

Dato : 21.03.20022
Til : Ola Wolff Elvevold, Oslo SV
Kopi : Håvard Pedersen, Bytrafikk
Fra : Tom Ole Bergerud, Bytrafikk
: Ove Tønnessen, Bytrafikk
: Thor K. Haatveit, Bytrafikk

Innspill til Oslo SV

Kollektivtransport

Vi takker for møte mandag 21.03.2022, der Bytrafikk etter forespørsel var invitert til å bidra med innspill til Oslo SV. Bakgrunnen for vår henvendelse er en oppfatning om at Oslo SV i enda større grad kan stille opp for kollektivtransporten. Vi mener verktøykassen for tiltak ikke i tilstrekkelig grad er tatt i bruk.

1. Bakgrunn

Målet om et mer miljøvennlig Oslo med mindre biltrafikk er realistisk og innen rekkevidde. En forutsetning er at alternativene til bruk av privatbil er attraktive og tilgjengelige. Det vises til gode resultater på bl.a. sykkel, men på kollektivtransport er resultatene svakere. En hovedårsak er sviktende oppfølging av statens, fylkeskommunenens og Oslo kommunes planer KVV Oslo-navet og Ruters M2016 som begge gir føringer for mer effektiv og konkurransedyktig kollektivtransport. Unntaket er T-bane, men der store kostnadsoverskridelser gir utfordringer for finansieringen av andre kollektivtiltak. Resultatet samlet sett er svak fremdrift og resultatoppnåelse.

2. Mindre biltrafikk

En annen forutsetning for mindre biltrafikk er sammenheng mellom mål og virkemiddel. Når flere virkemidler er nødvendige for å nå et mål, bør de *forsterke* og ikke motvirke hverandre. Skal flere gå, sykle og reise kollektivt, er det ikke hjelpsomt å anlegge sykkelfelt på bekostning av kollektivfelt - begge deler er nødvendige. Den tredje forutsetningen er at beboere og brukere ser nytte ved at trafikkareal legges om til byrom av høy kvalitet. Da må det mer til enn å flytte hvite striper på asfalten fra parkering til sykkel. Asfalt og maling bør erstattes av granitt og grønt. Dette kommer til uttrykk f.eks. i Thorvald Meyers gate på Grünerløkka der det er investert i mer gateliv, i motsetning til f.eks. Grønland der oppmerksomheten mer har vært rettet mot ad hoc tiltak og aktiviteter.

3. Kollektivtransport

Skal kollektivtransporten bidra til mindre bilbruk, må flere verktøy tas i bruk. Lokale og sentrale myndigheter anviste i 2015 retning basert på tre innsatsområder;

- *Kapasitetsutbygging* på banesystemet med trikk, T-bane og tog
- *Kollektivknutepunkter* for flere og bedre reiseforbindelser med økte inntekter
- *Effektivisering av driften* med bl.a. bedre fremkommelighet, mindre parallellkjøring for bedre miljø, reduserte kostnader og lavere billettpriser

Med unntak av T-bane, er tiltak innen alle tre innsatsområder satt til side, utsatt eller droppet. Dette uten at noen annen form for plan eller strategi som begrunner nytt veivalg for kollektivtransporten er lagt frem. Konsekvensen er tiltak som ikke lenger følger by- og regionutviklingen, som fremføres stykkevis og delt og tilsynelatende uten tydelig politisk lederskap. Grunnlaget for gjennomføring av Bilfritt byliv undergraves for tiden i bydeler som Hovin, Økern og Frysja, og mer sentrumsnært som på Skøyen, Filipstad og Grønland.

