

# Skriftlig spørsmål fra Abid Q. Raja (V) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:172 (2015-2016)

Innlevert: 06.11.2015

Sendt: 09.11.2015

Besvart: 13.11.2015 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



## Spørsmål

Abid Q. Raja (V): Hvordan vil statsråden sikre at samarbeidet mellom Ruter og NSB kan fortsette på en måte som er økonomisk gunstig for begge parter, og dermed gir et best mulig tilbud til passasjerene?

## Begrunnelse

NRK Østlandssendingen melder 6. november at det har oppstått en konflikt mellom Ruter og NSB om samarbeidsavtalen mellom de to kollektivoperatørene. Konflikten skyldes at Ruter hvert år overfører betydelige midler til NSB som følge av at det er et felles billettsystem for tog, buss, trikk og t-bane på østlandsområdet. Billettprisene til Ruter er i utgangspunktet lavere enn NSBs billettpriser, og prisdifferansen kompenseres med overføringer fra Ruters driftsbudsjett til NSB. Dette betyr at hver passasjer Ruter frakter til en togstasjon koster dem penger, sammenlignet med om passasjerene for eksempel tok bussen helt dit de skal.

Det er gunstig både samfunnsøkonomisk og med hensyn til trafikkavviklingen på Østlandet at toget tar en stor andel av kollektivtransporten. Toget har både større kapasitet og bedre fremkommelighet enn busser, og er for mange et mer attraktivt tilbud enn buss. Derfor er det positivt at Ruter og NSB samarbeider, slik at det for eksempel er mulig for Ruter å kjøre pendleruter inn til togstasjonene. Dette samarbeidet må imidlertid ikke få en innretning som gjør at den ene aktøren taper penger på det.

Høyere billettpriser på toget og dårligere samordning mellom Ruter og NSB vil gjøre kollektivtilbudet mindre attraktivt, og gå på tvers av Norges og Akershus' og Oslos klimamålsetninger.



## Svar

Ketil Solvik-Olsen: "Jeg er opptatt av at de reisende skal oppleve at det er enkelt og attraktivt å reise kollektivt, slik at kollektivtrafikken fremstår som et godt og miljøvennlig reisealternativ. I desember 2012 og 2014 introduserte NSB et nytt og langt mer markedsrettet rutekonsept for togene på Østlandet. Omleggingen av togtilbudet var nødvendig for å kunne utnytte mulighetene som nytt dobbeltspor Asker–Lysaker ga. Tre hovedgrep kjennetegner det nye rutekonseptet; enkelhet, jevn frekvens og økt tilbud. Disse tre hovedgrepene har bidratt til at Ruter i større grad har kunnet følge ett av hovedprinsippene Ruter har omtalt som viktig i sin strategiplan, dvs bussmate til tog fremfor å kjøre buss parallelt med toget. Takstsamarbeidet mellom NSB og Ruter og et forenklet billettsystem har bidratt til at kunden kan reise sømløst.

Endringene i kollektivtilbudet på Østlandet har vært svært godt mottatt, og passasjerene strømmer til både buss og toget som aldri før. Omleggingen har således vært en suksess som viser at toget spiller en sentral rolle som en kapasitetssterk transportform inn til og gjennom Oslo. Som følge av den høye passasjerveksten, har kapasiteten på enkelte togavganger på Østlandet vært sprengt. Staten har innvilget flere restverdigarantier, som har satt og setter NSB i stand til å kjøpe inn nye togsett for å unngå at etterspørselen overgår transporttilbudet.

Samferdselsdepartementet kjøper lokaltogtjenester i 2015 fra NSB rundt Oslo for ca. 1,5 mrd. kr, noe som innebærer at billettprisen er subsidiert av staten. Oslo og Akershus har valgt å innføre et sonebasert takstsystem med lavere takster, spesielt på de lange reisene. Takstdifferansen som oppstår mellom NSBtakst og Rutertakst dekkes i hovedsak av Ruter, der NSB dekker deler av rabatten som gis ved overgang. NSB får med andre ord ikke dekket full billettpris i samarbeidet.

Det er nå viktig at NSB og Ruter har et felles mål, nemlig en best mulig kollektivtrafikk som kan ta mest mulig av trafikken inn mot og gjennom Oslo. Jeg har derfor tatt initiativ til et dialogmøte mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, NSB og Ruter, slik at vi i fellesskap kan løse utfordringene ved dagens takstsamarbeidsavtale."