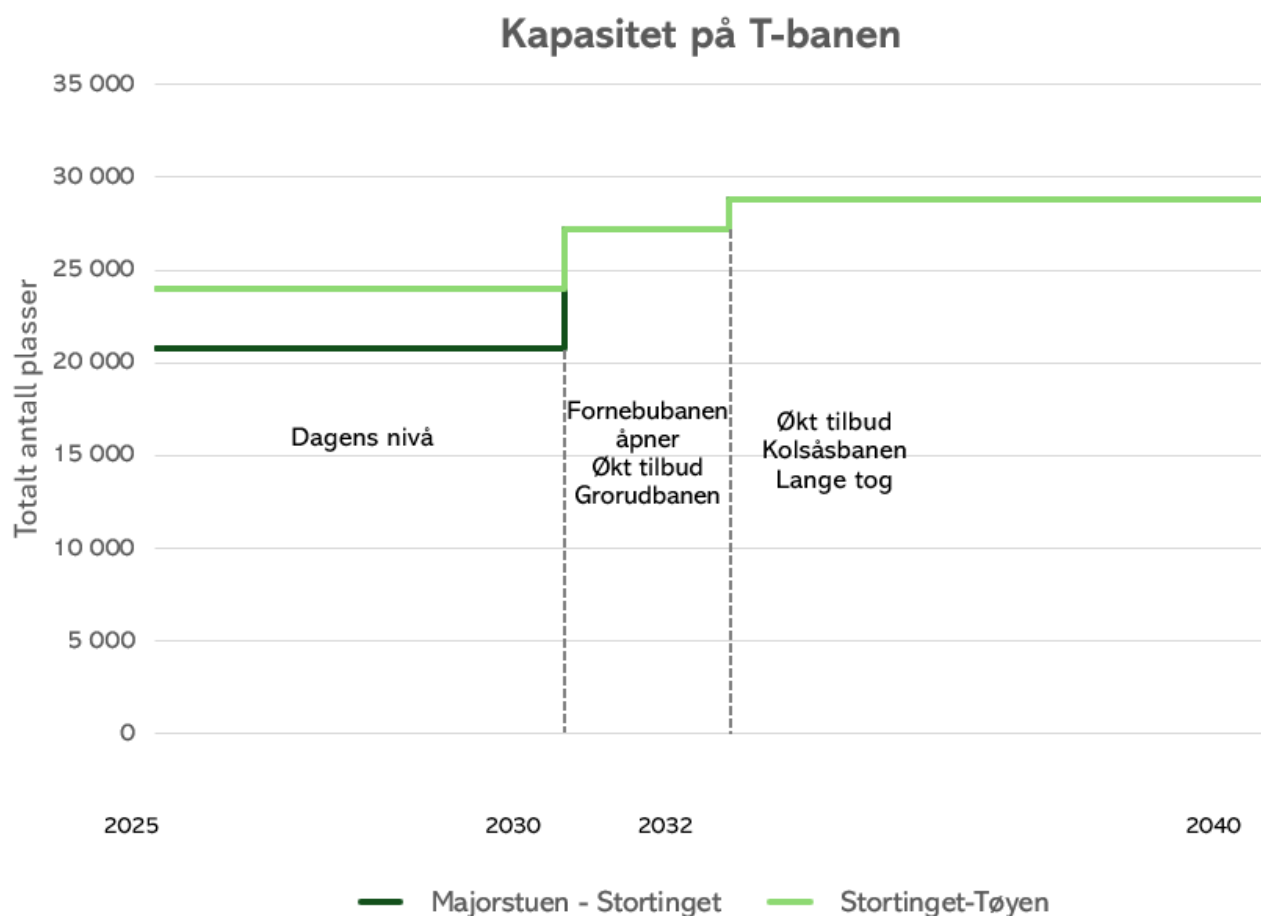
Utviklingen av togtilbudet samles i tiltakspakker som referer til strategiske satsinger for å forbedre kapasiteten, punktligheten eller reisetiden. Tiltakspakken «Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet», sammen med integreringen av Flytoget, vil gi en markant økning i kapasiteten gjennom Oslo-området. Figuren under viser den prosentvise kapasitetsøkningen sammenlignet med planlagt tilbud for 2023, med de planlagte tilbudsforbedringene. Trinnene er ikke oppgitt med årstall da det er knyttet usikkerhet til når de ulike trinnene realiseres.



