

Hovedkrav: Flere kollektivavganger

Ingen skal være avhengige av privatbilen til jobb, skole og barnehage.

Hovedbudskap

Kollektivtilbudet i Oslo skal være så bra at alle enkelt kan komme seg til jobb, barnehage og skole uten å være avhengig av privatbil. Da må ventetiden og reisetiden i kollektivtrafikken reduseres.

Nok avganger er noe av det viktigste for at folk skal velge kollektivtrafikk fremfor bil. I dag er det for sjeldne avganger på mange strekninger, særlig i ytre by. Derfor har Oslo SV som ett av våre hovedkrav:

- Så hyppige avganger som mulig på trikk og t-bane
- 5-minutters avganger på alle bussruter i indre by og de viktigste rutene i ytre by i rushtiden
- 10-minutters avganger på alle øvrige busslinjer i ytre by i rushtiden.

Det vil sikre en enklere hverdag, kutt i Oslos klimagassutslipp og at alle skal kunne puste ren og trygg luft.

Dette er problemet

- Mange i Oslo er fortsatt avhengig av bilen for å komme seg til jobb eller for å få levert barna i barnehagen. Nye tall viser at om lag en tredjedel reiser med bil. Det har blitt færre som bruker bilen til jobb i hverdagen, men vi ønsker å gjøre det enda enklere å la bilen stå.
- Kollektivtilbudet i ytre by, både på øst- og vestkanten er betydelig dårligere enn i sentrum og indre by. For at alle, også de som bor eller jobber i ytre by, skal kunne bruke kollektiv til jobb må tilbudet forbedres.

Dette har byrådet gjort

1. Økt avgangene på t-bane, buss og trikk. Det har blitt over 4 000 flere avganger ukentlig siden byrådet startet i 2015.

2. Antallet kollektivreisende har økt. I 2017 var det totalt 371 millioner påstigninger på Ruter i Oslo og Akershus, en økning på 5,9 prosent fra 2016. Veksten fortsatte til 387 millioner i 2018, enda 16 millioner økning fra 2017. Samtidig har biltrafikken over bomsnittene blitt redusert med 5 %.
3. Vi har satt ned billettprisene for barn og unge: Grensen for barnebillett har økt fra 16 til 18 år, og alle barn under 6 år får nå reise gratis.

Dette vil vi gjøre de neste fire årene

SV har som ett av fem hovedkrav etter valget å øke avgangene på kollektiv, sånn at kollektivtransport er mer tilgjengelig i hele byen.

Grepene vi foreslår er:

- Så hyppige avganger som mulig på t-banen.
- Avganger hvert 5. minutt på alle avganger i indre by og de viktigste strekningene i ytre by. Det er i dag 18 ruter som ikke har 5-minutters avganger i rushtiden som vil få det med vårt forslag.
- Avganger hvert 10. minutt i rushtiden på alle andre avganger i ytre by. Det vil bety at 26 bussruter som ikke har det i dag, vil få avgang hvert 10. minutt i rushtiden.
- Totalt vil det bli 44 ruter som får flere avganger med vårt forslag, og totalt vil det si 805 flere avganger.

Relevante fakta

- Ruter har slått fast at «Frekvensen er den kvaliteten på kollektivtilbudet som er det mest avgjørende for om kundene velger å reise kollektivt eller ikke.» Hyppige avganger er nødvendig både for å hindre lang ventetid på bussen du skal ta, og for å gjøre det enkelt å bytte mellom ruter for de som trenger det. For å oppnå «nettverkseffekt», altså at folk tar bussen uten å tenke på når avgangene er, er det nødvendig med 10-minutters avganger eller hyppigere. Da unngår man også at folk legger inn ekstra tid for å være sikker på å rekke en spesifikk avgang. 10-minutters avganger og hyppigere er derfor nødvendig for å konkurrere med andre transportmidler, særlig bil.
- De fire viktigste behovene til kollektivreisende er, ifølge Ruters egne undersøkelser: (i) Å kunne reise når det passer meg, (ii) Stole på at jeg kommer frem i tide, (iii) Reise på den raskeste måten. Hyppige avganger er nødvendig for alle disse tre
- Ruter selv har konkludert med at det er for få bussavganger i Groruddalen. Ruter skriver i en behovsanalyse for Groruddalen fra mai 2017 at «Busstilbudet har god flatedekning, men har for lav frekvens til å kunne tilby gode byttemuligheter mellom ulike linjer (nettverkseffekt) (...) Det er behov for å styrke busstilbudet som supplerer det

