



Oslo kommune
Samferdsels- og miljøkomiteen

[09/02019-2]

Sak 13 K2010 - Ruters strategiske kollektivtrafikkplan - Byrådssak 206 av 15.10.2009
Sendt til bystyret.

Samferdsels- og miljøkomiteen har behandlet saken i møtet 03.02.2010 sak 13

Følgende representanter deltok under behandlingen av saken:

Rune Gerhardsen (A), Berit Jensen Riis (F), Annelise Høegh (H), Eivind Heløe (H), Øystein Sundelin (H), Terje Lauritzen (F), Trine Dønhaug (SV), Guro Fjellanger (V), Ingrid Baltzersen (R), Anne Cathrine Berger (A), Jack Grimsrud (A).

Arbeidsgruppe:

Annelise Høegh (H) leder, Jack Grimsrud (A), Berit Jensen Riis (F), Heidi Rømming (SV) (ut 01.01.2010), Andreas Behring (SV) (inn 01.01.2010), Guro Fjellanger (V), Ingrid Baltzersen (R).

Høring:

Arbeidsgruppen hadde 26.11.2009 og 03.12.2009 møte med forskere, berørte virksomheter og organisasjoner.

Dokumenter innkommet:

- 26.01.2010 fra Majorstuen Vel og Homansbyen Vel - Ruterutvalget - K2010 - Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2010-2030 (09/02019-4).
- 03.02.2010 fra Byråd for samferdsel, miljø og næring Jøran Kallmyr - Notat 18/2010 - K2010 - Oppfølging av kollektivmeldingen og status for vedtakene i sakene - spørsmål fra Samferdsels- og miljøkomiteen (09/02019-5).

MERKNADER:

1. Visjoner og mål

1.1 Miljø og klima

Komiteen viser til at over halvparten av Oslos klimagassutslipp kommer fra biltrafikk, og i all hovedsak fra privatbilbruk. Komiteen viser til at Oslo kommune har forpliktet seg til å kutte klimautslippene med 50% fra 1990-nivå innen 2030.

Komiteen mener kollektivtransporten er ett av Oslos viktigste redskap for å få ned utslippene av klimagasser. Et godt kollektivtilbud med høy kvalitet, god fremkommelighet, hyppige avganger, lave priser og god flatedekning er avgjørende for hvorvidt Oslo klarer å nå klimamålsetningene. Biltrafikken gir, i tillegg til betydelige utslipp av klimagasser, miljøproblemer som lokal forurensning og svevestøv, dårlig luftkvalitet, støy og legger beslag på store arealer. I tillegg gir mye biltrafikk inn til og i Oslo store problemer med kø og tidstap for byens borgere, arbeidstakere, arbeidsgivere og næringsliv.

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H, SV, V og R, mener ambisjonsnivået for planen må oppjusteres. Planen bygger på en forutsetning om 36% vekst i biltrafikken. Kommunens klimaambisjoner forutsetter derimot en sterk nedgang i bilbruken og overgang til lavutslippsbiler i Oslo. Klimamålet innebærer en økning av kollektivtrafikken på 150% i løpet av 20 år iflg Gustav Nielsen, TØI, og dette må planen gjenspeile.

Et annet flertall, medlemmene fra A, SV, V og R, mener at det i K2010 bør settes kvantitative mål for utslipp fra Ruters egen virksomhet på kort og lang sikt. Utslippsmålene bør gjelde relevante miljøparametere som drivhusgasser, støv, støy, avfall og giftige stoffer.

Komiteen medlemmer fra H og F viser til at Ruter arbeider med å legge frem en miljøstrategi for kollektivtransporten i Oslo. Her bør konkrete mål for miljøforbedringer legges frem, f.eks. ved innføring av biogass i bussdriften. Kollektivtransportens miljøregnskap må sees i sammenheng med et samfunns miljøregnskap der redusert bilbruk inkluderes.

1.2 Utvikling av kollektivtrafikken

Komiteen mener kollektivtilbudet i stor grad er bestemmende for hva slags by Oslo er og kommer til å bli i fremtiden. Da 1950-tallets politikere i Oslo bygget ut T-banesystemet la de grunnlaget for den byen Oslo er i dag.

Komiteen mener oppgaven er å bringe Oslo som kollektivby inn i en ny æra. Derfor er det viktige med tydelige og synlige mål og ambisjoner. Planen gir mange signaler om en slik satsing, og det er således av stor betydning at bystyret støtter opp om de hovedmål for kollektivtrafikken som Ruter trekker opp i K 2010. Buss, trikk og T-bane skal være ryggraden i Oslos kollektive transportsystem.

Komiteen viser til at det foretas ca. 190 millioner kollektivreiser i Oslo hvert år (2008- tall), hvorav T-banen alene står for 73 millioner reiser. Dette er 30 prosent flere enn med NSB for hele Norge. Hvis man sammenligner Oslos kollektivtrafikk i forhold til f. eks regularitet og kundetilfredshet med NSB, er det ingen tvil om at Oslos kollektivtrafikk kommer langt bedre ut også på dette området.

Komiteen mener at dersom bystyret skal kunne følge den videre utviklingen av kollektivtrafikken i byen er det betydningsfullt med rullerende fireårs handlingsprogrammer slik Ruter legger opp til. Det sikrer både langsiktighet, ved at handlingsprogrammene fastsettes for fire år, og fleksibilitet ved at det annethvert år kan gjøres justeringer i planen.

Komiteen ber byrådet orientere komiteen om de årlige handlingsplaner for kommende år.

Komiteens medlemmer fra A, SV og R vil at strategiplanen for Ruter skal sendes ut på høring, til bydelsutvalg og andre interessenter.

Komiteen mener utbygging av infrastruktur for kollektivtransporten er en like selvfølgelig del av infrastrukturutbyggingen for en by i vekst som utbyggingen av skoler og barnehager, og bør således behandles på samme måte. Effektiv transport er en forutsetning for en velfungerende by.

Komiteen mener utviklingen av kollektivtransporten må ta utgangspunkt i de planer og vedtak bystyret tidligere har gjort i blant annet kollektivmeldingen fra 2004 og sak om oppfølging av kollektivmeldingen fra 2005.

Komiteen mener det er viktig å sørge for et mest mulig effektivt transportsystem, og viser til vedtak om samordning av driftsartene i kollektivmeldingen. Komiteen mener prinsippene og prioriteringene i bystyrets behandling av kollektivmeldingen fortsatt skal ligge fast, og at arbeidet med bedre samordning skal prioriteres.

Komiteen mener at kostnadseffektivitet og rasjonell drift innen kollektivtrafikken er grunnleggende for å oppnå et best mulig tilbud til passasjerene.

Komiteen vil peke på at målrettet innsats gjennom en årrekke i form av økte tilskudd til kollektivtransporten gjennom budsjettforlikene som blant annet har muliggjort frekvensøkninger, bedret skinneinfrastruktur og fornying av stasjoner, rimeligere månedskort og innkjøp av nytt vognmateriell.

Komiteens flertall, medlemmene fra H, F og V viser til at sammen med en mer hensiktsmessig organisering av kollektivtransporten har dette bidratt til at kollektivandelen nå er oppe i ca. 40 % av all motorisert transport. De siste årene har trenden vært at biltrafikken minker, samtidig som antall passasjerer som bruker kollektivtransport øker.

Komiteen mener at det må være en klar målsetting at kollektivandelen skal fortsette å øke på bekostning av biltrafikken i årene fremover. Økt kollektivtrafikkapasitet og økte kollektivandeler er en effektiv løsning for å redusere miljøbelastninger lokalt og globalt, og et viktig bidrag i forhold til å begrense kø, kork og kaos.

Komiteen viser til at det er viktig at kollektivandelen både innenfor Oslo og over Oslos kommunegrense økes ytterligere og at en større del av gods og varer til og fra Osloregionen transporteres med sjøtransport eller jernbane.

