

Bærum velforbund
Erik Sennesvik
Postboks 36
1318 Bekkestua

Saksbehandler Sofie Bruun
Telefon
post@ruter.no
Deres ref
Vår ref 2017/15 - 2084/2017
Dato 23.03.2017

Endring av kollektivtrafikktilbudet i Bærum

Vi viser til brev oversendt per e-post 9. februar 2017.

Bærum Velforbund tar opp flere forhold i sitt brev. Ruter har, etter at dette brevet ble sendt, planlagt endringer i rutetilbudet: I Lommedalen ble disse innført 6. mars, mens de resterende vil tre i kraft fra 2. april. Endringene, som er besluttet blant annet etter innspill fra innbyggerne i Bærum, er offentliggjort på Ruters nettside, og ble omtalt i Budstikka torsdag 16. februar. Ruter forutsetter at disse endringene er godt kjent, og går ikke nærmere i detalj inn på disse.

Tilskudd til kollektivtrafikktilbudet i Bærum

Tilskuddet til kollektivtrafikk per innbygger i Bærum kommune er i gjennomsnitt ca. 3600 kroner per innbygger. Tilsvarende tilskudd per innbygger i de øvrige kommunene i Akershus er i gjennomsnitt ca. 2500 kroner. Dette er subsidier til drift av buss, bane og trikk i Bærum. Disse tallene inkluderer ikke kapitalkostnader knyttet til Kolsåsbanen eller prøveprosjektet med båt mellom Aker brygge og Fornebu. Kostnader ved NSB-avtalen (tog) er heller ikke inkludert i disse tallene. I de tilfeller hvor Ruter kjører buss som erstatning for bortfalt togtilbud (som tilfellet var ved oppgraderingen av Høvik stasjon) gjøres det en avtale der NSB kompenserer for Ruters økte kostnader.

Ruter er bestiller av kollektivtjenester, blant annet gjennom anbudsutsatte busskontrakter. I Akershus er ikke Ruters kontrakter knyttet spesifikt til hver enkelt kommune, men i mange tilfeller til ulike områder som kan være deler av en kommune, eller omfatte linjer som krysser flere kommunegrenser. Bærum er midlertid et unntak fra dette, da kontraktene her omfatter kollektivtjenester knyttet til Bærum kommune.

Som en følge av at de fleste kontraktene ikke er koblet mot den enkelte kommune, lar det seg ikke gjøre å fremskaffe tall for kostnader per passasjer brutt ned på den enkelte kommune i hele Akershus fylke. Ruter har derfor valgt å vise en sammenligning mellom gjennomsnittlig tilskudd per innbygger i Bærum kommune versus gjennomsnittlig tilskudd per innbygger i de øvrige kommunene i Akershus. Årsaken til at det benyttes relativt mye midler i Bærum er at det ansees å være et stort potensial for å øke kollektivtrafikkandelen i kommunen.



Kostnader ved forsinkelser er vanskelige å fastsette. Det vises ofte til Prosam (Samarbeidet for bedre trafikkprognoser i Oslo-området) som har utarbeidet en metodikk for å regne på dette. Rent generelt kan en si at forsinkelsene i Bærum forekommer i hovedsak på det kommunale og fylkeskommunale veinettet. Ruter er i dialog med både Bærum kommune og Akershus fylkeskommune for å bedre fremkommeligheten for buss på veinettet. Ruter har de senere årene justert sine rutetider for buss fordi fremkommeligheten stadig forverres. Det er ikke gjort noe tilstrekkelig kvalifisert forsøk på å regne ut hvor raskt bussene burde kunne gå i Bærum dersom fremkommelighetstiltak var blitt gjennomført. Det blir derfor også vanskelig å være konkret på kostnader ved forsinkelser.

Redusert kjøring av regionbusser i Oslo indre by

Bærum velforbund stiller spørsmål ved at flere regionbusser nå snur før Oslo sentrum, fremfor å kjøre inn gjennom Oslo og ha Oslo Bussterminal som endeholdeplass. Dette gjelder ekspressbusslinjer som trafikkerer i rushtid. Det vil si om morgenen i perioden ca. fra 0700 til 0900 og på ettermiddagen fra ca. 1500 til ca. 1800. Det går imidlertid busser fra Bærum helt inn til bussterminalen hele driftsdøgnet, men dette er da ordinære busslinjer med fullt stoppmønster langs traséene.

Bærum velforbund viser til uttalelser fra Sporveien og Sporveisbussene. Det er imidlertid vanskelig å kommentere disse uttalelsene uten å kjenne til når og hvor disse stammer fra, men det kan være formålstjenlig å si noe generelt om begrepet kapasitet. Ruter er som bestiller av kollektivtransporttjenester ansvarlig for å se transporttilbudet i Oslo og Akershus i sammenheng, og inkluderer også lokaltogene som kjøres av NSB, i kollektivnettverket i hovedstadsområdet. Sporveien er, sammen med fire ulike bussoperatører, leverandør av kollektivtjenester til Ruter.

