



Dato: 18.03.2016 Arkivkode: N - 601 Bilag nr: Arkivsak ID: 15/154327 J.post ID: 16/40546
Saksbehandler: Arthur Wøhni
Saksansvarlig: Arthur Wøhni

Behandlingsutvalg	Møtedato	Politisk saksnr.
Formannskapet	05.04.2016	049/16

KVU Oslo navet - fra nav til nettverk - høring

Formannskapet 05.04.2016

Vedtak:

1. Bærum kommune støtter hovedanbefalingene i KVU Oslo-Navet oppsummert i «fra Nav til nettverk» som langsiktig perspektiv på mobilitetsutfordringene i hovedstadsområdet.
2. Framtidens kollektivsystem må gi et godt, effektivt og pålitelig tilbud til reisende innenfor vår felles bo og arbeidsmarkedsregion. Utbygging må skje slik at det bygger opp under prinsippene for samordnet areal og transportplanlegging.
3. Hovedprinsippet for Bærum kommune er at all vekst i privat transport skal tas med kollektive løsninger, sykkel og gange, helt i tråd med Klimaforliket og NTP 2014-2023. Bærum kommune er fornøyd med at Fornebubanen og en ny E18 med vesentlig forbedret forhold for buss og sykkel inngår som en forutsetning for arbeidet. Det er viktig at disse prosjektene, raskt finner sin løsning og blir realisert. Bærum kommune vil understreke betydningen av å realisere E18-prosjektet som del av Oslo Navet.
4. Kolsåsbanens forlengelse til Bærums Verk over Rykkinn og til Sandvika er viktige fremtidige utvidelser av metrosystemet som en del av kollektivtilbud i regionen. Forlengelsen til Bærums Verk over Rykkinn er en av de mest lønnsomme metrostrekningene å bygge ut.
5. Kollektivtilbudet i hovedstadsområdet er avhengig av både tog og metro- tunnelene under Oslo sentrum kommer på plass. Det er viktig at disse gis prioritet og at staten må ta en større del av kostnadene for finansiering av slike tunge infrastrukturprosjekter.
6. Bærum kommune ber om at det rask settes i gang arbeid med mulighetsstudier og planavklaringer av nødvendig sporutvidelser på Lysaker og Sandvika stasjoner. Forholdet til god byutvikling knyttet til stasjonene må ivaretas.
7. Bærum kommune har igangsatt arbeid med en egen mobilitetsplan for kommunen. De aktuelle kollektivutredningene vil danne et godt grunnlag for dette arbeidet. Alle samferdselsaktørene vil bli invitert inn i dette arbeidet.
8. Bærum kommune ber om at staten må ta et mye større finansielt ansvar for de store

kollektivprosjektene i Oslo-navet.

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Bærum kommune støtter hovedanbefalingene i KVV Oslo-Navet oppsummert i «fra Nav til nettverk» som langsiktig perspektiv på mobilitetsutfordringene i hovedstadsområdet.
2. Framtidens kollektivsystem må gi et godt, effektivt og pålitelig tilbud til reisende innenfor vår felles bo og arbeidsmarkedsregion. Utbygging må skje slik at det bygger opp under prinsippene for samordnet areal og transportplanlegging.
3. Bærum kommune er fornøyd med at Fornebubanen og en ny E18 med vesentlig forbedret forhold for buss og sykkel inngår som en forutsetning for arbeidet. Det er viktig at disse prosjektene, raskt finner sin løsning og blir realisert. Bærum kommune vil understreke betydningen av å realisere E18-prosjektet som del av Oslo Navet.
4. Kolsåsbanens forlengelse til Rykkinn/Bærums Verk og Sandvika er viktige fremtidige utvidelser av metrosystemet og må derfor inngå som en del av et fremtidig kollektivtilbud i regionen.
5. Kollektivtilbudet i hovedstadsområdet er avhengig av både tog og metro- tunnelene under Oslo sentrum kommer på plass. Det er viktig at disse gis prioritet og at staten må ta en større del av kostnadene for finansiering av slike tunge infrastrukturprosjekter.
6. Bærum kommune ber om at det rask settes i gang arbeid med mulighetsstudier og planavklaringer av nødvendig sporutvidelser på Lysaker og Sandvika stasjoner. Forholdet til god byutvikling knyttet til stasjonene må ivaretas.
7. Bærum kommune har igangsatt arbeid med en egen mobilitetsplan for kommunen. De aktuelle kollektivutredningene vil danne et godt grunnlag for dette arbeidet. Alle samferdselsaktørene vil bli invitert inn i dette arbeidet.