Et annet flertall, medlemmene fra A, H, SV, V og R, viser blant annet til at for å erstatte dagens fellestunnel i T-banesystemet ville Oslo hatt behov for en motorvei med tolv felt. Disse medlemmer mener at kollektivtilbudet avgjør i hvilken grad det er mulig å legge til rette for et levende sentrum og levende lokalmiljøer.

Komiteens medlemmer fra H og F mener at nytenkning og regningssvarende kapasitetsutvidelse er viktig innen kollektivtrafikken. Disse medlemmer vil derfor fremheve forslaget om superbuss (bussbane) og utredning av dette som spennende.

Komiteens medlemmer fra F vil fremheve at trikken årlig mottar et tilskudd på kr. 317 mill kroner og av dette produserer 585 plasskm. Tilsvarende tall for buss er 306 mill kr og 1277 plasskm. og for T-bane 400 mill og 2769 plasskm., altså en langt høyere effektivitet for buss

og T-bane. Disse medlemmer vil, basert på overnevnte fakta, ikke støtte prosjekter som trikk i Kirkeveien og sentrumsringen.

1.3 Universell utforming

Komiteen vil understreke at det må være en forutsetning at kollektivtransporten i Oslo skal være universelt utformet, i tråd med lovverket og kommunenes egen strategiske plan for universelt utforming. Dette er ikke bare helt nødvendig for at en rekke mennesker med nedsatt funksjonsevne skal kunne benytte seg av kollektivtilbudet på lik linje med andre, men vil også gjøre det enklere for alle andre reisende.

Komiteen legger til grunn at det stilles ufravikelig krav om at alle nybygginger og nyinvesteringer i materiell er universelt utformet og at det utarbeides en plan for hvordan og når eksisterende materiell og anlegg skal oppgraderes til full universell utforming.

Komiteen mener at universell utforming i regi av Ruter må koordineres med universell utforming av jernbanen slik at ledelinjer, skilting, billettsystemer etc. utformes enhetlig og får en universell og gjenkjennelig design på tog, bane, trikk og buss samt stasjonsområdene. Spesiell fokus må rettes mot enkel og lett forståelig utforming av billettautomater og billettsystemer slik at disse kan brukes av alle mennesker. Informasjons- og alarmsystemer må oppfattes og forstås av både døve og blinde og rømmingsveier må være dimensjonert slik at de kan brukes av alle.

Komiteen vil trekke frem viktigheten i at Ruter samarbeider med de funksjonshemmedes interesseorganisasjoner, slik at de har en reell påvirkning i en tidlig fase på planleggingen.

1.4 Prioritering av kollektivtrafikken

Komiteen mener det må være en overordnet strategi å få flere trafikanter over til kollektivtrafikken ved hjelp av en aktiv prioritering av kollektivtrafikken. Komiteen er opptatt av at tiltak for å redusere omfanget av bilbruk må kombineres med et velutviklet kollektivtilbud. Komiteen mener at Ruters strategi derfor må være å ta hensyn til planene for veiutbygging i regionen. Et tiltak i den sammenheng kan være å få veimyndighetene til å sette av felt for personbiltrafikk på fylkes- og riksveiene til kollektivtrafikk, så fremt veikapasiteten og trafikkforholdene er lagt til rette for det.

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H, F, SV og V, mener at dette innebærer en grundig analyse av dagens kollektivtilbud på strekninger som vurderes for kollektivfelt og om det er andre mangler ved tilbudet som bør dekkes før man setter av ett felt til buss.

Et annet flertall, medlemmene fra A, H, SV, V og R vil trekke frem Festningstunnelen, der man har etablert midlertidig kollektivfelt, som vellykket.

Et tredje flertall, medlemmene fra H, F og V mener utviklingen av hovedstadsregionens samferdsel må kombinere et godt utbygget kollektivtilbud, med et velfungerende veisystem for å ivareta behovene til pendlere og næringsliv.

Et fjerde flertall, medlemmene fra A, SV, V og R, vil understreke at det ikke vil være mulig å bygge seg ut av bilkøene med stadig nye veier.

2. Rammebetingelser

2.1 Regional utvikling

Komiteen mener at K2010 burde i større grad fokusere på at langsiktig kollektivtrafikkutbygging i Oslo og Akershus skjer i tråd med overordnet strategier for fremtidig bosetting og næringsutvikling i Østlandsregionen og i samspill med NSB's intercity-triangel (dobbeltspor mellom Skien, Halden og Lillehammer). Det må vises ulike scenarier for utviklingen på Østlandet frem mot 2030, og kanskje lenger, og Ruters strategier må anskueliggjøres i forhold til disse.

Komiteen viser til at Oslo er en by i sterk vekst og har kontinuerlig behov for nye bolig- og næringsarealer. Komiteen vil presisere at forutsetningen for en miljømessig vellykket byutvikling er sterk sammenheng mellom utbyggingsområdene og kollektivtransporten. Det må være et bærende prinsipp at kollektivtilbudet skal være på plass samtidig med at et nytt byområde tas i bruk. Det skaper gode og miljøvennlige reisevaner og bygger opp om Oslos knutepunktstrategi.

Komiteen mener at kollektivtrafikksatsingen må skje i de deler av regionen som gjør at flest mulig trafikanter velger kollektivtrafikk fremfor bil. Slik situasjonen er nå virker det å være langs nordøst- og sørøstgående traseer de største endringene i form av økt bosetting og ny arbeidsplassetablering vil skje, eksempler er Bjørvika, Økern, Groruddalen, Lørenskog og Romerike. Kollektivdekning for disse områdene bør i den neste planen, K2012, få særlig oppmerksomhet. Tettsteds- og senterutvikling i Oslo og Akershus bør foregå rundt kollektivknutepunktene.

Komiteen vil presisere behovet for god kollektivdekning også i Vestkorridoren og forventer at løsninger for kollektivfelt og således økt kapasitet for buss i begge retninger blir ivare tatt gjennom byggingen av ny E18 Vest. Komiteen mener det er viktig at Ruter planlegger for en slik utvikling.

2.2 Finansiering av kollektivtrafikken

Komiteen mener at en betydelig andel av fremtidig kollektivfinansiering må skje som kommunens og fylkeskommunens innkjøp av kollektivtjenester fra Ruter for Oslo og Akershus. Finansiering av Ruters virksomhet ut over 2013 synes ikke tilfredsstillende beskrevet i K 2010. Senere planer må skissere ulike scenarier for fordeling av finansieringen mellom offentlige innkjøp av kollektivtjenester, bompengefinansiering, billettinntekter samt midler fra Oslopakke 3 og andre inntekter.

Komiteen viser til den statlige belønningsordningen for bedre kollektivtransport og redusert bilbruk, og mener dette bør bli en viktig fremtidig inntektskilde for regionens kollektivtransport. I forbindelse med klimaforliket på Stortinget ble det fastsatt en rekke nye krav for å få en vesentlig andel av disse midlene. Det ble blant annet stilt krav om forpliktende avtaler mellom staten og søkerkommuner om bedring av kollektivtilbud og restriksjoner på bilbruk for å få midler av ordningen.

Komiteens flertall, medlemmene fra H, F og V viser til at Bondevik II-regjeringen igangsatte en storsatsing på fremkommelighetstiltak for kollektivtransporten i de store byene, herunder

innføring av en statlig belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. Disse medlemmer er opptatt av å gjøre kollektivtrafikken enda mer attraktiv, bl.a. gjennom å innhente vedlikeholdsetterslepet innenfor skinnegående transport i Oslo for å sikre hyppigere avganger, færre driftsavbrudd og forsinkelser og redusere reisetiden. Disse medlemmer vil videre fase inn signalprioritering for buss og trikk over hele byen og fortsette arbeidet med å skifte ut gammelt vognmateriell med nytt. En avtale mellom staten og Oslo kommune må bygge på respekt for oppnådde lokale resultater.