Det samme gjelder utviklingen av regiontrafikken. Det kjøres i dag seks ganger så ofte buss fra Grønland til Slemmestad i Asker som til Kampen (avganger h.h. hvert 2,7 og 15 min). Over Ring 2 i rushtiden krysser det nå busser hvert 6. sekund (sum by- og regionbuss) og Statens vegvesen anbefaler riving av bygårder for utvidelse av vei- og busskapasiteten på Ring 1. Barnefamilier i Schweigaardsgate prøver daglig å forholde seg til 100 busser per time til og fra Viken, uten å ha nådd fram politisk. Ruter varsler at busstrafikken vil øke, uavhengig av allerede høye verdier av svevestøv og plastpartikler. Dersom regiontrafikken ikke lenger skal støtte Bilfritt byliv, må det være grunn til å stille spørsmål om hva det kan komme av. Den enkle forklaringen er at vi ikke lenger følger de planene som staten, fylkeskommunen og kommunen i fellesskap har utarbeidet, men har overlatt ansvaret til vegmyndighetene og aksjeselskapet Ruter.

4. Ny teknologi

En annen forklaring er utsagn fra Bernt Reitan Jenssen i Ruter som hevder at morgendagens kollektivtrafikk vil bli annerledes med ny teknologi som e-sparkeykler, Uber, førerløse busser, elektriske biler og busser, hydrogenbusser og "superbusser". Alt dette skal angivelig bidra til mer individualiserte transportløsninger som reduserer mye av behovet for investeringer i infrastruktur. Utsagnet er misvisende og i beste fall en distraksjon. Det kommer likevel til uttrykk i kommunens manglende investeringer i kollektivtransport utover T-bane, der utbyggingen av knutepunkt, trikk og fremkommelighetstiltak har uteblitt (ref. byrådsak 60/20 til bystyret med innspill fra Oslo kommune til NTP). Dette i motsetning til utviklingen i Europa, der investeringer nettopp i disse tre tiltakene er blitt kraftig økt i senere år.

Når 150 byer som for eksempel Berlin, Frankfurt, Zürich, Helsinki og Paris satser på moderne løsninger med trikk, er det verken nostalgi eller entusiasme som ligger til grunn, men først og fremst økonomi. Den enkle forklaringen er at trikk har over det dobbelte i kapasitet enn buss, tiltrekker seg flere reisende, frigjør mer trafikkareal til byliv og har et investeringsbehov på bare 1/7 av T-bane (jf. Fornebubanen estimert 2,59 mill.kr per meter mot Bybanen i Bergen regnskapsført 0,37 mill.kr per meter). Moderne teknologi utnyttes til å gi trikk og bybane grønt lys slik at de reisende kommer frem når de skal og trafikkelskapet sparer penger i vogner og bemanning (kjørehastigheten i Oslo har de

siste 10 årene gått ned og er i dag på 1970 nivå). Tiltakene sikrer tempo og økonomi, samtidig med fokus på grønn byutvikling. Sammenlignet med buss, viser beregninger at trikk f.eks. over Grønland åpner for tilbakeføring av et areal tilstrekkelig for planting av 1000 trær. Tall fra franske byer viser tydelig reduksjon i biltrafikken etter innføring av trikk. Tallene fra Oslo peker for tiden i en annen retning.

5. Økonomi

Buss, trikk, T-bane og tog har ulike egenskaper som økonomisk kommer til uttrykk der trafikkslagene utnyttes optimalt innenfor hvert av sine arbeidsområder og tilknyttet et felles linjenett slik at kundene kan reise sømløst fra dør til dør. Dette ligger til grunn for anbefalingene i overnevnte utredninger. Manglende oppfølging får derfor konsekvenser med mindre effektiv drift og begrensninger i tilbudet som igjen fører til høyere billettpriser. Problemet er forsøkt kompensert med økt antall linjer og høyere frekvens, som gir flere reisende men også økte kostnader som følge av dårligere materiellutnyttelse.

Problemstillingen er strukturell og må ikke forveksles med intern effektivisering der bl.a. Sporveien viser til gode resultater (akkumulert 1 milliard i besparelse over 10 år). For økonomisk forsvarlig drift, må trafikkslagene utnyttes effektivt både på kort og lang sikt. For tiden vektlegges det første. Mens press på lønninger har åpenbare begrensninger, gir strukturelle tiltak styrende for dimensjonering av vognpark og bemanning andre og større muligheter. Når 80 vogner gjør samme jobb som 100 går billettprisene ned. Som illustrasjon vil effektivisering av buss og trikk på 15 prosent gi en årlig besparelse i størrelsesorden 0,7 milliard. Ruter har imidlertid valgt ikke å prioritere oppfølgingen av foreliggende utredninger, men å gå i en annen retning. I følge NRK brukte selskapet i 2020 i alt 1 milliard kroner *utover* kjøp av tjenester for offentlig transport på i alt 6959 millioner kroner. Av dette oppnådde selskapet gjennom administrasjon av anbudsprosesser en besparelse på 2 prosent (166 millioner kroner).