SAKEN I KORTE TREKK

Konseptvalgutredningen for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVV Oslo-Navet) har hatt som hovedoppgave å belyse hvilket kollektivt transporttilbud som må utvikles for å ta veksten i persontrafikken i hovedstadsområdet med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Utredningen er gjort på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, med Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS som prosjekteiere.

Dagens kollektivtrafikktilbud i hovedstadsområdet kan betegnes som godt, men av 3 millioner reiser pr. dag foregår 1,8 millioner med personbil. Det er et betydelig potensial for flere gående, syklende og brukere av kollektivtrafikk.

I løpet av de neste 10–20 årene, kreves det flere større grep. Dersom det skal gjennomføres én million flere reiser hvert døgn bare i Oslo og Akershus, må hele kollektivsystemet få et kraftig løft. Dette innebærer flere avganger og flere plasser om bord i dagens system. Det innebærer også nye reisemuligheter både til/fra boligområder og arbeidsplasser som ikke har et godt utviklet tilbud i dag, og til/fra de områdene som planlegges fortettet og omformet. Framtidens kollektivsystem må gi et godt, effektivt og pålitelig tilbud til reisende innenfor vår felles bo og arbeidsmarkedsregion. Utbygging må skje slik at det bygger opp under prinsippene for samordnet areal og transportplanlegging.

KVU-en skal være et grunnlag for Regjeringens arbeid med Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP) og annen statlig, fylkeskommunal og kommunal planlegging. KVU-en er sendt på høring med høringsfrist 29 april 2016. Rådmannen redegjør kort for innholdet og belyser noen utfordringer knyttet til innstillingen. Det vises til kortversjonen av rapporten som er vedlagt.

Rådmannen vil også omtale Ruter sin 4-årige strategi for kollektivtrafikken M 2016 (Mobilitet 2016) (Ruterrapport 2015:2) Den ble lagt frem før KVU Oslo Navet, men er i store trekk samordnet mht vurderinger og løsninger. Den 29.februar ble også etatenes forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) for 2018-2029 lagt frem. Rådmannen vil komme tilbake med egen sak om høringsuttalelse til NTP før sommeren.

I februar 2016 kom også jernbaneverket med «Rutemodell 2027» som omhandler ruteopplegg for tog etter at Follobanen og Intercity-utbyggingen på Østlandet er ferdig. En ekspertgruppe har utredet transportbehov og foreslått nye togtilbud og nye infrastrukturtiltak som gir stor nytte for samfunnet.

Vedlegg:

kvu-oslo-navet--horingsbrev-26november2015

3085051

Oslo-Navet Kortversjon

3085052

M2016 utdrag Vestområdet

3085053

DEL 2 – MER OM SAKEN:

KVU Oslo-navet – fra nav til nettverk.

Konseptvalgutredningen for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslo-Navet) har hatt følgende mål:

Samfunns mål: Et bærekraftig transportsystem i hovedstadsområdet som tilfredsstiller behovet for person- og næringstransport i et langsiktig perspektiv.

Effektmål 1: Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gåing.

Effektmål2: Kapasiteten i kollektivtransporten skal dekke behov.

Effektmål 3: fremkommeligheten for næringstransport på vei i rushtiden skal være bedre enn i dag.

