



Styret i Dalsåsen velforening  
Postboks 129 Mortensrud  
1215 Oslo  
E-post: [styret@dalsasen-vel.no](mailto:styret@dalsasen-vel.no)

Oslo, 05. November 2018

Byråd for miljø og samferdsel  
Rådhuset  
Rådhusplassen 1  
0037 OSLO  
E-post: [postmottak@byr.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@byr.oslo.kommune.no)

### **Bussforbindelse til Dalsåsen (lille Dal).**

8. april i år ble det gjennomført ruteendringer i Bydel Søndre Nordstrand, blant annet ved opprettelsen av en ny linje 73 mellom Passop/Brenna til Holmlia stasjon, via Mortensrud-Kantarellen og Hauketo.

Bakgrunnen er ifølge Ruter å kunne gjøre det enklere å reise på tvers i bydelen.

Opprettelsen av den nye linje 73 innebar imidlertid at forbindelsen mellom Mortensrud og Dalsåsen (Linje 72A) ble lagt ned.

Linje 72A betjente beboere tilknyttet Dalsåsen velområde med 145 boliger. Ut fra antall boliger kan man grovt anslå at det bor mellom 400-500 mennesker i vårt vel, i tillegg til beboere på Søndre og Lille Dal som også berøres av ruteomleggingen.

Nedleggelsen av lokalbussen har vakt stor oppstandelse og sterkt engasjement blant beboerne i området, både i organisert form gjennom gruppen «Buss til Dal» og ved individuelle initiativ og reaksjoner.

Med bakgrunn i dette engasjement, kom saken oppe til behandling i Bystyret 26. september 2018, hvor Bystyret stemte for å be *«byrådet vurdere alternative løsninger for å sikre et tilfredsstillende kollektivtilbud fra Dal og bystyret informeres på egnet vis»*,

og videre

*«Bystyret ber byrådet om må få gjennomført en vurdering av kollektivtilbudet til innbyggerne på Dal og rapportere tilbake til bystyret innen utgangen av 2018»*

Styret i Dalsåsen vel ønsker gjennom dette innlegg å underbygge fakta, konsekvenser og det engasjement denne saken har skapt blant beboerne.

Etter nedleggelsen av vår lokalbuss, ligger nå nærmeste bussholdeplass for beboere i Dalsåsen velområde i Brennaveien (holdeplass betegnet som Dalssvingen), noe som medfører en økt gangvei i forhold til tidligere på mellom 400 til 600 meter for majoriteten av beboerne. Fra tidligere hadde man en gjennomsnittlig gangavstand på 300-400 meter til de to bussholdeplasser som ble betjent av vår lokalbuss. I de økte antall meter gangvei ligger også en høydeforskjell på mellom 25 til 40 meter, avhengig av hvor man bor.

Senior kommunikasjonsrådgiver i Ruter, Knut-Martin Løken, siteres i en artikkel i Nordstrand Blad 21. mars i år at «*han har vært i Dal og gått opp strekningen. De som bor lengst unna, øverst på Dal, får en knapp kilometer å gå til holdeplassen*».

Nå er ikke hverken styret eller beboerne i Dalsåsen velforening generelt motstandere av økt fysisk aktivitet og underkjenner heller ikke den positive effekt dette har på helsen, men mener at slike utsagn forenkler problemstillingen og debatten og samtidig kanskje gir et bilde av en noe lettvtint og unyansert saksbehandling og beslutningsprosess hos Ruter.

Det er helt andre faktorer som spiller inn i dette og som skaper det engasjement man nå opplever. Dette kan kort oppsummeres i hensynet til;

- ulike aldersgrupperinger
- helseutfordringer
- behov for trygghetsfølelse
- krevende vær og føreforhold (ofte dårlig brøytet kommunale gangveier)
- opprettholdelse av et attraktivt sted å bo (eller flytte til)

En undersøkelse gjennomført av styret i mars i år viser at gjennomsnittsalderen blant de 145 hjemmelshaverne i Dalsåsen velforening er 59 år.

24% av hjemmelshaverne er mellom 70 til 90 år. Hvis man antar at majoriteten, eller en del av disse, har en ektefelle eller samboer i tilnærmet samme alder, blir antall berørte eldre beboere stor.

En økning på mellom 400 til 600 meters ekstra gangvei til/fra bussen, på glatt og mørkt føre for en eldre person (kanskje med bæreposer med varer), bør i så tilfelle heller tilskrives konto for økt risiko snarere enn å anses for helsebringende.