Figur 2: Figuren viser den prosentvise endringen i totalkapasitet i morgenrush mot det planlagte tilbudet for 2023. Her forutsettes det at alle avgangene kjøres med tilstrekkelig materiell.

For T-banen vil åpningen av Fornebubanen, installering av nytt signalanlegg (CBTC) og oppgradering av Majorstuen stasjon øke kapasiteten og gi økt frekvens på de mest belastede grenbanene. Gjennomføringen av disse tiltakene sammen med anskaffelse av flere vogner og tilrettelegging for økt basekapasitet vil øke kapasiteten i T-banesystemet <sup>2</sup>. Figuren under viser den planlagte kapasitetsøkningen (totalt antall plasser) gjennom sentrumstunnelen fra 2025 til 2040, for strekningene Majorstuen–Stortinget og Stortinget–Tøyen.

<sup>2</sup>Ruter (2024), Utredning av behov for investeringer i kollektiv infrastruktur og materiell



Figur 3: Figuren viser kapasitetsøkningen i totalt antall plasser frem mot 2040 med de planlagte kapasitetsløftene.

**Bussnettet** vil tilpasses nye og endrede behov. I Oslo sentrum og i indre by vil områder med sterk vekst i arbeidsplasser og befolkning få nye forbindelser. I Oslo ytre by er det potensiale for å utvikle mer effektive forbindelser enkelte steder, og tverrforbindelser vurderes der det er behov.

Flere steder i Akershus anbefales omlegging fra direktebusser til Oslo sentrum, til løsninger som mater til tog ved regionale knutepunkter. Dette forutsetter god fremkommelighet og arealer i knutepunktene. Matestrategien kan frigjøre ressurser som kan benyttes til å styrke busstilbudet lokalt <sup>3</sup>. For å betjene det store markedet mellom Lillestrøm, Lørenskog og Oslo sentrum

<sup>3</sup> Ruter (2025), Strategi for mobilitetstilbudet.



planlegges et høystandard busstilbud, med god fremkommelighet, høy kvalitet på holdeplasser og stor kapasitet<sup>4</sup>.

**Båttransport** har svært høye kostnader og høyt energiforbruk, særlig hurtigbåt. I forkant av nye båtkontrakter i 2034 vil vi gjøre grundige vurderinger av eventuelle behov, og se dem i sammenheng med de mulighetene nye båter kan gi.

**Nye mobilitetsformer** kan supplere og forsterke helheten til kollektivsystemet. Vi har begrenset empiri på hvilke etterspørselseffekter innføring av ulike nye mobilitetsformer i stor skala vil ha. Reguleringer blir viktig for å få ønskede effekter og minimere de negative konsekvensene. Nye mobilitetsformer bør ikke være strukturerende for arealutviklingen. Dagens strategi om en konsentrert stedsutvikling bør videreføres, og innføring av nye mobilitetsformer må tilpasses omgivelsene.

### 3.2 Kapasitet mot 2060

Usikkerheten knyttet både til befolkningsutvikling, reisebehov og teknologi øker jo lenger frem i tid framskrivingene gjøres. Pågående utredninger (Helhetlig T-baneutredning og kollektivstudie Østlandet) ser på behovene for kapasitet ut over 2040 og frem mot 2060.

Ruter og Sporveien mottok i februar 2025 bestilling av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om å gjennomføre en **helhetlig utredning av fremtidig T-banenett**. Utredningen skal vise behov for og mulige strategier for å øke kapasiteten i T-banenettet. Vi er i gang med arbeidet og utredningen skal ferdigstilles innen 01.04.2026. Utredningen bruker firetrinnsmetodikken og ser også på tiltak som rushtidsprising og andre virkemidler for å påvirke etterspørsel.