Flertallet synes det er uforståelig at dagens kriterier for belønningsordningen ikke tilgodeser Oslo på en mer forpliktende måte og oppfordrer byråden til å ta kontakt med statlige myndigheter med henblikk på å få endret disse.

Komiteens medlemmer fra A, SV og R viser til at Oslo kommune har avvist å inngå en slik avtale, og dermed har gått glipp av en potensielt viktig finansiering av forbedring av kollektivtransporten i Oslo. Disse medlemmer mener kommunen skal inngå en slik avtale med statlige myndigheter i tråd med avtalen mellom de fleste partier på Stortinget om klimapolitikken.

2.3 Lokaltog og innfartsparkering

Togtilbudet

Komiteen viser til NSBs planer om forbedring i lokaltogtilbudet fra 2012. NSB planlegger å kjøpe 50 nye tog med 14.000 seter, og modernisere eksisterende vogner. Det nye rutekonseptet skal gjøre det enklere for publikum ved fast stoppmønster og ”stive ruter”, dvs. avganger på faste tidspunkter hver time, i tillegg til økt frekvens på de fleste linjer og relasjoner. NSB vil samarbeide med Ruter for å lage et best mulig totaltilbud ved å koordinere sitt forbedrede tilbud med Ruters tilbud, først og fremst busslinjene. Forbedringen i togtilbudet er avhengig av kapasiteten på linjenettet og vil først og fremst gjelde strekningen Asker-Eidsvoll, På Østfoldbanen vil det kunne bli økt frekvens på enkelte stasjoner (Holmlia, Hauketo og Kolbotn) fra slutten av 2012, men økt togtilbud i sørkorridoren er først og fremst avhengig av nytt dobbeltspor Oslo-Ski.

Komiteen mener at mangler ved Jernbaneverkets og NSBs tilbud i Oslo og Akershus må utbedres snarest for å sikre en god kollektivtransport. Komiteen mener det er svært alvorlig at jernbaneinfrastrukturen rundt Oslo har meget stor underdekning i kapasiteten og at dette fører til store problemer for trafikkavviklingen i og rundt Oslo. Det er fra Jernbaneverket sin side ikke gjort tilstrekkelig utredning av denne kapasiteten, særlig på strekningen Lysaker-Oslo.

Komiteen viser til at en rekke forsinkelser og innstillinger i togtrafikken skyldes feil ved jernbanens infrastruktur. En standardheving vil bidra til økt punktlighet i trafikken og færre driftsavvik. Bedre driftsstabilitet i jernbanedriften i Osloområdet vil også være positivt for landet forøvrig.

Komiteen har merket seg at regjeringen i NTP har som mål å ha Gardermobanestandard på jernbanens infrastruktur mellom Ski-Oslo S, Asker-Oslo S og Lillestrøm-Oslo S. Komiteen mener det er viktig å sikre at det etableres Gardermobanestandard på disse strekningene i løpet av de fem nærmeste årene. Komiteen vil understreke at et nytt dobbeltspor på strekningen Lysaker – Oslo S vil være helt avgjørende for å få til den nødvendige kapasitetsøkningen i togtrafikken.

Innfartsparkering

Komiteen viser til at det i 2008 var ca 10.000 innfartsparkeringsplasser ved togstasjoner i Osloområdet, herav 6000 i Oslo og Akershus. I tillegg var det ca 1200 plasser ved buss- og T-banestasjoner i Oslo og Akershus. Plassene har vært etablert og driftet av mange aktører: NSB, Jernbaneverket og kommuner. Samferdselsdepartementet slo i 2008 fast at det er Jernbaneverket som er hovedansvarlig for at det er et tilfredsstillende parkeringstilbud ved togstasjonene. Jernbaneverket mener en rimelig målsetting er å ha 12.000 plasser i Oslo og Akershus innen 20 år for å stå i forhold til forventet og ønsket vekst i kollektivtrafikken i området. Av konkrete prosjekter nevnes Dal, Lørenskog, Nittedal, Lysaker og Vestby togstasjoner og buss-stoppesteder i Frogn og Nesodden.

Komiteen mener at hovedinnsatsen når det gjelder innfartsparkering må ligge på knutepunkter forholdsvis langt ute i regionen, som kan fange opp bilistene før de kommer inn mot de sentrale deler av byområdet. Men komiteen vil også understreke viktigheten av å inkludere de små stasjonene som idag er uten parkeringsmuligheter i en samlet strategi for utvikling av innfartsparkering i Oslo-området.

Komiteen viser til strategien knyttet til innfartsparkering fastsatt i bystyrets behandling av parkeringsmeldingen hvor det blant annet påpekes viktigheten av gratis parkering mot billett i kollektivtransporten og at det skal etableres innfartsparkering også langs stasjoner i Oslo.

2.4 Organisering og konkurranseutsetting

Komiteen mener at Ruter og de andre kollektivtrafikksekselskapene hele tiden må strebe etter å få mest igjen for skattebetalernes penger, i form av et bedre kollektivtilbud og gjennom å påse at drift og organisering ikke er unødig kostnadskrevede.

Komiteen vil også understreke betydningen av at driftsoperatørene innenfor gitte økonomiske rammer kan utvikle en sterkere kundeorientering, og på den måten oppnå målet om en attraktiv kollektivtransport. Erfaringene viser at en av driftsoperatørens styrker nettopp er erfaringene fra direkte kundekontakt, og at dette var en sterkt medvirkende årsak til at ”rullende fortau” ga større billettinntekter enn kostnader.

Komiteens flertall, medlemmene fra H, F og V viser til at dagens organisering av kollektivtrafikken har gitt oss mulighet til å fastslå hva de ulike tjenester koster å drifte. Dette er til stor hjelp i planleggingsarbeidet og gir et riktigere bilde av de ulike driftsartenes styrke. Disse medlemmer viser til den positive utviklingen kollektivtransporten i Oslo har hatt de seneste årene og setter dette i sammenheng med omorganiseringen av kollektivsekselskapene.

Komiteens medlemmer fra A, SV og R mener dagens organisering av Oslos kollektivsekselskaper er uheldig. Oppsplitting i 13(?) ulike sekselskaper medfører betydelige problemer med å plassere ansvar, sørge for en helhetlig tenkning og drive en effektiv kollektivtransport. Disse medlemmer mener det er et betydelig effektiviseringspotensiale i organisasjonsformen. Disse medlemmer ber derfor byrådet i samarbeid med sekselskapene selv og deres ansatte igangsette arbeidet med effektivisering og omorganisering av Oslos kollektivsekselskaper med sikte på forenkling av organisasjonsstrukturen.

Et annet flertall, medlemmene fra A, SV, V og R, viser til det enstemmige bystyrevedtaket i kollektivmeldingen vedrørende konkurranseutsetting av kollektivtransporten; busstrafikken legges ut på anbud, men ikke trikk- og T-banedriften. Disse medlemmer mener dette

kompromisset fortsatt skal ligge til grunn, og vil understreke at det ikke er aktuell politikk å konkurransesette skinnegående trafikk (T-bane og trikk).

Komiteens medlemmer fra H og F mener en konkurransesetting av trikk og bane kan være aktuelle metoder for å oppnå en effektiv og stabil drift, etter modell fra bussdriften.

3. Planer og tiltak

3.1 Generelt

Komiteen vil understreke at en fortsatt økning i antallet kollektivreisende, samtidig som trenden med nedgang i biltrafikken fortsetter, vil kunne sikres gjennom bedre kapasitetsutnyttelse, ytterligere frekvensøkninger, fortsatt rimelige månedskort og styrking av kollektivtilbudet (særlig det skinnegående; trikk, T-bane og lokaltog). Komiteen vil peke på at Ruters strategiske kollektivplaner er viktige bidrag i denne sammenhengen.

