



Til Transport- og kommunikasjonskomitéen

Dato: 14.06.2024

## **KOLLEKTIVTRAFIKKFORENINGENS INNSPILL TIL KOMITÉENS BEHANDLING AV DOK 8:160 S (2023-2024) «REPRESENTANTFORSLAG OM Å GJENÅPNE VEISYSTEMET I OG RUNDT OSLO»**

Vi viser til Representantforslag om å gjenåpne veisystemet i og rundt Oslo jf. dokument 8:160 S (2023-2024) som ligger til behandling i komitéen. Vi tillater oss å oversende våre innspill til behandlingen av forslaget.

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester. Vi organiserer de fylkeskommunale administrasjonsselskapene i kollektivtrafikken med ansvar for innkjøp av kollektivtjenester.

### **Fremkommelighet er svært viktig for de kollektivreisende**

Mindre tid i kø og mer forutsigbare avgangstider for kollektivtrafikken er svært viktig for de reisende, og for kollektivtrafikkens konkurransekraft. De samfunnsmessige gevinstene av bedre fremkommelighet for buss, trikk og bybane er store, bare i Oslo og Akershus anslås det at kollektivreisende står i kø for en halv milliard kr. hvert år. Bedre fremkommelighet bidrar også til mer effektiv drift, ved at man også kan kjøre flere avganger innenfor samme økonomiske rammer.

Kollektivtrafikkforeningen over tid vært opptatt av å styrke fremkommelighet for kollektivtrafikken, og bedre konkurransekraften for kollektivtrafikken også ved redusere fordelene ved bruk av elbil i byområdene. I rapporten «Ny normal for kollektivtransporten», utarbeidet i 2022 av en arbeidsgruppe fra Jernbanedirektoratet, Kollektivtrafikkforeningen, KS, NHO Transport, Spekter og Statens vegvesen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, er en av anbefalingene på kort sikt å « redusere fordelene for bruk av elbil i og i nærheten av byområder, særlig i bomringer, i kollektivfelt og for parkering i byer. Slik får disse bilistene riktigere signaler om kostnadene ved bruk av veikapasitet».

### **Erfaringen etter 6. mai er at bussen kommer raskere frem**

Erfaringene så langt etter at elbilene fra 6. mai ikke lenger har lov til å kjøre i kollektivfeltene i Oslo og Akershus, er helt i tråd med disse vurderingene. Tall fra Ruter viser at bussene kommer raskere frem, med færre svært store forsinkelser, mindre variasjon i kjøretidene, og dermed større forutsigbarhet for de reisende. Eksempelvis har den gjennomsnittlige kjøretiden på strekningen mellom Holmen og Oksenøyveien blitt redusert fra 15 minutter til 12 minutter i gjennomsnitt.



Disse endringene har kommet før Ring 1 stenger for trafikk 1. juli, og de konsekvensene dette forventes å medføre for trafikksystemet.

Det er verdt å minne om at Klimautvalget 2050 peker på at transportpolitikken må utvikle langt mer ressurs- og energieffektive løsninger, og at vi som reiser må dele mer på transportmidler og reiser i årene fremover, for å nå klima- og miljømålene. Sammenliknet med dagens situasjon innebærer dette at kollektivtrafikken må ta langt større markedsandeler fra privatbilen.

**Konklusjon:**

På den bakgrunn vil Kollektivtrafikkforeningen sterkt fraråde komitéen å vedta forslag 1 og 2 i representantforslaget.

Vi støtter forslaget punkt 3 om å styrke kollektivtilbudet i regionen, og viser i den sammenheng til vårt høringsforslag om et nasjonalt kollektivløft i Nasjonal transportplan.

Som ledd i dette vil vi også oppfordre komitéen til å satse enda mer på fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken, i tråd med de statlige transportvirksomhetenes anbefaling. Vi viser til våre innspill til Nasjonal transportplan, og følgende forslag til verbalforslag:

- Stortinget ber regjeringen prioritere fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk som innsatsområde i byvekstavtalene, med mål om å omprioritere statlig og lokalt veiareal fra privatbiler til kollektivtrafikk, sykkel og gange.
- Stortinget ber regjeringen raskt fremme nødvendige forslag om lov- og forskriftsendringer som åpner for å bruke automatisk trafikkontroll (ATK) med formål å bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken.
- Stortinget ber regjeringen om å slå fast en «lokal handlefrihetsregel» om at byene som hovedregel skal få lov til å prøve ut ny teknologi og løsninger i transportpolitikken.

Med vennlig hilsen,  
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting  
Daglig leder

Daniel Rees  
Spesialrådgiver