



Ruter AS  
Postboks 1030, Sentrum

**0104 Oslo**

Deres ref.:

Deres dato:

Vår ref.:

Vår dato:

Erik Sennesvik

10.02.2016

## **Omlegging av kollektivtilbudet i Bærum – erfaringer og tilbakemeldinger**

Styret i Bærum Velforbund konstaterer at tilbakemeldingene på den omfattende omleggingen av rutetilbudet i Bærum er mange fra velforeninger, grupper og enkeltpersoner.

Disse er nå vel kjent for alle impliserte parter. Vi vil derfor ikke gå detaljert inn på dem her, men konstaterer at synspunktene som er fremkommet i hovedsak er:

- Betydelig dårligere tilbud for Oslopendlere
- Kapasitetsproblemer på hovedlinjene
- Redusert punktlighet
- På tvers forbindelser som er fjernet

Positive kommentarer knytter seg i første rekke til et bedre lokaltilbud i noen områder og økt frekvens på kveldstid og i helgene.

**Samlet sett er det grunnlag for å konstatere at det nye kollektivtilbudet i Bærum har fått mye kritikk og at det totalt sett er svekket.**

Ut fra argumentasjon som er kommet fram fra Ruters side, vil vi kommentere følgende:

### **A. Kostnader pr reise i Bærum kontra resten av Akershus:**

Det er trukket fram at kollektivtrafikken i Bærum er betydelig dyrere enn i fylket for øvrig og at det var viktig mål å få mer reiser ut av samlet innsats i området. For å få en adekvat sammenlikning på dette grunnlag, vil vi gjerne se en oversikt over kostnad/passasjer for hver kommune i Akershus.

Når det gjelder Bærum, vil vi trekke fram følgende momenter som de siste årene har trukket opp kostnadene. Vi har ikke innsikt i om dette er hensynstatt av Ruter og i de dokumenter som er lagt fram for styret og Hovedkomite for samferdsel:

- Ombygging av Kolsåsbanen medførte økt bussinnsats. En stor del av dette ble ikke tatt bort når Kolsåsbanen gjenåpnet, noe som i kostnadmessig sammenheng hadde vært riktig
- Arbeidet med Høvik stasjon gjorde at det ble satt inn ekstra avganger til/fra Sandvika/Oslo.
- Manglende kapasitet på tilførselsveier og hovedårer gir mye forsinkelser og økte kostnader.
- Manglende punktlighet på en del linjer har medført økt terminaltid/ventetid i Oslo og økt kjøretid for bussene. Begge deler fører til økt kostnad.
- Vi har registrert at Ruter har forhandlet med NSB om redusert betaling for togtjenester for en tid tilbake. Vi antar at Ruter her mente at kostnaden var for høy. I fall denne kostnaden ikke er redusert, vil den selvsagt virke inn på kostnadsbildet også i Bærum.

Det er med andre ord flere forhold som fører til høye kostnader og som ikke kan tilskrives kvalitetsnivået på rutetilbudet i Bærum, men som snarer kan knyttes til beslutninger eller manglende beslutninger på fylkesnivå eller statlig nivå når det gjelder utbygging av veinettet inkludert E18.

### **B. Redusert kjøring av regionbusser i Oslo indre by:**

Færre regionbusser i Oslo har fremkommet som et argument for å snu en del ruter utenfor sentrum. Undersøkelser, blant annet gjort av TØI, viser at «bytte» sammen med «forsinkelser» er et hinder for bruk av kollektivtilbudet.

Etter vårt syn innebærer en slik løsning dessuten økt press på det interne kollektivsystemet i Oslo. Både Sporveisbussene og Sporveien har gitt uttrykk for at kapasiteten her på det nærmeste er sprengt i rushtiden. For Sporveien gjelder også at en må påregne en del irregularitet på trikkenettet fram til 2023 som følge av innfasingen av nye trikker og omlegging av skinnegangen.

Vi kan imidlertid ikke finne politiske vedtak som støtter kravet om færre «grønne» regionbusser i Oslo by og ønsker at Ruter dokumenterer dette for oss.