Komiteen vil understreke nødvendigheten av at kollektivtrafikkjenestene produseres effektivt, og at det sikres høy frekvens og stabilitet slik at de reisende opplever at de får et både kvalitativt og kvantitativt godt tilbud.

Komiteen mener det er stort behov for å bygge ut T-banesystemet i Oslo. Utbygging av nye linjer og forbindelser er betydelige økonomiske løft, og utredning og prosjektering tar tid. Komiteen mener det er avgjørende at slike utredninger settes i gang nå. Dersom det ikke gjøres vil ikke Oslo være i stand til å tilby byens innbyggere et tilstrekkelig kollektivtilbud i fremtiden.

Komiteen er opptatt av at når det legges planer for hvordan kollektivtransporten skal utbygges og utvikles videre, må det legges stor vekt på kundegrunnlag, og miljøvurderingene må omfatte både energieffektivitet, klimagassutslipp, lokal forurensning og luftkvalitet, støy og arealbehov. Det må legges planer for fremtidig finansiering som inkluderer økte bidrag fra både kommune og fylkeskommune, i tillegg til bidrag fra staten, Oslopakke 3-midler og forventede billettinntekter. Videre vil gode planer for framkommelighet, der egne kollektivtraseer og kollektivgater vil være svært viktig, og der det også må tas stilling til hvordan ulike kollektivtransportmidler ikke hindrer hverandre.

Komiteen mener at sikkerhetsaspektet bør få mer plass i kollektivplanleggingen. I K2010 er det beskrevet ønske om førerløse T-baner og 2-minutters frekvens på togsettene gjennom sentrum uten at det drøftes sikkerhetsmessige konsekvenser av dette.

Komiteens medlemmer fra H og F mener at sikkerheten i alle planer må være en grunnleggende faktor. Ingen nye investeringer må settes i gang uten at det har blitt gjennomført en grundig sikkerhetsanalyse. Førerløse baner er i utlandet ofte mer sikkert enn Oslos T-banesystem, siden passasjerene ikke har tilgang til skinnegangen slik de har i Oslo.

3.2 T-banen

3.2.1 T-banen – på lang sikt

Komiteen viser til at T-banesystemet er den mest kapasitetssterke og effektive transportformen i kollektivtransporten i Oslo. Komiteen mener det er avgjørende for målet om å gjøre Oslo til en miljøby at det satses på utviklingen av T-banetilbudet, og vil understreke at det er viktig å bygge ut T-baneinfrastruktur som sikrer og øker kapasiteten på T-banesystemet.

Ny T-banetunnel fra øst til vest

Komiteen viser til at Oslo om få år vil ha behov for en betydelig økning av kollektivkapasitet gjennom sentrum. Muligheten for økt tilbud på eksisterende nett begrenses sterkt av kapasiteten gjennom nåværende T-banetunnel. Arbeidet med utredning, planlegging og realisering av en ny tunnel vil ta lang tid, og det er derfor viktig at arbeidet settes i gang nå.

Komiteen peker på at en utredning av ny T-banetunnel må omfatte en vurdering av om den skal gå gjennom sentrum og dekke de samme sentrale områdene, eller om den bør gå lenger nord og dekke andre deler av byen. Komiteen vil også peke på at jernbanen har behov for økt kapasitet gjennom sentrum, og at utredningen også bør omfatte en vurdering av en evt. fellestunnel med jernbanen. Noen aktuelle alternativer kan derfor være:

- ny tunnel mellom nåværende tunnel og nordre del av T-baneringen,
- ny tunnel med spor både for tog og T-bane
- utvidelse av eksisterende tunnel med to nye spor

Komiteen mener at et utredningsarbeid om ny tunneløsning kan sees i sammenheng med etableringen av Homansbyen stasjon.

Lørensvingen

Komiteen vil særlig trekke fram Ruters eget forslag om å prioritere Lørensvingen for raskt å få bedre trafikkflyt, og understreker viktigheten av at dette arbeidet kommer i gang umiddelbart. Komiteen mener Lørensvingen er et viktig prosjekt som kan gi økt kapasitet mellom øst og vest og gjøre Oslos mest benyttede T-banelinje mer fleksibel.

Ensjøsvingen

Komiteen vil peke på at et annet viktig tiltak er Ensjøsvingen. Den er vurdert bl.a. i forbindelse med Oslopakke 2 for å knytte sammen Furusetbanen, Østensjøbanen og Lambertseterbanen med T-baneringen og Grorudbanen. Ensjøsvingen vil også være et svært kostnadseffektivt tiltak for å kunne øke frekvensen til 7,5 minutters ruter (to avganger hvert kvarter) og er så langt anslått til å koste ca. 250 mill. kroner. Komiteen vil be byrådet se særskilt på dette prosjektet.

T-bane til Lørenskog/Ahus

Komiteen viser til at byen vokser ut over dagens kommunegrense og det er behov for forlengelse av T-banens linje 2 mot Lørenskog/Ahus. Det er betydelig byutviklingsprosjekter i gang i Lørenskog, og en god kollektivbetjening til disse områdene er viktig for å begrense biltrafikken i Oslo. Likeledes er Ahus en viktig institusjon som trenger gode kollektive forbindelser, ikke minst dersom Ahus blir hovedsykehus for deler av Oslo.

Tverrforbindelse i Groruddalen

Komiteen mener det er behov for skinnegående kollektive tverrforbindelser i Groruddalen. Dagens T-banesystem er innrettet på sentrumsrettet transport, men reisebehovene i Groruddalen krever også muligheten for forbindelser på tvers og at utredning av dette bør igangsettes.

Holmenkollbanen

Komiteen ber byrådet utrede den framtidige strategi for utvikling av Holmenkollbanen til MX-standard og sikre pendeldrift på banen.

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H og F, ber byrådet utrede ulike muligheter for transport fra Frognerseteren til Tryvannshøgda, herunder skitrek og/eller buss, for å lette fremkommeligheten til Tryvannshøgda.

T-bane til Rykkinn

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H, SV, V og R, viser til at Ruter er i gang med oppgradering av Kolsåsbanen. Det er tidligere vedtatt at Kolsåsbanen skal forlenges til Rykkinn. Disse medlemmer mener dette er et godt prosjekt. Det betinger imidlertid at Bærum legger opp til en byutvikling som bygger opp om T-banen. Disse medlemmer ber byrådet avklare med Bærum kommune og Akershus fylkeskommune planer for utvikling av området langs en slik bane.

3.2.2 T-banen – på kort sikt

Komiteen mener det er helt avgjørende for fremtidig kapasitet at fellestunnelen mellom Tøyen og Majorstua rustes opp slik at den får maksimal kapasitet, som i følge K2010 er oppgitt å være 2-min.ruter gjennom tunnelen. Som ledd i dette må også signalanlegget opprustes og rehabiliteres.

Frekvens

Komiteen mener det er et overordnet mål for T-banen å innføre grunnruter med hyppigere avganger på de fleste av T-banens linjer, med prioritering av 7,5-minutters rute (to avganger hvert kvarter) på strekninger med størst passasjergrunnlag. Med en slik frekvens viser beregninger fra TØI at tilbudet vil oppfattes som dramatisk bedre, og i praksis gjør rutetabellen overflødig for passasjerene.

Komiteen viser til at innføring av 7,5-minutters rute på Grorudbanen er en stor suksess med en dramatisk og gledelig økning i antall reisende.

Komiteen viser videre til bystyrets vedtak S57 ved budsjettbehandlingen for 2010 om å iverksette 7,5 minutters rute på Furusetbanen i løpet av 2010/2011. (*”Oppstart av 7,5 minutters frekvens på Furusetbanen i 2010/2011 igangsettes i tråd med Ruters strategiske kollektivtrafikkplan (K2010) forutsatt at det er tilstrekkelig kapasitet.”*)

Komiteens medlemmer fra A, SV og R viser til tidligere vedtak om økning i antall avganger på Furusetbanen, og forventer at dette innføres i løpet av 2010.