6. Organisering

Det må være sammenheng mellom politikk og gjennomføring. Kommunalt eierskap i Ruter uten politisk representasjon er en utfordring. En forbedret styringsmodell vil kunne åpne for effektivisering. For å levere på bilfritt byliv, må det tverrsektorielle samarbeidet mellom Ruter, Sporveien og etatene styrkes. Planansvaret for langsiktig planlegging av linjenett må tilbakeføres fra Ruter til Plan- og bygningsetataten som rett instans (jf. arbeid med Ring 2). Statens forpliktelser hva angår samordning av vei- og togtrafikken bør eksponeres, terskelen for statlige etater og virksomheter hva angår overstyring av politiske beslutninger lokalt må løftes.

Konklusjon

Oslo SV er i posisjon til å løfte frem løsninger for gående, syklist og reisende med kollektivtransport som gode alternativer til bruk av privatbil. Ruter bør levere i samsvar med planene staten, fylkeskommunen og kommunen har utarbeidet. Infrastrukturen for linjenettet lokalt og regionalt må videreutvikles med vekt på linjer med høy og stabil frekvens og med økt antall reiserelasjoner i knutepunkter. Fremkommeligheten for buss og trikk må styrkes og planlagte trikkeforlengelser gjennomført. I en situasjon med energiknapphet og økte kostnader, må effektiv kollektivtransport sikre at reduksjonen i den motoriserte trafikken i Oslo blir utnyttet til frigjøring av arealer av høy kvalitet i samsvar med målene for Oslo kommune.

Sterke kort for Oslo SV

Eksempler på 7 konkrete tiltak for bedre kollektivtransport

- **Den grønne byen**

Innenfor bygrensen skal andelen reisende med kollektivtrafikk økes med 20 prosent slik at trafikkareal tilbakeføres gående og syklende og til grønne byrom slik som for eksempel på Sagene, Økern og Grønland.

- **Den blå byen**

Innenfor Ring 2 skal all kollektivtrafikk med båt, buss, trikk, T-bane og tog være elektrisk. Det gjøres unntak for fjernbuss.

- **Nye reiseforbindelser**

Omstigning mellom trafikkslagene skal skje sømløst i knutepunkter for flere og bedre reiseforbindelser. Parallelkjøring mellom trafikkslagene begrenses. Regiontrafikken med buss tilknyttes knutepunkter utenfor Ring 2 slik som på Lysaker, Skøyen, Blindern og Helsefyr.

- **Kortere reisetid**

Fremkommeligheten for buss og trikk bedres med 20 prosent innenfor bygrensen. Målet er at kollektivtrafikken skal kjøre uhindret fra en holdeplass til den neste uten å bli hindret av biltrafikk, bilparkering eller røde lys.

- **Bedre kapasitet**

Kapasitetsterke forbindelser med trikk med tilknytning til buss, T-bane og tog bygges ut i bydeler som Skøyen, Filipstad, i Hovinbyen og langs Ring 2, og med utvidelser med økt flatedekning slik som på Grønland, til Frysja og Tonsehagen.

- **Stabil frekvens**

Alle linjer innenfor Ring 3 med avganger hvert 10. minutt, med unntak bare for lavtrafikkperioder. Busstrafikken gjennom boligkvarter slik som Schweigaards gate skal ikke ha avganger oftere enn hvert 5. minutt.

- **Høy kvalitet**

Den motoriserte transporten effektiviseres slik at trafikken dempes. Byens innbyggere og økonomi står seg bedre på gode byrom og grønne møteplasser fremfor nærmiljøer belastet av veitrafikk.