Anbefalingene som blir gitt i KVU Oslo-navet bygger på omfattende utredninger (i alt 60 delrapporter). Mange forskjellige konsepter (i alt 17) for å oppnå målsettingene er vurdert og analysert. Rapporter og vedlegg er offentlig tilgjengelig på nettsidene til Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS:

<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Skal-utrede-nye-tunneler-i-Oslo/Nyheter/leveranse/>

Rådmannen redegjør ikke for grunnlagsarbeidet, men vil omtale og kommentere det som er en

samlet anbefaling benevnt som «fra nav til nettverk».

Forutsetninger for KVVU arbeidet.

Flere av infrastrukturprosjektene fra Oslopakke 3 og NTP 2014–2023 er lagt til grunn for arbeidet med KVVU Oslo-Navet. I en KVVU skal det lages et nullalternativ, som viser en videreføring av dagens situasjon. Hovedregelen er at dette inkluderer ferdigstillelse av prosjekter som er igangsatt eller besluttet igangsatt. Når konseptene som utarbeides i en KVVU skal analyseres, er det nullalternativet de sammenlignes med.

Fordi KVVU Oslo-Navet har så lang tidshorisont, framstår nullalternativet som et urealistisk sammenligningsgrunnlag på lang sikt. Det er derfor utarbeidet et Nullalternativ +, som også inneholder store tiltak som inngår i overordnede infrastrukturplaner.

Nullalternativet

- ① Kolsåsbanen
- ② Lørenbanen
- ③ Follobanen
- ④ Fornebubanen
- ⑤ E18 Bjørvika
- ⑥ Rv 150 Ulven - Sinsen
- ⑦ E18 Sydhavna
- ⑧ Rv 22 Lillestrøm - Fetsund
- ⑨ E16 Sandvika - Wøyen

Nullalternativ+

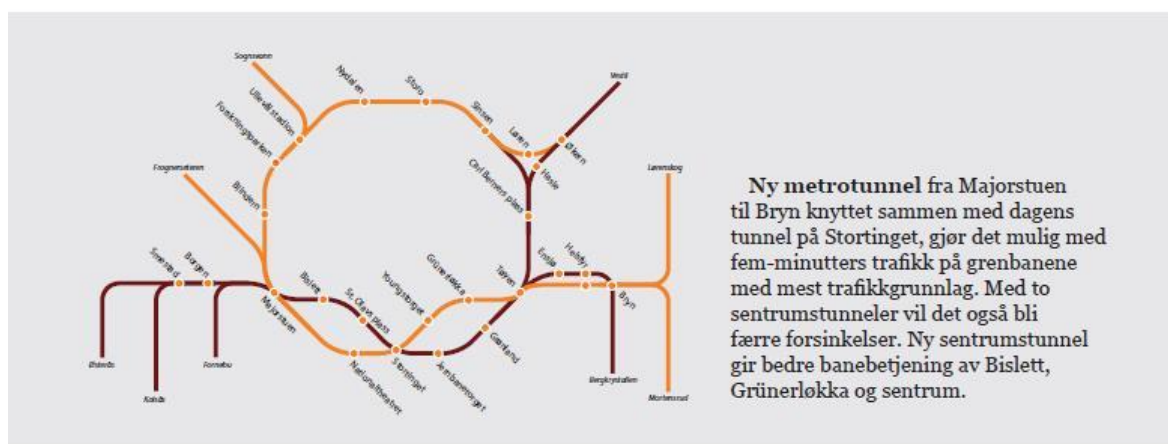
- ⑩ Ringeriksbanen Sandvika - Hønefoss
- ⑪ Metro til Lørenskog
- ⑫ Trikk til Tonsenhagen
- ⑬ Ny bussterminal i Oslo sentrum
- ⑭ Fjordtrikken øst
- ⑮ E18 Vestkorridoren
- ⑯ E6 Manglerudprosjektet
- ⑰ Rv 4 nytt løp i Hagantunnelen

Anbefalinger

Nye Metro og tog tunneler.