Vedlikehold

Komiteen mener det trengs en omfattende opprustning av eksisterende T-baneinfrastruktur. Strømforsyning, signalanlegg og en rekke skinnestrekninger er svært gamle. Noe som utgjør en betydelig driftsutfordring. Byens kollektivreisende skal kunne stole på at T-banen går når den skal og ha høy kvalitet. Nedslitte skinner og andre feil medfører nedsatt hastighet, innstillinger og stans i systemet. *Komiteen* mener oppgradering og vedlikehold av eksisterende infrastruktur må være prioritert på kort sikt i tråd med Ruters verdibesparende strategi.

Vognmateriell

Komiteen mener anskaffelsen av nye T-banevogner i all hovedsak har vært en suksess, selv om det meldes om visse sikkerhetsutfordringer slik som økning i bremselengde. Komiteen forutsetter at byrådet tar disse utfordringene på alvor og sørger for at dette blir løst.

Komiteen mener at det er behov for flere vogner enn det som hittil er bestilt og viser til bystyrets vedtak S59 ved budsjettbehandlingen om å anskaffe flere T-banevogner. (*”Byrådet bes senest innen utgangen av 2. kvartal 2010 fremme egen sak om opsjonsutløsning knyttet til anskaffelse av ytterligere MX-vogner i tråd med opsjon 3, herunder avklare finansieringsbehovet knyttet til en slik anskaffelse.”*)

Komiteen mener at det ved hver ny bestilling av vognmateriell er viktig å sikre opsjon på ytterligere vogner, slik at det hele tiden er mulig å gjøre nye bestillinger etter behov.

Komiteens medlemmer fra A, SV og R viser til at oppstalling og verkstedkapasitet er en økende utfordring ved økningen i antall vogner. Det er behov for flere steder å parkere vogner om kvelden og natten på en sikker måte. Disse medlemmer mener parkering på endestasjoner er en dårlig permanent løsning. Det er også nødvendig å ha tilstrekkelig med verkstedkapasitet for å sørge for at flest mulig vogner er i drift til en hver tid, samt at de har et godt renhold. Disse medlemmer ber derfor byrådet fremme sak om alternativer for etablering av nye oppstillingssteder og verkstedkapasitet.

3.3 Trikken

3.3.1 Trikken på lang sikt

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H, SV, V og R, er opptatt av at trikken skal videreutvikles som en sentral del av Oslos kollektivtilbud.

Flertallet viser til at bystyret i mai 2005 fattet vedtak om å innføre konseptet «rullende fortau» (5-minuttersfrekvens) på trikkenettet fra høsten 2005, og at det skulle benyttes statlige fremkommelighetsmidler for å realisere dette konseptet. Vedtaket medførte at det fra oktober 2005 ble innført 10 minutters grunnrute på trikkelinjene, noe som la grunnlaget for «rullende fortau» på flere trikkestrekninger i Oslo.

Flertallet vil peke på at «rullende fortau» har vært en ubetinget suksess. Antall påstigninger for trikken har økt med 33 % i perioden 2003-2008, og trafikkveksten kan særlig registreres etter oppstarten av «rullende fortau» i november 2004 og etter utvidelsen av ordningen i oktober 2005. Dette illustrerer trikkens potensiale for videre utvikling. Komiteen mener denne strategien fortsatt skal legges til grunn og trikken skal videreutvikles basert på denne strategien.

Flertallet viser til at trikken har betydelig større kapasitet enn buss og forurensner mindre.

Et annet flertall, medlemmene fra A, SV, V og R, peker på erfaringer fra både Oslo og utlandet som viser at trikk tiltrekker seg langt flere passasjerer enn et busstilbud.

Flertallet viser til at ifølge Ruter viser internasjonale analyser at trikken har en attraktivitet som driftsart som gjør at den kan oppnå i størrelsesorden omlag 20 prosent mer trafikk enn buss.

Flertallet viser til at trikken i Oslo i tillegg til bybanetraseer, slik som til Ljabru og Jar, har stor flatedekning med et omfattende nett i byens gater. Disse medlemmer mener det ikke er aktuelt å redusere flatedekningen, snarere tvert i mot. Trikk er et miljøvennlig og effektivt transportmiddel som trenger flere linjer, bedre fremkommelighet og oppgradering av infrastrukturen.

Komiteens medlemmer fra H ønsker trikken velkommen som en sentral del av fjordbyutbyggingen for å knytte den nye bydelen sammen med resten av banenettet, og mener at trikketraseer til nye byområder bør anlegges før folk flytter inn. Derimot er det disse medlemmers oppfatning at det ikke bør være et selvstendig mål å erstatte velfungerende busslinjer med nye trikketraseer.

Trikk i Kirkeveien

Komiteens flertall, medlemmene fra A, SV, V og R, vil også trekke fram forslaget om ny trikkelinje i Kirkeveien fra Majorstua til Sognsveien for å gi trikketforbindelse til Ullevål sykehus. Denne forbindelsen kan også legge grunnlaget for en trikkering mellom sentrum og Ring 2.

Trikk på tunge busslinjer

For å klare å håndtere veksten i transportbehov mener *komiteens medlemmer fra SV og R* at det skal utredes om hele eller deler av traseene for de mest benyttede busslinjene kan erstattes med et høyfrekvent trikketilbud. Disse medlemmer vil trekke frem mulighet for trikk langs ring 2, over Sagene og mot Helsfyr. Disse medlemmer ber byrådet utrede en slik utbygging.

3.3.2 Trikken på kort sikt

Vognmateriell

Komiteen viser til at innkjøpet av SL95-vognene var et feilkjøp i forhold til det eksisterende trikkenettet. Disse trikkene er for store og tunge for Oslos trikkenett, de sliter kraftig på infrastrukturen og er ikke så støysvake som moderne trikker bør være.

Komiteen mener Oslo i tillegg til å erstatte gamle trikker, også har behov for å utvide trikkeparken. Komiteen viser i denne sammenheng til bystyrets vedtak S58 ved budsjettbehandlingen om å anskaffe flere trikker. (*"Det igangsettes et trikkeanskaffelsesprosjekt i regi av Ruter, Oslo Vognselskap og Oslo trikken. Prosjektet skal avklare behovet for nye trikker, som erstatning for den eldste delen av sporvognsflåten, som nærmer seg teknisk levetid samt knyttet til behovet for økt trikkekapasitet ved frekvens- og linjeutvidelser."*)

Komiteen ber byrådet vurdere organiseringen av en slik anskaffelse, og mener at den modellen som ble valgt for innkjøp av nye T-baner bør vurderes benyttet.

Infrastruktur

Komiteen mener oppgradering av dagens infrastruktur må prioriteres på kort sikt. Det vil øke hastigheten, driftsstabiliteten og sikkerheten. Det er også et betydelig behov for utredning av konkrete prosjekter for å sikre byen mulighet til å bygge ut nye tilbud i takt med behovet.

Komiteens flertall, medlemmene fra A, H, SV, V og R, viser til at det er en rekke trikkeprosjekter som både kan og bør gjennomføres tidlig i planperioden. Disse medlemmer vil særlig trekke frem Fjordbytrikken. Disse medlemmer minner om tidligere vedtak om en samlet kollektivplan for Bjørvika og peker på at det må lages en plan for trikkestrekningen fra eksisterende spor i Tollbugata/Prinsens gate til Dronning Eufemias gate i Bjørvika. Det må i denne forbindelse vurderes hvordan beboerne i de nye byområdene på Sørenga og Grønlia skal sikres et godt kollektivtilbud.