skinnegående tilbudet i Groruddalen. Tiltak kan være å øke frekvensen og effektivisere linjetraseene for å oppnå raskere reisetid»

- Det er 69 000 arbeidsplasser i Groruddalen. De ligger ikke langs t-banelinjene i like stor grad som boligene. Det øker behovet for busslinjer som et supplement til t-banen.

Spørsmål og svar

Rutene som har sjeldne avganger har det vel fordi det er få passasjerer. Er det ikke dumt å legge ressursene i å få masse flere busser som kjører på allerede fulle veier på ruter hvor det egentlig ikke er behov?

Hvis vi skal legge til rette for at folk skal kunne komme seg på jobb, skole og til barnehage uten bil må det være hyppige avganger over hele byen. Ruter har selv konkludert med at hyppige avganger er det viktigste for kollektivreisende, og de har analysert at bussavgangene i Groruddalen går for sjeldent.

Hvorfor øker dere ikke heller avgangene på t-banene som er stappfulle?

Vi skal også øke antall t-baneavganger. Men nå er kapasiteten i t-banetunnelen i Oslo sentrum sprengt og det er ikke plass til flere tog. Derfor må vi bygge en ny t-banetunnel for å få hyppigere avganger på t-banen til øst og vest. Det har byrådet lagt frem et forslag om og den skal stå ferdig i 2025.

Er det ikke bedre å tenke på nye måter å legge opp kollektivtilbudet på, som direkteruter til arbeidsplassene til folk, heller enn å bare øke avgangene på rutene som eksisterer?

Jo, derfor skal vi også se på muligheten for å etablere nye ruter som er mer effektive og samarbeider med ruter om mange nye løsninger for å få folk til å ta noe annet enn bilen til jobb. Men uten hyppige nok avganger på bussrutene vil de ikke bli brukt. Derfor er det også helt avgjørende å øke antall avganger, i tillegg til andre tiltak.

Hvorfor øker dere ikke kapasiteten på de rutene som virkelig er sprengte, som 21-bussen og 37-bussen?

Noen bussruter har allerede nådd maks kapasitet. Om vi setter inn flere busser der, vil det føre til trafikkork og kaos gjennom sentrum, som ikke vil gjøre situasjonen bedre. Vi må heller bygge

ny t-banetunnel, gjøre det lettere å sykle og andre grep for å få lettet kapasiteten på de mest overbelastede rutene.

Hvor mange ekstra avganger er det snakk om, og hvor skal de gå?

Det er vanskelig å si eksakt hvor mange ekstra avganger i uka som må til for å nå målet. Rutene endrer seg kontinuerlig og flere ruter overlapper hverandre på deler av strekningen, men ett anslag er mellom 3000-4000 flere avganger i uka.

Eksempler:

- Linje 32 behov for flere avganger mellom Kværnerbyen og sentrum. Denne går hvert 15. minutt og har i dag ikke ekstra busser i rushtiden.
- Linje 25 som går mellom Majorstua, Kjelsås, Årvoll, Veitvet, Furuset og Lørenskog går 10-minuttersruter i morgenrushet. Burde ha hyppigere avganger.
- Linje 28 som er en rushtidsrute og går langs Ring 2 mellom Helsfyr og Fornebu går i dag hvert 10. minutt, burde gå hyppigere.
- Linje 43 og linje 54 fra sentrum og nordover har behov for hyppigere avganger i rushtiden.

Se egne faktaflak på:

- *Miljø og klima*
- *Bompenger*
- *T-banetunnel*