For Metro er fellestunnelen mellom Tøyen og Majorstuen bestemmende for antallet tog på metronettet og dermed for kapasitet, frekvens og utviklingen av tilbudet i forstedene.

Derfor foreslås ny metrotunnel (innen 2030) fra Majorstuen til Bryn . Knyttes sammen med dagens tunnel på Stortinget. Pris ca 16,2 mrd

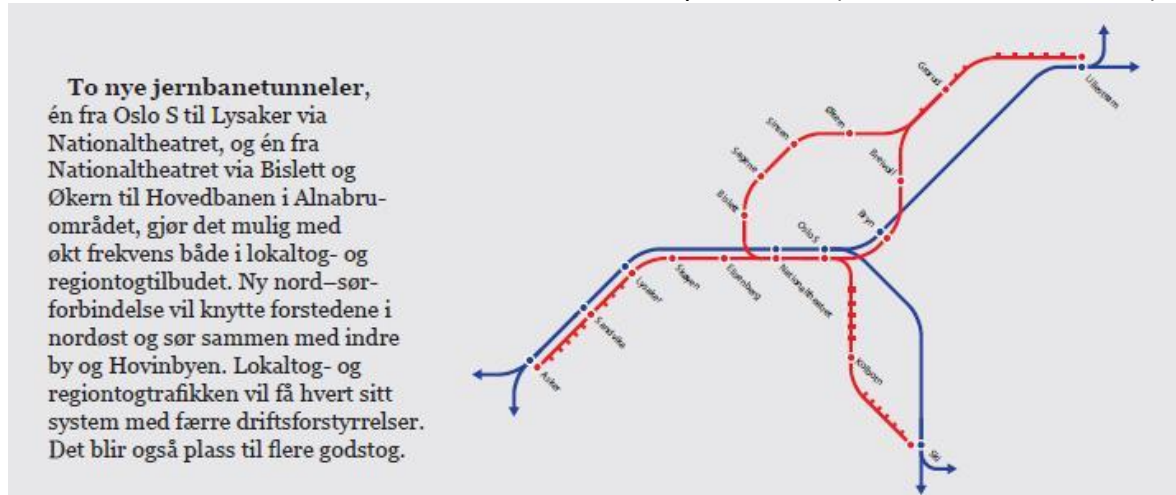


Legg merke til at ny T-bane tunnel og foreslått opplegg gjør at våre vestlige baner ikke vil treffe

Nationaltheateret eller Oslo S. Fornebubanen er ikke omtalt spesielt da den inngår som allerede avklart og prioritert anlegg.

For jernbanen er kapasiteten på strekningen Oslo S–Lysaker og vendekapasiteten på Oslo S bestemmende for hva slags togtilbud som kan tilbys. Kapasiteten her blir maksimalt utnyttet etter at InterCity-utbyggingen er ferdig med tilhørende forbedret togtilbud. Derfor foreslås det to nye jernbanetunneler :

- Lysaker – Nationaltheatret- Oslo S (+ sidespor til Bislett) (ca 2035 Pris 19,6 mrd.)
- Nationaltheatret via Bislett- Økern til hovedbanen på Alnabru (etter 2035 Pris 8,8 mrd)



Økt kapasitet på jernbanen åpner for innføring av S-bane(Storbybane -rød linje) dvs ren lokal/nærtrafikk tog med hyppigere avganger og større kapasitet. Det legges opp til 10-min trafikk på grenbanene og 5-min trafikk på fellesstrekninger. Legg merke til at regiontog (blå linje) fra vest ikke vil stoppe på Skøyen , og at det på s-banen kommer en ny stasjon Elisenberg på Frogner. S-banelinjen til Bislett og etter hvert til Alna er viktig for å gi en bedre pendel balanse med tog fra Ski. Det anbefales å økt sporkapasitet på følgende stasjoner m.m.:

- Nationaltheatret stasjon utvides fra fire til åtte spor
- Lysaker og Sandvika stasjoner utvides fra fire til seks spor
- Brynsbakkenpakken - tiltakspakke for økt sporkapasitet på jernbane
- Metrostasjonene Majorstuen, Stortinget, Tøyen, Helsefyr og Bryn bygges om og utvides Bussnettverk.