Et annet flertall, medlemmene fra A, SV, V og R, vil også peke på prosjektet trikk til Kværnerbyen, og mener at det må lages en plan for hele trikkestrekningen fra Tollbugata/Prinsens gate via Dronning Eufemias gate og Lodalen til Kværnerbyen.

Dette flertallet viser også til at den nye Fjordbytrikken innebærer endringer for dagens trikketrase i Schweigaardsgate. Disse medlemmer mener det bør vurderes å legge trikk over Grønland/Grønlandsleiret som erstatning for dagens trikketrase i Schweigaardsgate, i tillegg til traseen i Dronning Eufemias gate.

Dette flertallet vil understreke at trikkelinjene gjennom Briskeby, Homansbyen og i Trondheimsveien skal opprettholdes.

Dette flertallet går inn for at det igangsettes et planleggingsarbeid med sikte på å etablere nye trikkelinje langs Trondheimsveien forbi Aker sykehus og Årvoll senter til Tonsenhagen, med evt. forlengelse til T-banen ved Linderud/Veitvet. Trikk til Tonsenhagen vil gi en langt bedre utnyttelse av den nylig oppgraderte trikketraseen i Trondheimsveien. Dagens bruk av denne traseen er for liten, og det bør minimum innføres 5-minutters rute på strekningen.

Komiteens medlemmer fra H og F er imot å opprette ny trikkelinje til Tonsenhagen som erstatning for busslinje 31. Dette er i dag en velfungerende busslinje og det er stor lokal motstand mot å få trikk i nærmiljøet.

3.4 Buss

Komiteen viser til at buss er en svært viktig del av regionens kollektivtilbud. Bussen er et fleksibelt transportmiddel, men med mindre kapasitet og mer forurensing enn skinnegående transport. Komiteen viser til at busstilbudet skal dekke flere behov. Bussen skal mate til knutepunkter for skinnegående transport og være et høyfrekvent og effektivt transportmiddel med høy standard i de transportkorridorene hvor det ikke er skinnegående transport. Buss skal også brukes til å øke kapasiteten i transportkorridorer som har behov for økt kapasitet og fungere som et supplement der det er nødvendig til den skinnegående kollektivtransporten.

Komiteen mener at regionbussene ikke nødvendigvis trenger å kjøre i trikkegatene, eller benytte seg av trikk/bussholdeplasser hvor det er trangt om plass. Komiteen peker på at det er viktig med bedre flyt i forbindelse med av- og påstigning.

Komiteen mener at bussene i Oslo skal være så miljøvennlige som mulig. Derfor må det stilles strengest mulig miljøkrav til nye busser. Kommunen må både kreve at det brukes best mulig tilgjengelig miljøteknologi i bussene, og at det prøves ut ny teknologi som ennå ikke er kommersielt tilgjengelig.

Komiteen støtter Ruters forslag om å utrede en separat busstrase langs Ring 3 fra Bryn til Storo som kan trafikkeres med ”superbusser”; ekstra lange leddbusser med miljøvennlig teknologi. Slike separate busstraseer kan med tiden utvikles til å bli bybaner med trikk, hvis det viser seg at passasjergrunnlaget er tilstrekkelig.

Komiteens medlemmer fra H og F mener at denne ideen også kan utvides vestover langs Ring 3 til Fornebu, evt. som separate bussbaner over veibanen.

Bussterminalen

Komiteen viser til at dagens bussterminal er bygget for om lag halvparten av dagens bruk av terminalen. Komiteen mener at arbeidet med ny bussterminal skal prioriteres. Behovet for ny bussterminal må overordnes ønsket om annen byutvikling i området rundt dagens terminal.

3.5 Kollektivbetjening av andre byområder

Gjersrud/Stensrud

Komiteens flertall, medlemmene fra A, SV, V og R, viser til vedtak i kommuneplanen om at det skal etableres et skinnegående kollektivtilbud til Gjersrud/Stensrud før områdene kan tas i bruk. Komiteen mener trikkeløsning fra Ljabru via Hauketo, samt forlengelse av T-banens linje 3 må utredes.

Komiteens medlemmer fra H og F ber byrådet etablere et samarbeid om å få en egen togstasjon i Oslo syd på det nye dobbeltsporet Oslo-Ski som kan betjene Gjersrud/Stensrudområdet. Her har man muligheter til Park&Ride-funksjon og toget fra for eksempel Åsland vil kun bruke få minutter inn til sentrum i motsetning til trikk eller T-bane som vil bruke minst 20-30 minutter på samme strekning.

Økern

Komiteen viser til at Økernområdet er under transformasjon fra logistikkvirksomhet til bolig og næringsarealer. T-banen er en viktig sentrumsrettet kollektiv forbindelse, men utviklingen av området har behov for nye forbindelser. Komiteen viser til tidligere vedtak i bystyret om utredning av persontransport på Alnabanen. I 2004 ble byrådet bedt om å utrede muligheten for bruk av Alnabanen til lettere baneløsninger enn tog. Det ble spesielt bedt om en utredning av trikk/bybane på strekningen Alnabru – Økern – Storo.

Breivoll/Alnabru

Komiteen viser til at byen vil vokse nord-østover og at Breivoll og Alnabruområdet er en av de større arealreservene Oslo har innenfor byggesonen. Komiteen mener området må sikres et godt og kapasitetssterkt skinnegående kollektivtilbud.

Fornebu

Komiteens flertall, medlemmene fra A, SV, V og R, viser til at Fornebu er et viktig utbyggingsområde for Oslo selv om det ikke ligger innenfor kommunens grenser. Det er stilt krav om baneløsning til Fornebu og Oslo kommune som avtalepartner har sammen med Stortinget og Akershus fylkeskommune forpliktet seg til å finansiere en slik løsning. Oslo kommunes delfinansieringsandel for kollektiv- og banebetjening av Fornebu beløper seg til inntil 280 mill. Disse medlemmer vil understreke nødvendigheten av at det etableres et skinnegående tilbud til Fornebu. Disse medlemmer ber byrådet i samarbeid med Bærum kommune og Akershus fylkeskommune avklare prinsipper for baneløsninger for Fornebu,

herunder vurdering av traseer til og gjennom Oslo. Bygging av skinnegående transport til Fornebu stiller krav om gode traseløsninger med tilstrekkelig kapasitet inn mot sentrum.

Komiteens medlemmer fra H og F mener det må være mulig å dekke kollektivbehovet ut til Fornebu med en bussløsning i egen trase. En mulighet kan være de omtalte Superbussene, som vil kunne gå i egne traseer langs blant annet ring 3.

3.6 Annet

Fremkommelighet

Komiteen er bekymret for fremdriften i fremkommelighetsarbeidet for kollektivtrafikken. Det er viktig at trikk og buss i så stor grad som mulig går i egne traseer. God fremkommelighet for trikk og buss sparer de reisende for tid og fellesskapet for utgifter. Komiteen viser til bystyrets vedtak i november 2009 om fremkommelighet og forutsetter at byrådet i det videre arbeidet prioriterer fremkommelighet for kollektivtransporten.

Komiteen viser til at det er behov for kapasitetssterke traseer for trikk og buss gjennom sentrum, og ber byrådet fremme sak om etablering av separate traseer for buss og trikk gjennom sentrum for å sikre god fremkommelighet. Komiteen viser i denne sammenheng til Ruters forslag til gatebruk i Kvadraturen, og ber byrådet legge frem sak om gatebruken i sentrum, der dette forslaget legges til grunn.

Komiteens flertall, medlemmene fra A, SV, V og R, mener at den viktigste forutsetningen for økt vekst for trikken, er knyttet til fremkommeligheten, særlig i indre by. Dette kan først og fremst sikres ved at trikken får egne traseer, eller kan kjøre i gater som er reservert for kollektivtrafikk. Disse medlemmer mener derfor at det er en prioritert oppgave å finne løsninger slik at trikken i størst mulig grad kan kjøre i egne traseer og i gater uten annen trafikk. Også for bussene vil fremkommeligheten bli bedre dersom busstraseene skilles fra annen biltrafikk.