**Kollektivstudie Østlandet**, ledet av Jernbanedirektoratet, inneholder en langsiktig strategi for tog- og kollektivtrafikk på Østlandet frem mot 2050, med fokus på å bedre samspillet mellom byutvikling og jernbanen for å nå transportpolitiske mål. Studien tar for seg et bredt spekter av kollektivtransport, men fokuserer spesielt på jernbanens markedsområde.

---

<sup>4</sup> Statens vegvesen (2024), Revidert Oslopakke 3.



## 4. Virkemidler for å nå målene i Regional plan

Basert på kapasitetsbildet, og de identifiserte utfordringene over, vurderer vi at følgende virkemidler er avgjørende for å nå målene i regional plan.

### 4.1 Restriktive tiltak for å nå nullvekstmålet

Byutredningen for Oslo-området 2025 viser at nullvekstmålet vil være krevende å nå for kommende periode uten restriktive tiltak. Det vil si at det ser ut til å være utfordrende å gjøre gange, sykkel og kollektivtransport til et naturlig førstevalg uten at det samtidig innføres ytterligere bilregulerende tiltak.

Beregnet avvik fra nullvekstmålet er betydelig større i Akershus enn i Oslo, prosentvis er det omtrent det dobbelte. Dette tyder på at det er avgjørende å ta i bruk virkemidler som kan begrense trafikkveksten betydelig i Akershus, i tillegg til i Oslo, dersom nullvekstmålet skal nås samlet.

Byutredningen viser at vi må bruke pisk og gulrot i kombinasjon. Det er heller ikke uten betydning hvordan gulrot-virkemidlene brukes. Byutredningens virkemiddelpakke 1 inneholder en meget omfattende kollektivsatsing, inklusiv halvering av takst. Pakken gir vekst i kollektivturer, men veksten går særlig utover rene gåturer, samtidig som det er den virkemiddelpakken som gir minst reduksjon i bilførererturer og lavest vekst i sykkelsturer. Ergo gir pakken «lite måloppnåelse for pengene». Det er viktig at vi jobber for at vi når nullvekstmålet med best mulig fordeling mellom de grønne transportformene, med tanke på både kostnader, folkehelse og bymiljø. Dette krever en helhetlig tilnærming, også på arealsiden.

### 4.2 Arealutviklingens betydning for mobilitet

I byutredningens beregninger er arealutvikling i henhold til kommunenes vedtatte kommuneplaner (KPA) lagt til grunn i referansealternativene og virkemiddelpakkene 1-3. I virkemiddelpakke 4 (VP4) er det lagt til grunn en arealutvikling i tråd med gjeldende regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus. Effektene av endret arealutvikling i VP4 slår moderat ut. Grunnen til det er at vi allerede i dag i har kommuneplaner som i stor grad bygger på god samordnet areal- og transportplanlegging. At effekten av VP4 ikke er større må ikke brukes som argument for at det ikke er nødvendig å fortsette, og forsterke, arbeidet med en konsentrert arealutvikling. Som det fremgår av byutredningen for Bergens-området, vil det å åpne for mer spredt bosetting øke trafikkarbeidet. Jo mer spredt utbygging, jo vanskeligere og dyrere blir det å tilby et godt kollektivtilbud. Nye mobilitetsformer bør derfor ikke være strukturerende for arealutviklingen.



Arealbruk er et langsiktig virkemiddel, og for å nå nullvekstmålet er det avgjørende at arealbruken i *hele* byområdet bygger opp under utviklingen av et attraktivt kollektivtilbud og legger til rette for at flest mulig kan gå og sykle.