Bruken av gatenettet i Oslo sentrum er bestemmende for framtidig tilbud for buss og trikk. Det er også bestemmende for strukturen på framtidig busstilbud mellom Oslo og Akershus. Oslo sentrum vil ikke ha kapasitet til alle de bussene som har naturlig målpunkt i sentrum. Med utbygging av banenettet og nye knutepunkter blir det svært høy kapasitet og høy frekvens i det sentrumsrettede tilbudet. Bussenes rolle blir å gi et høyfrekvent tverrgående tilbud lokalt heller enn direkteruter til Oslo sentrum. Dette gir et bedre reisenettverk der også lokale reiser blir enklere å foreta kollektiv. Prinsippet blir et bedre utbygd nettverk av lokale bussruter (stor flatedekning) som mater inn til tog og metroknutepunktene.

Knutepunkt Lysaker i vest og Bryn i øst

Planen utpeker Lysaker (i samspill med Skøyen) og Bryn og til dels Sinsen som viktige kollektivknutepunkter med bussterminaler . Her er det reisende fra regionen og forstedene møter byens kollektivtilbud med forbindelser både til sentrum, indre by og på tvers. Det legges opp til at region og lokalbusser i større grad skal ha endestasjon her for at passasjeren skal kunne stige om til metro og tog. Dette vil avlaste både veinettet inn mot Oslo sentrum og Oslo Bussterminal som da i hovedsak vil være terminal for langrutebuss og Østlandsekspresser. Dagens direkteruter inn til Oslo sentrum oppleves som et godt tilbud, og det vil være en ulempe for mange å måtte bytte

transportmiddel .

Økt frekvens

For kollektivtrafikken oppsummeres det at alle transportformene må samspille i et nettverk som skal sikre hyppig frekvens og dermed redusere tidsulempene ved skifte av transportmiddel. Dette vil styrke muligheten å komme til større deler av hovedstadsområde kollektivt og på rimelig tid, slik sett også redusere bilavhengigheten knyttet til reiser utover Oslo sentrum. Det er dette som ligger i begrepet fra nav til nettverk.

Med hyppige avganger menes et rutetilbud på dagtid med:

- avganger minimum hvert 5. minutt i indre by
- avganger minimum hvert 10. minutt på metro, trikk og buss i ytre by i Oslo
- avganger minimum hvert 10. minutt på buss i sentrale områder i Akershus og på S-bane fra Asker, Lillestrøm og Ski
- avganger minimum hvert 30. minutt på regionale ruter på jernbanens ytterstrekninger, InterCity-strekninger og regionbusser i Akershus
- regiontogene tantes på fellesstrekninger med avganger fra knutepunktstasjoner hvert 10. minutt

Rådmannen viser også til Jernbaneverkets «Rutemodell 2027» som foreslås innført etter at Follobanen og det indre InterCity-nettet på Østlandet er bygd ferdig. Det anbefales ti-minutters avganger fra alle lokale stasjoner mellom Asker, Lillestrøm og Ski hvor togene i dag stopper hvert kvarter eller hver halve time.

Jernbaneverket sier at «(M)ed dette vil langt flere togpassasjer i Østlandsområdet oppleve at det «alltid går et tog», og ikke minst: Det blir enklere å bytte mellom tog og andre kollektive transportmidler.»

