**Lokale tall i Ruters område**

**Indre by**

*(Bydelene St. Hanshaugen, Frogner, Sagene, Grünerløkka, Gamle Oslo og sentrum)*

En blanding av hjemmekontor, mange kontorarbeidsplasser, og endring i valg av mobilitetsform har ført til at passasjertallene på samtlige av Ruters driftsarter i Indre by har gått ned sammenliknet med før pandemien. Trafikktallene i Indre by preges også av at færre fra Viken og ytre del av byen reiser inn til sentrum og videre til arbeidsplassen i Oslo.

Etter gjenåpningen tidlig i 2022, har de reisende gradvis kommet tilbake til kollektivtrafikken. T-bane og bybuss, som er de største driftsartene i Indre by, hadde en økning på henholdsvis 43 prosent og 39 prosent i antall påstigninger i Indre by sammenliknet med året før. For trikk, som ble ekstra hardt rammet under pandemien, ser vi nå den største veksten med en økning på hele 53prosent mot 2021. Dette viser at folk nå tar byen i bruk igjen.

Det er blant innbyggerne i Indre by at vi finner de mest fornøyde kundene våre. Der er kundetilfredsheten på samme nivå som i 2019, med 87 prosent.

Befolkningen i Indre by bruker bil i mindre grad enn befolkningen ellers i Ruters område, men med framveksten av elbil øker bilandelen også her. 52 prosent av befolkningen har tilgang på bil til daglig bruk, mot 47 prosent i 2019 (I tillegg kommer bildelingsordninger som benyttes av 3,5 prosent). I samme periode økte elbilandelen i befolkningen fra 10 prosent til 19 prosent.

**Vest**

*(Bydelene Vestre Aker, Nordre Aker og Ullern og kommunene Asker og Bærum)*

Vestlige bydeler i Oslo og Bærum har mistet mange passasjerer under pandemien. Dette skyldes hjemmekontor og mange arbeidstakere som har mulighet for dette. Her er det også mange kunder som har tilgang til bil og elbil. Disse områdene har heller ikke hatt samme befolkningsvekst som for eksempel på Romerike. Asker skiller seg ut med større passasjervekst grunnet kommuneendring og styrking av rutetilbudet.  I 2022 har Bærum totalt 16,7 millioner påstigninger (ekskl. tog) ned fra 20,2 millioner i 2019. Asker øker antallet påstigninger som en følge av at Hurum og Røyken har blitt en del av Asker fra 4,1 millioner påstigninger i 2019 (ekskl. tog) til 4,7 millioner påstigninger i 2022.

Samlet sett har kollektivandelen på samtlige reiser i de vestlige bydelene i Oslo (Ullern og Vestre- og Nordre Aker) økt. I disse bydelene er det T-banen og bybussene som står for de store volumene, og disse har en økning på rundt 40 prosent fra 2021 til 2022. Likevel er kollektivandelen i Oslos vestre bydeler på 27 prosent i 2022, og dette er lavere enn i 2019, da kollektivandelen var 35 prosent.

I Bærum er det regionbuss, T-bane og bybuss som utgjør tyngden i kollektivtilbudet. Regionbussene er minst påvirket av pandemien, og er nesten på samme nivå som i 2019, med 10,3 millioner påstigende. T-banene i Bærum (fra Kolsås og Østerås) har en vekst på 41 prosent fra 2021, men ligger 17 prosent under 2019-nivå. Den tunge bybusslinjen 31 til Fornebu, fikk en betydelig større nedgang i pandemien fordi mange satt på hjemmekontor fremfor å reise til de mange kontorarbeidsplassene på Lysaker og Fornebu. I 2022 begynte folk å reise til kontoret igjen og bybussene i Bærum (blant annet linje 31) øker med 66 prosent fra 2021. Men i Bærum er fortsatt flere på hjemmekontor enn mange andre steder, noe som gjør at bybussene fortsatt er 31 prosent under 2019-nivå.

I Asker er det bussen som står for 98 prosent av påstigningene i 2022 og B20 (Vollenbåten) som bidrar med de siste 2 prosent. På overordnet nivå kan vi se at de lengre arbeidsreisene inn til Bærum og Oslo har en noe svakere utvikling enn de kortere interne reisene der skoleelever utgjør en vesentlig del av de reisende.