For familier i område som har skolebarn/ungdom boende hjemme, representerer bortfall av nærbussen at et trygghetsmoment er blitt borte. Bekymring ligger ikke prinsipielt i at barn nå må gå noen hundre meter ekstra på vei til en buss som skal frakte de til skolen eller fritidsaktiviteter. Det er heller vissheten både for barna og foreldrene at det nå er lengre vei mellom bussholdeplass og hjem, noe som er med på å skape økt utrygghet både for barna, og for foreldrene som sender dem av gårde.

Alle de nevnte faktorer bidrar til at terskelen for å ty til bruk av privatbil som transportmiddel blir lavere enn tidligere.

Dessverre erfarer vi dette allerede, hvor antall biler på våre veier har økt de siste månedene.

Dette gagnar hverken trafiksikkerheten i nærområde, Byrådets miljøambisjoner eller underbygger Ruters målsetning i handlingsplan om helhetlig mobilitetsstyring.

Styret vil understreke verdien av å fortsatt kunne ha et lokalt busstilbud i vårt nærområde, ikke bare med tanke på de som bor der i dag, men vel så viktig som et incitament for å gjøre området til et attraktivt sted for fremtidige boligkjøpere å etablere seg i.

At linje 72A ikke alltid har vært fylt med tilstrekkelig antall passasjerer til å gå i økonomisk balanse for Ruter, har vi ikke grunnlag for å benekte. Det er dog overraskende at man i omstrukturingsprosessen ikke har tatt i betraktning den sosiale og miljømessige faktoren som lokalbussen spiller, og ut fra dette kommet opp med alternativer til full nedleggelse. At lokalbussen faktisk spiller en stor rolle for beboere i området, kommer jo tydelig til syne ved det engasjement som utvises.

Oslo kommunes nylige trivselsundersøkelse for de ulike bydeler i Oslo viser at Søndre Nordstrand scorer lavest blant bydelene, både på generell trivsel i bydelen og på kollektivtilbudet i sitt nærområde (Kilde: Kantar TNS).

Dalsåsen velområde har i kontrast til resultatet fra undersøkelsen klart å opprettholde en høy trivselsfaktor gjennom mange år, noe vi er stolte av og opptatt av å opprettholde og forhåpentligvis også øke i fremtiden.

Da er vi avhengig av at politikerne ser verdien av dette, og ikke gir Ruter anledning til å la kortsiktig bedriftsøkonomiske hensyn få ødelegge trivselsgrunnlaget vårt.

Vi ville se det som naturlig at man i en slik omstrukturingsprosess som Ruter nå har gjennomført hadde utført en noe grundigere konsekvensutredning, og ut fra denne forsøkt å finne en balanse (eller kompromiss) mellom ytterpunktene hvor også de sosiale og miljømessige faktorene blir gitt nødvendig tyngde.

Et godt kompromiss mellom økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft kan for eksempel kan være:

- Alternering av dagens linje 73 opp til Dalsåsen på de mest aktuelle tidspunktene.
- En lokal matebuss (f.eks. minibuss) mellom Dalsåsen og Brennaveien (holdeplass Dalssvingen).

Ruters hovedargument for å nedlegge vår lokålbuss (72A) og etablere en ny rute 73 mellom Brenna og Holmlia har vært å legge til rette for et tilbud som gjør det enklere å reise på tvers i bydelen.

Enkelte av våre meget engasjerte beboere har over tid «testkjørt» bussruten for å få et inntrykk av hvor mange som benytter seg av den nye gjennomgående forbindelsen. Tilbakemeldingene er at den absolutte majoritet av passasjerene allikevel går av på Mortensrud. Dette virker ikke overraskende på oss, og bare bekrefter at tverrforbindelser burde ha et kollektivknutepunkt (som Mortensrud er) som utgangspunkt.

Det man da har oppnådd ved omleggingen er dessverre ikke å skape et opplevd bedre kollektivtilbud i bydelen, men snarere å skape stor misnøye i den delen av bydelen hvor trivselsfaktoren frem til nå har vært over gjennomsnittet.

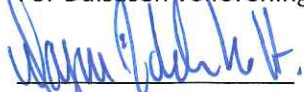
Vi håper med dette at Byrådet gjennom sin eierposisjon i Ruter kan påvirke og omgjøre beslutningen, og på den måte bidra til en løsning som gjør at ikke bare de bedriftsøkonomiske hensyn blir vektlagt.

At det er mulig å omgjøre tidligere vedtak på bakgrunn av et sterkt beboerengasjement, er noe gjeninnføringen av bussrute 71A mellom Bjørndal og Tollboden i 2016 er et eksempel på.

Vi stiller gjerne til samtale for å underbygge/klargjøre saken ytterligere hvis ønskelig.

Med vennlig hilsen

For Dalsåsen velforening



Magne Ridderholt

Styreleder