En så omfattende bedring av togtilbudet lar seg imidlertid ikke gjennomføre uten å endre dagens sporsystem i og rundt Oslo. De to største tiltakene vil være å bygge om sporene i Brynsbakken nordøst for Oslo S og utvide Sandvika stasjon fra fire til seks spor.

Disse tiltakene vil anslagsvis koste fem milliarder kroner og gi samfunnet en like stor nettogevinst. Gåing og sykling må prioriteres slik at dette blir et naturlig valg for korte reiser. I sentrum må gatebruken legges om slik at gående og syklende får god framkommelighet. Ved knutepunktene må det sikres god tilgjengelighet, og gode og trygge parkeringsforhold for sykkel. Det legges til grunn at Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes sykkelstrategier gjennomføres. Dette innebærer at gåing og sykling må prioriteres foran personbiltrafikken. I enkelte gater kan det også bli nødvendig å prioritere mellom sykkel og kollektivtrafikk.

Forventet samlet kostnad for infrastrukturen i anbefalt konsept ligger på om lag 70–80 milliarder kroner. Dette inkluderer alt fra de større baneprosjektene til tiltak for buss, sykkel og gåing, men ikke de tiltak som er lagt til grunn i nullalternativene fra NTP 2014-23 og Oslopakke 3.

Måloppnåelse

Det anbefalte konseptet gjør det mulig å ta all persontrafikkvekst med kollektivtrafikk, gåing og sykling, samtidig som trafikantene sikres god mobilitet og næringslivets transporter får god framkommelighet. Det er et viktig poeng at transporttilbudet vil dekke befolkningens behov for mobilitet generelt, ikke bare arbeids- og skolareiser i rushtidene.

Imidlertid er høy kvalitet og tilstrekkelig kapasitet i kollektivtrafikken, og vesentlig bedre forhold for gåing og sykling, ikke tilstrekkelig for å unngå vekst i personbiltrafikken. Det vil derfor være nødvendig med en målrettet trafikantbetaling for veitrafikken, som rettes inn mot å nå målene som er satt.

Samfunnsøkonomi

Tiltakene i anbefalingen vil gi bedre mobilitet og kortere reisetider – dette gir en beregnet

trafikanntytte på om lag 60 milliarder kroner. I tillegg kommer nytte som helsegevinster og nytte for samfunnet for øvrig på om lag 15 milliarder kroner. Tiltakene vil også ha en betydelig positiv restverdi ut over beregningsperioden.

Forventet samlet kostnad for infrastrukturen i anbefalt konsept ligger på om lag 70–80 milliarder kroner. Dette inkluderer alt fra de større baneprosjektene til tiltak for buss, sykkel og gåing, men ikke de tiltak som er lagt til grunn i nullalternativene fra NTP 2014-23 og Oslopakke 3.