Kundetilfredsheten i Asker (etter utvidelsen med Røyken og Hurum) ligger stabilt rundt 56 prosent. I Bærum ligger den på 76 prosent.

**Nordøst**

*(Bydelene Stovner, Grorud, Bjerke, Alna og kommunene Lillestrøm, Rælingen, Lørenskog, Nittedal, Aurskog-Høland, Gjerdrum, Ullensaker, Nes, Eidsvoll, Nannestad, Hurdal)*

**Romerike** er området der det har vært minst fall i passasjertall siden 2019 og trafikktallene i Ruters område er minst preget av pandemi. Nedre Romerike og enkelte regionbyer, som Lørenskog, har hatt en kraftig vekst de siste årene. Fra 2019 til 2022 vokste Lørenskog med hele 12 prosent. Lavere bruk og mulighet til hjemmekontor og styrking av tilbudet rett for pandemien er også ting som påvirker trafikktallene.

**Nedre Romerike**: Bybuss på Nedre Romerike har hatt litt sterkere utvikling med en økning på 34 prosent, men står kun for en liten del av tilbudet i området. Regionbussen øker med 28 prosent.

De tyngste busslinjene på Nedre Romerike har alle en solid vekst. Linje 100 hadde drøyt 4,6 millioner påstigninger i 2022, en vekst på 18 prosent. Linje 110 og 300 hadde vekst på henholdsvis 37 og 32 prosent, med nesten 3,9 millioner påstigninger og drøyt 2,5 millioner påstigninger.

Andelen som har tilgang til bil har vært stabil på Nedre Romerike, men andelen som har elbil har doblet seg fra 2019 (fra 16 til 34 prosent).

**Øvre Romerike:** Regionbuss på Øvre Romerike hadde totalt 5 millioner påstigende i 2022, dette er en vekst på 25 prosent fra 2021.

Øvre Romerike er det delmarkedsområdet i Ruter med lavest andel av befolkningen som har mulighet til å ha hjemmekontor (31 prosent sammenlignet med Ruter-snittet på 46 prosent). I tillegg benytter de som har mulighet til hjemmekontor på Øvre Romerike seg i mindre grad av dette enn tilsvarende områder i øvrige Viken (Ås, Frogn, Vestby og Enebakk og Asker).

Andelen som har tilgang til bil har vært stabil på Øvre Romerike, men andelen som har elbil har doblet seg fra 2019 (fra 13 til 27 prosent).

Øvre Romerike er også det delmarkedsområdet med lavest tilfredshet med kollektivtilbudet (44 prosent). Dette er betydelig lavere enn tilsvarende områder i øvrige Viken (53 prosent i Ås, Frogn, Vestby og Enebakk og 59 prosent i Asker).

**Groruddalen:** Bydelene i Groruddalen har et moderat fall i passasjertall sammenlignet med 2019. Det skyldes både at det her bor færre arbeidstakere som har mulighet for hjemmekontor, styrkingen av rutetilbudet i 2019 og befolkningsvekst. I Groruddalen var befolkningsøkningen på 1,66 prosent vs. 1,32 prosent for Oslo totalt.

I Groruddalen reiser omtrent like mange med T-bane som med bybuss. Begge har veldig lik utvikling fra i fjor med en økning på henholdsvis 26 og 27 prosent. Regionbuss har betydelig færre antall passasjerer og har også hatt en litt svakere utvikling det siste året med en økning på 17 prosent.

Groruddalen har fortsatt høyere tilfredshet med kollektivtilbudet enn i 2019 (77 prosent i 2022, 75 prosent i 2019), til tross for en nedgang sist år.

Både i Groruddalen og på Romerike har det i de siste årene blitt mange flere elbiler som er en sterk konkurrent til kollektivtransporten. Alt i alt har det gitt flere i Groruddalen tilgang til bil som ikke hadde det før, i 2019 hadde 65 prosent tilgang til bil. Dette har nå øket til 71 prosent.  Elbilsandelen i Groruddalen har også øket, fra 11 prosent i 2019 til 25 prosent i 2022.

