

Kronikk Aftenposten 31.03.16:

FAST BÅTFORBINDELSE TIL BYGDØY - GRØNN POLITIKK I PRAKSIS

På Bygdøyhalvøya ligger Oslos og Norges største konsentrasjon av museer. Bygdøys syv museer har appell til et helt verdenspublikum. Museene har årlig mer enn en million besøkende. Ingen norske museer eller museumsfylker i nærheten av å oppnå tilsvarende tall. Samtlige museer hadde økning i besøkstallene i 2015.

Bygdøymuseenes største utfordring er transport- og trafikkproblemene. Hoveddelen av trafikken til museene går over hovedveinettet. Her kjører turistbuss, privatbiler og rutebussen (linje 30). En mindre del av de besøkende kommer med Bygdøyfergen fra rådhuskaia til Bygdøynes. Etter at samarbeidet mellom Ruter og AS Bygdøyfergene ble avsluttet i 2014 har Ruter ingen ordinær rutegående båttrafikk fra Oslo sentrum til Bygdøy.

Veiene ut til Bygdøy er ikke dimensjonert for den omfattende sommertrafikken. Det er ofte kork ved viktige knutepunkter og lokalbefolkningen opplever tidvis at barnas skolevei er utrygg. Problemet forsterker seg på dager med cruiseanløp, hvor et stort antall besøkende i løpet av noen få korte timer skal bringes med buss til Bygdøys ulike museumsdestinasjoner. I sommersesongen utgjør i tillegg trafikken til badestedene en meget stor belastning på veinettet.

Det mest effektive tiltaket for bedring av situasjonen vil være at langt mer av trafikken til museene og badestedene tas sjøveien. Den private Bygdøyfergen er et godt tilbud til sommerturister. For at sjøveien som alternativ skal kunne monne er det nødvendig med et helårs rutebåttilbud, med større kapasitet, hyppige avganger og flere destinasjoner. Det er også ønskelig med effektive shuttlebussløsninger fra Dronningen/Bygdøynes til Folkemuseet, Vikingskipshuset og Holocaustsenteret. El.-drevne shuttlebuss og el.-drevne båter kan gjøre dette til en svært miljøvennlig løsning. En fast rutegående båtforbindelse fra Sørenga via Operaen, Rådhusbrygga og Tjuvholmen til Dronningen, Bygdøynes, Huk og Bygdøy Sjøbad vil være et fantastisk tilbud til Oslos befolkning og byens mange turister. Et slikt tilbud vil redusere den veibaserte trafikken gjennom Oslo sentrum/vest, og på denne måte også representere et viktig bidrag i det overordnede arbeidet med begrenning av miljøbelastningene i Oslo by.

Ruters nye langtidsstrategi «M2016» ble presentert sommeren 2015. Om båttilbudet sier Ruter at det «.. skal betjene områder på tvers der sjøveien er tidsbesparende». Båtforbindelsen Oslo sentrum-Bygdøy er likevel ikke omtalt. Båtruten til Bygdøy er ikke konsesjonsbelagt. Det bør være en overkommelig oppgave for Ruter å få plass en fast rutegående båtforbindelse til Bygdøy, i første omgang gjerne gjennom en ny driftsavtale med Bygdøyfergene. Omfanget av tilbudet vil så gradvis kunne bygges ut over tid.

Spørsmålene til Ruter kan også adresseres Oslos nye Byråd. I Byrådets politiske plattform er reduksjon av klimautslipp og økt satsting på kollektivtrafikk svært sentrale punkter. Fast båtforbindelse til Bygdøy kan her være en gavepakke til Oslos byregjering. Vårt spørsmål til Byrådet og til byråd for miljø og samferdsel, Lan Marie Ngyen Berg er derfor: «Vil Byrådet ta initiativ til at det raskt iverksettes tiltak for etablering av en fast rutegående båtforbindelse fra Oslo sentrum til Bygdøy?»

Museumsdirektør Håkon Glørstad, Kulturhistorisk museum/Vikingskipshuset

Museumsdirektør Olav Aaraas, Norsk Folkemuseum/Norsk Maritimt Museum

Museumsdirektør Geir Kløver, Frammuseet

Museumsdirektør Martin Biehl, Kon-Tiki Museet

Direktør, Guri Hjeltnes, Senter for studier av Holocaust og livssynsminoriteter