#### 4.3 Vedlikehold er viktigere enn nye investeringer

Det fremtidige kollektivtilbudet er avhengig av en vedvarende, forutsigbar og tilstrekkelig finansiering av vedlikehold og reinvesteringer i infrastrukturen i henhold til behovene. Ruter mener at det er en stor utfordring i dag at det ikke settes av tilstrekkelig med midler til vedlikehold og oppgradering av kollektivinfrastruktur. Vedlikeholdsetterslepet øker, og gir utfordringer for driftsstabiliteten på tog, T-bane og trikk. Skal vi nå målene, må den skinnegående kollektivtransport være ryggraden i regionens kollektivtransport. Dette er også beskrevet i gjeldende plan. Skinnegående transport med lav driftsstabilitet gjør ryggraden svakere enn nødvendig. Lav driftsstabilitet gjør at kundene opplever et tilbud som i realiteten har lavere kapasitet enn det kapasiteten er i teorien. Skal den nye regionale planen for areal og mobilitet hvile på prinsippet om at skinnegående transport er ryggraden i transportsystemet, må vi kunne stole på at den skinnegående transporten leverer det den er ment å levere – og for å klare det må infrastrukturen vi allerede har vedlikeholdes og oppgraderes.

#### 4.4 Matestrategi og behov for gode knutepunkter

Linjenettet bør effektiviseres ved at flere linjer mater til kollektivtilbud i hovedtraseene utenfor sentrum. På den måten frigjøres ressurser til å styrke lokalt tilbud i regionen, vi unngår unødvendig busstrafikk i travle gater, parallelle tilbud samt reduserer arealbehovene i sentrale strøk.

Kundene opplever imidlertid bytting som en ulempe, spesielt om det ikke gir kortere reisetid. De største markedene bør derfor prioriteres ved at områder der mange reiser til og fra Oslo indre by har et direkte busstilbud uten bytter. Kunder fra mindre markeder bør mates til knutepunkter utenfor det sentrale Oslo. Godt lokaliserte knutepunkter med god fremkommelighet, tydelig informasjon, korte og intuitive gangforbindelser, høy standard og universell utforming er viktig for at tilbudet skal være attraktivt.

Flere av knutepunktene kan få en større rolle i fremtiden, og det er blant annet behov for å prioritere arealer, fremkommelighet og tilrettelegging for kollektivtrafikken på Lysaker, Helsefyr/Bryn, Hauketo, Asker, Sandvika, Lillestrøm og Ski. Det vil være behov for arealer til regulering og

terminering av busser i Oslo sentrum tilsvarende dagens kapasitet i lang tid fremover. På sikt kan kapasiteten reduseres noe, men det krever økt kapasitet i knutepunktene utenfor sentrum<sup>5</sup>.

#### 4.5 Fremkommelighet for kollektivtrafikken

God fremkommelighet bidrar til et velfungerende, pålitelig og komfortabelt kollektivsystem, blant annet ved jevnere fordeling av avganger og kapasitet, bedre korrespondanse i knutepunkter, mindre variasjon i rutetider og lavere driftskostnader. Det er særlig viktig med god fremkommelighet i og rundt knutepunktene og i hovedtraseene for kollektivtrafikken. Forsinkelser på disse strekningene påvirker mange reisende. Som nevnt under erfaringer med gjeldende plan er det nødvendig å prioritere kollektivtrafikken i større grad enn tidligere. Retningslinje 19 må også følges opp tettere.

Innfartsparkering kan øke tilgjengeligheten i områder som har et begrenset kollektivtilbud, men det er viktig at innfartsparkering lokaliseres på hensiktsmessige steder. I dag er det innfartsparkeringer på alle de regionale knutepunktene/byene i Akershus. Dette fører til mer trafikk og påvirker fremkommeligheten og punktligheten til kollektivtrafikken. Ruter mener de regionale knutepunktene/byene er dårlig egnet for innfartsparkering. Dersom det skal etableres innfartsparkering andre steder, bør de planlegges slik at de ikke kommer i konflikt med kollektivtrafikken eller erstatter reiser som kan gjennomføres med gange eller sykkel<sup>6</sup>.