Nattilbud

Komiteen viser til bystyrets vedtak og merknader i forbindelse med budsjettet for 2010, der det ble bevilget 7 millioner til styrking av nattilbudet og vedtatt at samme takster skulle gjelde på dag- og nattetid. ("Kollektivsatsingen er betydelig i form av en styrking på i alt 52 millioner. Det er enighet om å utvide nattkollektivtilbudet, både gjennom utvidelser av rutetilbudet på natten og ved at det tas et helhetlig grep knyttet til takststrukturen. Fra 01.03.2010 innføres samme takstnivå nattetid som på dagtid, og periodebilletter skal også kunne benyttes på nattetid."*)*

Det vises også til verbalvedtak S54 og S55 om nattilbudet. («S54. Nattkollektivtilbud. Byrådet bes sikre at Ruter utvider nattkollektivtilbudet fra 01.03.2010. Byrådet bes redegjøre for hvordan et styrket nattilbud planlegges gjennomført.» «S55. Nattakster. Byrådet bes i samarbeid med Ruter redusere takstene på nattetid for kollektivtrafikken i Oslo. Det innføres samme takstnivå nattetid som på dagtid for kollektivtrafikken i Oslo. Dette medfører at periodebilletter også skal kunne benyttes på nattetid.»)

Komiteen ønsker et utvidet nattilbud velkommen og regner med at tilbudet blir lagt opp slik at man får mest mulig transport igjen for de bevilgede midlene.

Komiteen viser imidlertid til Ruters nye takster fra 1. februar, der bare 24-timersbilletten kan brukes om natten. For øvrig er nattaksten som før. Dette er i strid med bystyrets vedtak ved

budsjettbehandlingen, og komiteen forventer at byrådet bringer takstene i samsvar med vedtaket.

Takster/billetter

Komiteen mener det er viktig å gjøre kollektivtransporten mest mulig attraktiv, og det foretrukne valget for reiser i byen. Komiteen viser til at reduksjonen i prisen for månedskort har vært en suksess, og mener dette skal videreføres.

Komiteens medlemmer fra SV og R mener målet skal være et gratis kollektivtransporttilbud.

Komiteens medlem fra SV mener imidlertid at det på kort sikt er viktigere å prioritere utbygging og forbedring av tilbudet.

Komiteen viser til arbeidet med innføring av felles takstsystem for Oslo og Akershus, med langt færre takstsoner. Samordning av takststrukturene kan være vanskelig, men komiteen vil presisere at det ikke er aktuelt å øke prisen på månedskortet i Oslo i forbindelse med denne omleggingen eller gjøre Oslo om til flere soner. Komiteen ber byrådet holde komiteen løpende informert om dette arbeidet.

Komiteen viser til at elektronisk billettering er under innføring. Komiteen påpeker at prosessen rundt innføring av dette har vært dårlig håndtert og det har vært betydelige forsinkelser og overskridelser. Komiteen mener det nå er viktig å få til en god innføring av det nye systemet og forutsetter at byrådet følger den prosessen svært tett.

FORSLAG:

Forslagene ble fremmet av Jack Grimsrud på vegne av A, Annelise Høegh på vegne av H, Berit Jensen Riis på vegne av F, Trine Dønhaug på vegne av SV, Guro Fjellanger på vegne av V og Ingrid Baltzersen på vegne av R.

1. Generelt

Forslag fra A, H, SV, V og R:

1.1. I det videre planarbeidet skal det tas utgangspunkt i Oslo kommunes vedtatte klimamål om halvering av klimagassutslipp og planlegges for reduksjon av utslipp fra biltrafikken som sikrer at vi når dette målet.

Forslag fra komiteen:

1.2.a. Byrådet bes påse at krav om universell utforming legges til grunn for alle nye investeringer.

1.2.b. Byrådet bes i samarbeid med Ruter legge frem en fremdriftsplan med klare tidsfrister for universell utforming av eksisterende infrastruktur og sikre tilgjengelighet til eksisterende materiell. Planen skal legges frem for bystyret i løpet av 2010.

1.2.c. Byrådet bes om å gå i dialog med jernbaneverket i forhold til universell utforming om samordning av design, skilting og tiltak. Slik at det blir lett og funksjonelt tilgjengelig.

Forslag fra komiteen:

1.3. Byrådet bes ta initiativ til dialog med Jernbaneverket og NSB med sikte på bedre samordning av kollektivtransporten og planene for utvikling av den.

Forslag fra A, SV, V og R:

1.4. Det er ikke aktuell politikk å konkurransetsette skinnegående trafikk (T-bane og trikk).

Forslag fra A, SV og R:

1.5. Byrådet bes i samarbeid med kollektivselskapene om å igangsette en omorganiseringsprosess av de kommunale kollektivselskapene med sikte på å effektivisere kollektivtransporten og redusere antallet selskap.

2. T-banen

Forslag fra komiteen:

2.1. Byrådet bes igangsette utredning av ny tunnelkapasitet gjennom Oslo sentrum for T-banen. En slik utredning skal ta sikte på å avklare fremtidig kapasitetsbehov, trasevalg og fremtidig rutestruktur. Herunder skal det avklares hvorvidt det er mulig og hensiktsmessig å samordne en slik utbygging av kapasitet gjennom sentrum med ny togtunnel.

Forslag fra komiteen:

2.2. Byrådet bes snarest igangsette utredning og planlegging av prosjektet Ensjøsvingen og fremlegge egen sak til bystyret om dette.

Forslag fra komiteen:

2.3. Byrådet bes igangsette prosjektering og regulering av prosjektet Lørensvingen med sikte på prioritert utbygging av denne T-baneforbindelsen.

Forslag fra komiteen:

2.4. Byrådet bes utrede T-bane-tverrforbindelse i Groruddalen, herunder betjening av Breivollområdet og Alnabru.

Forslag fra komiteen:

2.5. Byrådet bes i samarbeid med Ruter om å utrede og prosjektere forlengelse av T-banen til Akershus universitetssykehus.

Forslag fra SV og V:

2.6.a. Byrådet bes igangsette planlegging for å forlenge Holmenkollbanen fra Frognerseteren til Tryvannshøyden.

Forslag fra A, H og F:

2.6.b. Byrådet bes utrede ulike muligheter for transport fra Frognerseteren til Tryvannshøgda, herunder skitrekking og/eller buss.

3. Trikken

Forslag fra A, SV, V og R:

3.1. Byrådet bes fremme en utviklingsstrategi for trikk i Oslo.

Forslag fra SV, V og R:

3.2. Trikkelinjene gjennom henholdsvis Briskeby, Homansbyen og i Trondheimsveien skal opprettholdes. Det legges videre til grunn at både nordre og søndre trikkesteng gjennom sentrum skal opprettholdes.

Forslag fra A, SV, V og R:

3.3. Byrådet bes legge til rette for og 5 minutters trikketilbud i Trondheimsveien.

Forslag fra A, SV, V og R:

3.4 Byrådet bes fremme sak om forlengelse av trikkelinjen i Trondheimsveien til Tonsenhagen, og evt. videre forlengelse til Linderud. Det legges til grunn at det minimum skal kjøres femminutters rute på strekningen.

Forslag fra A, SV, V og R:

3.5. Byrådet bes igangsette planlegging og prosjektering av trikk i Kirkeveien fra Majorstua til Ullevål sykehus.

Forslag fra SV og R:

3.6. Byrådet bes utrede erstatning og supplerings av byens tyngste busslinjer med et høyfrekvent trikketilbud.

4. Annet

Forslag fra komiteen:

4.1. Byrådet bes overfor samferdselsdepartementet ta et initiativ for å sikre etablering av Gardermobanestandard (skinnegang, fundament, signalanlegg, vedlikeholdsrutiner m.m.) på eksisterende jernbaneinfrastruktur mellom Asker, Ski, Lillestrøm og Oslo S i løpet av de nærmeste fem årene.