**Sør**

*(Bydelene Søndre Nordstrand, Nordstrand og Østensjø og kommunene Nordre Follo, Frogn, Ås, Vestby, Enebakk og Nesodden)*

**I de sørlige bydelene av Oslo** er det store forskjeller i reisevanene. I enkelte områder er det høy andel arbeidstakere med mulighet for hjemmekontor. Andre områder domineres av arbeidstakere som ikke har dette, og dermed ikke har like stor nedgang i passasjertallene. Samlet har kollektivandelen på samtlige reiser i disse bydelene, sunket fra 38 prosent i 2019 til 30 prosent i 2022.

Det er en betydelig økning i det totale antallet påstigninger for de tre bydelene samlet sett, fra 19,9 millioner i 2021 til 25,3 millioner i 2022, en økning på 27 prosent. Det er fortsatt et stykke opp til 28,7 millioner påstigninger i 2019, her ligger bydelene samlet sett 12 prosent under i 2022 sammenliknet med 2019.

For Nordstrand er det en nedgang fra 2019 i totalt antall påstigninger fra 9,1 millioner i 2019 til 7,7 millioner i 2022, men det er en økning 33 prosent sammenliknet med 2021. Trikken, som kun går i bydel Nordstrand har en nedgang fra 2,3 millioner påstigninger i 2019 til 1,8 millioner påstigninger i 2022.

I Østensjø er det totalt 8,8 millioner påstigninger i 2022, en nedgang fra 10 millioner påstigninger i 2019, men samtidig en økning på 32 prosent fra 6,6 millioner påstigninger i 2021. For Østensjø er T-banen den viktigste bidragsyteren og den går ned fra 10,9 millioner påstigninger i 2019 (for hele linjen, som også omfatter Lambertseter i bydel Nordstrand) til 9,1 millioner i 2022.

For Søndre Nordstrand er det 8,9 millioner påstigninger i 2022, en nedgang fra 9,7 millioner i 2019, men en økning på 18 prosent fra 2021 da det kun var 7,5 millioner påstigninger i bydelen. Her er det primært bybussen som står for de fleste påstigningene.

**Nordre Follo og Nesodden**

Det er betydelige forskjeller mellom Nesodden og Nordre Follo. Mens Nesodden har 30 prosent økning på B10 (Nesodden-båten) fra 2021, så ligger denne linjen vesentlig bak 2019-tallene med en nedgang på 23 prosent. Dette er en følge av at mange velger hjemmekontor på Nesodden fremfor kontoret i Oslo.

For bybussen (linjer som 81, 83 og 84E) i Nordre Follo er veksten fra 2021 på hele 44 prosent og på 12 prosent fra 2019. Linje 81 mellom Myrvoll stasjon og Filipstad (Fornebu) økte med over én million påstigninger fra knapt 2,6 millioner påstigninger i 2021 til drøyt 3,6 millioner påstigninger i 2022, en økning på 40 prosent. Dette kan delvis forklares av et forbedret tilbud grunnet ny Oslo Sørkontrakt.

For regionbussen i Nordre Follo og på Nesodden er veksten noe lavere. Antallet påstigninger økte med 24 prosent fra 2021 til 2022. Det er fortsatt 14 prosent under 2019-nivået. Samlet har kollektivandelen på samtlige reiser i Nordre Follo og på Nesodden sunket fra 26 prosent i 2019 til 20 prosent i 2022.

**Ås, Frogn, Vestby og Enebakk**

I disse fire Follokommunene er det regionbussene som utgjør 99 prosent av volumet og med en vekst på 24 prosent fra 2021 har vi tilnærmet samme påstigninger i 2022 som i 2019 (3,7 millioner påstigninger). Samtidig har det vært en befolkningsvekst i området som fører til at kollektivandelen i disse fire kommunene har sunket fra 17 prosent i 2019 til 14 prosent i 2022.

I de sørligste delene av Follo er andelen som arbeider i Oslo betydelig lavere og reisestrømmene internt i regionen og mot Moss utgjør en vesentlig del av totalbildet. For interne reiser og reiser mot Moss har bilen et klart konkurransefortrinn med hensyn til reisetid, tilgang på parkeringsplasser og fravær av bomringer. Bilandelen for disse kommunene har vært stabil fra 2019 (67 prosent) til 2022 (68 prosent), mens elbilandelen har gått fra 18 prosent til 38 prosent i samme periode.