Begrepet kapasitet kan omfatte ulike forhold. Det må her skilles mellom kapasitet på infrastruktur og kapasitet om bord i de ulike kollektive transportmidlene. Kapasiteten på veinettet inne i Oslo sentrum er nå blitt et knapphetsgode. Oslo Kommune har satt i gang flere tiltak både for å begrense biltrafikk og for å forbedre fremkommelighet for kollektivtrafikken. For Ruter er det viktig å se hvordan veikapasiteten utnyttes på best mulig måte slik at god fremkommelighet for buss sikres. Samtidig er det viktig å utnytte kapasiteten om bord i de ulike transportmidlene mest mulig effektivt. Ved å la regionbussene snu utenfor bykjernen, kan passasjerene reise videre enten med bybuss, trikk, tog eller T-bane. Kapasiteten om bord i transportmidlene utnyttes optimalt ved at disse transporterer både lokale reisende internt i Oslo, og reisende som startet reisen sin lengre ut.

Både Ruter, Oslo kommune og Sporveien samarbeider om å finne de beste løsningene når trikkenettet i Oslo skal utbedres, herunder løsninger for erstatningstrafikk der en ser behovene i et helhetlig perspektiv.

Kollektivløsning som den prioriterte reisemåten

Bymiljøavtalene tar sikte å stimulere til økt vekst i andelen som reiser kollektivt. For å øke kollektivandelen er det viktig at kollektivtilbudet er både attraktivt og tilgjengelig. Ved ruteendringen 1. januar omfordelte Ruter ressurser fra et ekspressbusstilbud der passasjertallet var synkende, til et mer lokalt tilbud med flere forbindelser til sentrale knutepunkt. Tanken bak dette var å utvikle kollektivtilbudet slik at en ble i stand til å frakte flere passasjerer. Ruter har nå justert dette tilbudet slik at ekspressbusstilbudet forbedres. Dette er i hovedsak i tråd med de innspillene vi har fått.

Samarbeid og medvirkning

Bærum velforbund etterlyser mer informasjon rundt samarbeid og medvirkning i forbindelse med ruteendringer. Rutetilbudet i Ruters område er i kontinuerlig utvikling. For å forklare prosessene rundt ruteendringer, er det viktig å kjenne til hvordan kollektivtrafikken er organisert og Ruters mandat. Akershus fylkeskommune eier 40 % av Ruter. I følge aksjonæravtalen skal



Ruter hvert fjerde år legge frem en strategisk plan for kollektivtrafikken. Denne følges opp av årlige handlingsplaner. Ruter følger opp de politiske målene som Fylkestinget har vedtatt for kollektivtrafikk, areal og miljø. Arbeidet med rutetilbudet bygger opp under dette. Målet er årlig vekst i kollektivtrafikken. De vurderinger som gjøres i forkant av en ruteendring er basert både på forskning og både lokal og internasjonal erfaring. Ruter har et godt samarbeid med relevante aktører som Statens Vegvesen, og operatører og samarbeidspartnere.

Ruter har sitt eget system for markeds- og kundeundersøkelser der bruker og innbyggere jevnlig intervjues slik at en bygger en egen database for markedsinnsikt. I tillegg gjennomfører Ruter egne kundeundersøker for å finne ut mer om markedsgrunnlag. I forkant av ruteendringer har også Ruter tilstrebet å ha kontakt med de berørte kommunene først og fremst på administrativt nivå, men Ruter legger også opp til å orientere politisk nivå. Den politiske styringen av Ruter skjer i midlertid gjennom fylkeskommunen. Det er 22 kommuner i Akershus, og Ruter har valgt å kontakte innbyggerne gjennom kommunene, og deres apparat. Ruter ønsker å ta innspillene om medvirkning videre og vil se på ulike måter å forbedre medvirkningsprosessene på i forkant av neste større ruteendring. Her er det imidlertid viktig å finne en form som også belyser de mange dilemmaer som oppstår med tanke på både de politiske, økonomiske og samfunnsmessige rammebetingelser som kollektivtrafikken er underlagt.

Nasjonalt mål om økt andel kollektivreisende

Bærum Velforbund kommer med flere innspill for å øke kollektivandelen i Bærum. Både innfartsparkeringsplasser, bedre fremkommelighet og effektivisering av rutetraséer er viktige virkemidler. Flere av tiltakene som Bærum Velforbund foreslår ligger utenfor Ruters mandat, og er avhengig av politisk behandling eller prioritering hos andre virksomheter. Ruter jobber kontinuerlig med å være i dialog med disse for å sikre kollektivtrafikken gode vilkår.

Når det gjelder endringer i pris- og sonestrukturen, så ble Ruters sonesystem forenklet og harmonisert høsten 2011, da det gikk fra 77 til 8 soner i Oslo og Akershus. Samtidig som det nye sonesystemet ble innført, ble prisene på de lange reisene satt ned. Den nye sonestrukturen ble gjenstand for en omfattende evaluering i 2013, der evalueringen konkluderte med at kundene i hovedtrekk var fornøyde med omleggingen.

Ut fra en helhetsvurdering har det så langt ikke vært aktuelt med ytterligere endringer i sonestrukturen, men i forbindelse med den årlige prisendringen foretas hver høst en grundig gjennomgang av Ruters billetter, priser og rabattordninger. Innspillet/forslaget om felles takstsone for Oslo og Bærum vil tas med i inn dette arbeidet.

Med vennlig hilsen

Ruter As

Ellen M. Rogde
markedsdirektør

Robert Fjelltun
områdeleder vest