Forslag fra komiteen:

4.2. Byrådet bes ta initiativ overfor Samferdselsdepartementet for å få frem en forpliktende utredning og fremdrift knyttet til etablering av nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Oslo S.

Forslag fra A, SV, V og R:

4.3.a. Byrådet bes fremme sak om fremtidig baneløsning til Fornebu. En slik sak skal inneholde en vurdering av trikkeutbygging og T-baneutbygging, herunder kapasitet og trasevalg gjennom Oslo vest inn mot sentrum.

Forslag fra H og F:

4.3.b. Byrådet bes utrede kollektivbetjening av Fornebu med buss i egen trase.

Forslag fra A, SV, V og R:

4.4. Byrådet bes fremme sak om etablering av separate buss- og trikketraseer gjennom sentrum med sikte på å øke kapasiteten og fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Saken skal omfatte bl.a. endring av gatebruken for å sikre god fremkommelighet og omregulering av nye trikke- og busstraseer gjennom Kvadraturen i tråd med forslag fra Ruter AS.

Forslag fra komiteen:

4.5. Byrådet bes fremme egen sak om samordning av takst- og sonestruktur i Oslo og Akershus. Det legges til grunn at det ikke skal være flere takstsoner i Oslo, og at det ikke er aktuelt å øke prisen på månedskortet i Oslo i forbindelse med denne omleggingen.

Votering:

Forslag 1.1 ble tiltrådt mot 2 stemmer (F)
Forslag 1.2.a – 1.2.c ble enstemmig tiltrådt.
Forslag 1.3 ble enstemmig tiltrådt.
Forslag 1.4 ble tiltrådt mot 5 stemmer (H og F)
Forslag 1.5 fikk 5 stemmer (A, SV og R)

Forslag 2.1 ble enstemmig tiltrådt.
Forslag 2.2 ble enstemmig tiltrådt.
Forslag 2.3 ble enstemmig tiltrådt.
Forslag 2.4 ble enstemmig tiltrådt.
Forslag 2.5 ble enstemmig tiltrådt.
Forslag 2.6.a fikk 2 stemmer (SV og V)
Forslag 2.6.b ble tiltrådt mot 3 stemmer (SV, V og R)

Forslag 3.1 ble tiltrådt mot 5 stemmer (H og F)
Forslag 3.2 fikk 3 stemmer (SV, V og R)
Forslag 3.3 ble tiltrådt mot 5 stemmer (H og F)
Forslag 3.4 ble tiltrådt mot 5 stemmer (H og F)
Forslag 3.5 ble tiltrådt mot 5 stemmer (H og F)
Forslag 3.6 fikk 3 stemmer (SV og R)

Forslag 4.1 ble enstemmig tiltrådt.
Forslag 4.2 ble enstemmig tiltrådt.
Forslag 4.3.a ble tiltrådt mot 5 stemmer (H og F)
Forslag 4.3.b fikk 5 stemmer (H og F)
Forslag 4.4 ble tiltrådt mot 5 stemmer (H og F)
Forslag 4.5 ble enstemmig tiltrådt.

Byrådets forslag ble ikke tatt opp.

Etter dette er samferdsels- og miljøkomiteens innstilling:

1. Generelt

1.1. I det videre planarbeidet skal det tas utgangspunkt i Oslo kommunes vedtatte klimamål om halvering av klimagassutslipp og planlegges for reduksjon av utslipp fra biltrafikken som sikrer at vi når dette målet.

1.2.a. Byrådet bes påse at krav om universell utforming legges til grunn for alle nye investeringer.

1.2.b. Byrådet bes i samarbeid med Ruter legge frem en fremdriftsplan med klare tidsfrister for universell utforming av eksisterende infrastruktur og sikre tilgjengelighet til eksisterende materiell. Planen skal legges frem for bystyret i løpet av 2010.

1.2.c. Byrådet bes om å gå i dialog med jernbaneverket i forhold til universell utforming om samordning av design, skilting og tiltak. Slik at det blir lett og funksjonelt tilgjengelig.

1.3. Byrådet bes ta initiativ til dialog med Jernbaneverket og NSB med sikte på bedre samordning av kollektivtransporten og planene for utvikling av den.

1.4. Det er ikke aktuell politikk å konkurransesette skinnegående trafikk (T-bane og trikk).

2. T-banen

2.1. Byrådet bes igangsette utredning av ny tunnelkapasitet gjennom Oslo sentrum for T-banen. En slik utredning skal ta sikte på å avklare fremtidig kapasitetsbehov, trasevalg og fremtidig rutestruktur. Herunder skal det avklares hvorvidt det er mulig og hensiktsmessig å samordne en slik utbygging av kapasitet gjennom sentrum med ny togtunnel.

2.2. Byrådet bes snarest igangsette utredning og planlegging av prosjektet Ensjøsvingen og fremlegge egen sak til bystyret om dette.

2.3. Byrådet bes igangsette prosjektering og regulering av prosjektet Lørensvingen med sikte på prioritert utbygging av denne T-baneforbindelsen.

2.4. Byrådet bes utrede T-bane-tverrforbindelse i Groruddalen, herunder betjening av Breivollområdet og Alnabru.

2.5. Byrådet bes i samarbeid med Ruter om å utrede og prosjektere forlengelse av T-banen til

Akershus universitetssykehus.

2.6.b. Byrådet bes utrede ulike muligheter for transport fra Frognerseteren til Tryvannshøgda, herunder skitrekke og/eller buss.

3. Trikken

3.1. Byrådet bes fremme en utviklingsstrategi for trikk i Oslo.

3.3. Byrådet bes legge til rette for og 5 minutters trikketilbud i Trondheimsveien.

3.4 Byrådet bes fremme sak om forlengelse av trikkelinjen i Trondheimsveien til Tonsenhagen, og evt. videre forlengelse til Linderud. Det legges til grunn at det minimum skal kjøres femminutters rute på strekningen.

3.5. Byrådet bes igangsette planlegging og prosjektering av trikk i Kirkeveien fra Majorstua til Ullevål sykehus.

4. Annet

4.1. Byrådet bes overfor samferdselsdepartementet ta et initiativ for å sikre etablering av Gardermobanestandard (skinnegang, fundament, signalanlegg, vedlikeholdsrutiner m.m.) på eksisterende jernbaneinfrastruktur mellom Asker, Ski, Lillestrøm og Oslo S i løpet av de nærmeste fem årene.

4.2. Byrådet bes ta initiativ overfor Samferdselsdepartementet for å få frem en forpliktende utredning og fremdrift knyttet til etablering av nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Oslo S.

4.3.a. Byrådet bes fremme sak om fremtidig baneløsning til Fornebu. En slik sak skal inneholde en vurdering av trikkeutbygging og T-baneutbygging, herunder kapasitet og trasevalg gjennom Oslo vest inn mot sentrum.

4.4. Byrådet bes fremme sak om etablering av separate buss- og trikketraseer gjennom sentrum med sikte på å øke kapasiteten og fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Saken skal omfatte bl.a. endring av gatebruken for å sikre god fremkommelighet og omregulering av nye trikke- og busstraseer gjennom Kvadraturen i tråd med forslag fra Ruter AS.

4.5. Byrådet bes fremme egen sak om samordning av takst- og sonestruktur i Oslo og Akershus. Det legges til grunn at det ikke skal være flere takstsoner i Oslo, og at det ikke er aktuelt å øke prisen på månedskortet i Oslo i forbindelse med denne omleggingen.

Oslo bystyres sekretariat, den 04. februar 2010

Arne Berge

Godkjent og ekspedert elektronisk