#### 4.6 Beredskap og sårbarhet

Pandemien viste at samfunnskritiske tjenester var helt avhengige av et oppegående kollektivnett. Krevende værforhold vinterstid har til tider gitt driftsavvik og innstillinger også for el-busser. Ekstremvær og klimaendringer krever styrket beredskap og bedre planlegging. Vedlikehold og klimatilpasning av eksisterende sårbar infrastruktur må prioriteres. For sikker drift og ved en beredskapssituasjon, er det nødvendig å sikre bedre robusthet for ladeinfrastrukturen ettersom en stadig større andel av bussflåten er elektrifisert. Automatisering og digitalisering er i ferd med å skape et nytt mobilitetslandskap. Dette gir nye muligheter, men øker også sårbarhet. Ruter påpeker at vi har en ny sikkerhetspolitisk situasjon. I denne sammenhengen spiller kollektivtrafikken en økt rolle i totalforsvaret, blant annet ved evakuering av større hendelser. Dette

---

<sup>5</sup> Ruter (2023) Bussterminalstruktur i Oslo-området.

<sup>6</sup> Ruter (2025) Strategi for mobilitetstilbudet



forutsetter robust og forutsigbar fremkommelighet i veinettet. Beredskap og sårbarhet må hensyntas i samfunnsplanleggingen i større grad.

#### 4.7 Samarbeid og prioritering mellom aktører

For å nå målene som er foreslått i planprogrammet for regional plan er det nødvendig med tett samarbeid mellom aktørene. Oppfølging av ny regional plan må ses i sammenheng med etablerte samarbeidsarenaer knyttet til arealplanlegging i kommunene/regionalt og Oslopakke3/byvekstsamarbeidet.

Å nå nullvekstmålet og forslag til mål for den nye regionale planen må innebære en fortsatt satsing på kollektiv, sykkel og gange. Ansvar og budsjett for de forskjellige grønne transportformene ligger hos ulike aktører. Dette fører tidvis til suboptimalisering, fordi man ikke ser de grønne mobilitetsformene som en helhet og blir mer opptatt av mobilitetsformen man har ansvar for enn de overordnede målene for regionen. For å bøte på dette må vi jobbe bedre sammen.

Transportaktørene og kommunene må se de grønne mobilitetsformene i sammenheng. Det handler blant annet om å koble sammen eksisterende tilbud på en bedre måte (helhetlige reisekjeder). Men også om å prioritere rett mobilitetsform på rett sted, der hvor det er knapphet på arealer.

Regional plan har vært en bidragsyter til at det jobbes med en konsentrert arealutvikling i hovedstadsområdet. Likevel finnes det mange eksempler på et mer spredtbygd utviklingsmønster. Vi etterlyser en diskusjon om innsigelsesinstituttet brukes i tilstrekkelig grad når det kommer til samordnet areal- og transport. Vi mener at det kan være hensiktsmessig å se nærmere på om det er mulig, og ønskelig, å etablere en form for forpliktende avtaleverk knyttet til arealutvikling og tetthet der hvor det etableres store infrastrukturtiltak.

Ruter opplever manglende helhet i utviklingen av knutepunkter. Vi etterlyser derfor en ny diskusjon, og en eventuell tydeliggjøring av hvilken aktør som bør ha det overordnede helhetlige ansvaret for utvikling av knutepunkter. Statens bidrag og involvering i planleggingen av knutepunkter med statlig infrastruktur bør også tydeliggjøres.

Regional plan, de omforente finansieringsavtalene med stat og fylke, sammen med de mange målrettede delstrategier osv. i kommunene, danner et solid grunnlag for videre arbeid med å følge opp regional plan og nå regionens samferdselspolitiske mål. Det er likevel noen utfordringer. Vi må blant annet få til:



- Bedre kobling mellom de overordnede planene og strategiene og de fysiske løsningene på vei- og gatenivå
- Håndtere hensyn til sosial bærekraft og spesielt folkehelse, i mobilitetsplanleggingen
- Bedre utnyttelse av den infrastrukturen og det materiellet vi allerede har, som følge av strammere økonomiske rammer, noe som også er bærekraft i praksis.