### **C. Kollektivløsning som den prioriterte reisemåten:**

Vi viser til foreliggende forslag til «Bymiljøavtale mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Staten. Blant indikatorene det skal måles på, er kollektivtrafikkandel. Under anbefalte kriterier, tilknytning til kollektivtransport er det angitt et kvalitetskrav for kollektivtilbudet med det formål at kollektivreise skal være den foretrukne reisemåten. I den konkrete beskrivelsen er kravet «Tilgang til attraktiv kollektivtransport, (jernbane /ekspressbuss)».

Nedleggelse av ekspressbussene på stamlinjene er ikke i samsvar med dette.

I Oslo indre by er det om lag 45% som ikke har bil, i Akershus er det bare om lag 12% som ikke har bil.(Fylkesmannen 2006) Det er grunn til å tro at tallet for Akershus har sunket ytterligere. Konkurransesituasjonen gjør det derfor svært viktig å legge til rette for et

attraktivt kollektivsystem. Det vil være behov for både å styrke lokaltilbudet og opprettholde effektive løsninger mot Oslo for å få flest mulig til å reise kollektivt.

Vi mener nytt rutesystem ikke legger til rette for kollektivløsning som den prioriterte reisemåten i forhold til avtalen.

#### **D. Nødvendig samarbeid med alle parter:**

Et omfattende forslag til endringer i ruteopplegg bør først fremmes etter nært samarbeid med berørte eller medvirkende parter. Bærum Velforbund er usikker på i hvilken grad har hatt konkret kontakt med impliserte parter for å sikre at det nye reiseopplegget var gjennomførbart.

Vi ville sett det som naturlig at følgende parter hadde blitt trukket inn i arbeidet av det som er en viktig del av hverdagen for de fleste:

<b>Medvirkende</b>	<b>Innhold</b>
Kommunen	Oversikt over arealdisponering og arealplanlegging. Forankring kommunal planlegging. Gjennomføring av praktiske tiltak
Statens vegvesen, fylkeskommunen	Trasevalg ut fra trafikkmessige vurderinger. Oppfølging for å klargjøre for nytt rutemønster og god fremkommelighet
Velforeningene	Kunnskap om lokale forhold og behandling i lokalmiljøene
Kunden	Målinger på kvalitet og prioriteringer. Kundepreferanser

Ved så vidt omfattende endringer i det som reisende oppfatter som en viktig del av hverdagen, må en i framtiden legge større vekt på de reisendes preferanser, og at forslaget forankres på en positiv måte blant brukerne basert på åpen og grundig planlegging og medvirkning.

#### **E. Nasjonalt mål om økt andel kollektivreisende:**

Vi vil være forsiktig når det gjelder å vurdere den langsiktige virkninger av Ruters strategi, men konstatere at den kortsiktige virkningen er mange tilbakemeldinger om overgang til privatbilkjøring. Brukere av kollektivtransport har dårlige opplevelser av tilbudet, noe som ikke bidrar til å få flere til å reise kollektivt. Om grepet er vellykket, vil i stor grad være avhengig av om dem som i dag kjører personbil ser på det nye opplegget som attraktivt nok til å gå over til buss eller kombinasjoner av buss og bane.

Ut fra tilbakemeldingene som registreres, er det grunn til å tro at man er langt fra å oppnå dette.

## **F. Andre viktige momenter:**

Viktig for økt kollektivandel i Bærum for øvrig er:

- Felles takstzone med Oslo for hele kommunen
- Effektivisering av rutetraseene til de større knutepunktene og E18
- Bedre fremkommelighet for busser på tvers i Bærum
- Parkeringsmulighetene ved stasjoner for T-bane og jernbane må bygges ut vesentlig
- Bedre frekvens på busser via Lysaker i forhold til arbeidsplasser på Fornebu

Med hilsen fra

**Bærum Velforbund**

Erik Sennesvik  
Leder

Kopi:

Bærum kommune, formannskapet  
Bærum kommune, rådmannen  
Akershus fylkeskommune, fylkesordfører  
Akershus fylkeskommune, hovedutvalg for samferdsel  
Velforeningene i Bærum  
Asker og Bærum Budstikke