Ruters langtidsplan - M2016

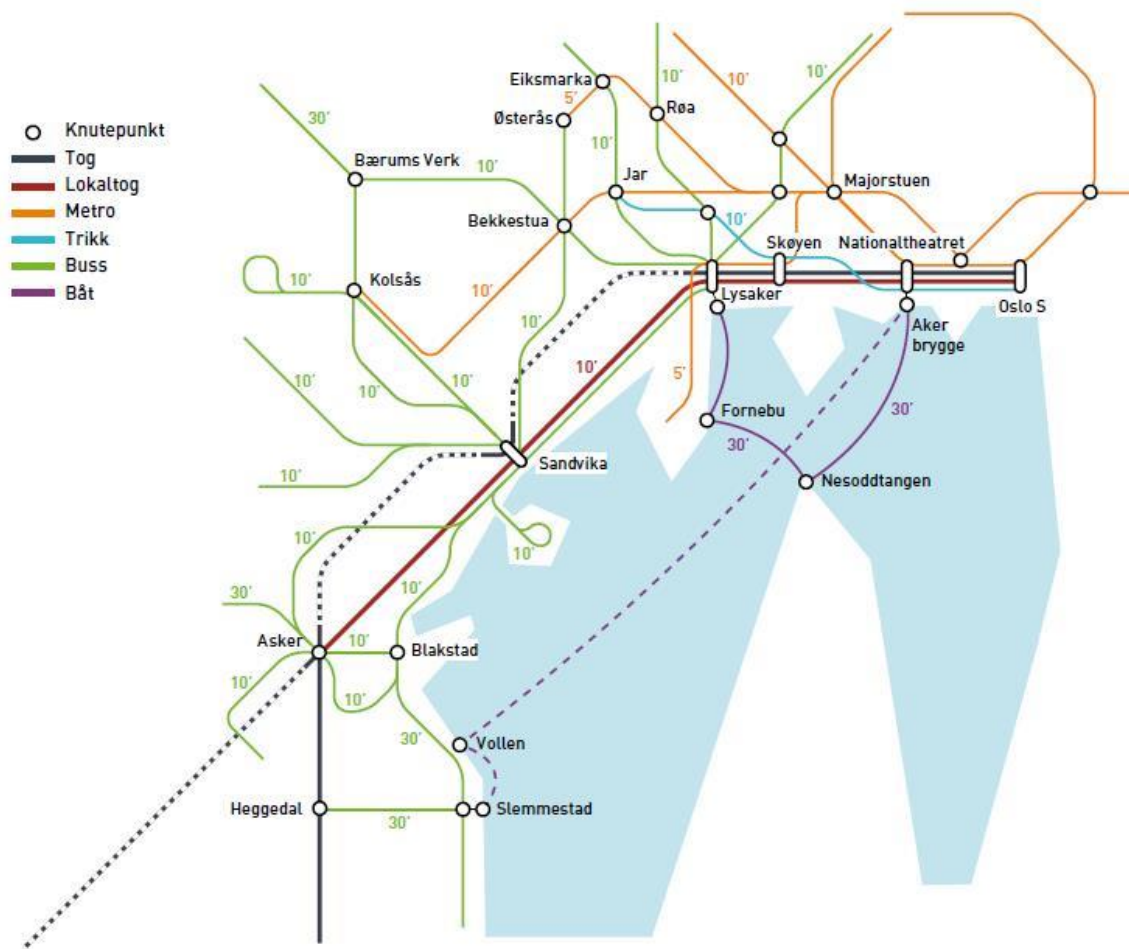
Hvert fjerde år legger Ruter frem en strategi for kollektivtrafikken. I M2016 er blikket løftet fra kollektivtrafikk til mobilitetsløsninger for å sikre utvikling av et stadig mer attraktivt tilbud til regionens innbyggere. M2016 drøfter hvordan befolkningsutviklingen og passasjerveksten gir utfordringer og muligheter. Strategien til Ruter sammenfaller med det som kommer frem i KVU – Oslo Navet. Rapporten har en egen omtale av Vestkorridoren (vedlegg) . Fra denne omtalen siteres: *«Regionbusslinjer bør i enda større grad enn i dag ha terminal i Sandvika og ikke kjøre gjennomgående mot Oslo. Dette er nødvendig for samlet sett å gi kundene et best mulig kollektivt trafikktilbud ut fra tilgjengelig økonomi og kapasitet på bane, vei og terminaler. Omleggingen sammen med målsatt trafikkvekst krever en kapasitetssterk terminal, men ikke minst rask og pålitelig fremkommelighet for buss til og fra terminalen.*

Også enkelte fylkesgrensekryssende busslinjer bør vurderes gitt Sandvika i stedet for Oslo som terminal, for Buskeruds del i samarbeid med Brakar. Dette gjelder blant annet bussene fra Røyken og Hurum via Slemmestad og fra Hønefoss. For Lierbussen er Asker et alternativ til Sandvika. Et lokaltogtilbud med minimum timinuttersrute vil gi et helt annet grunnlag enn i dag for å satse på høy utnyttelse ved stasjonene Slepender, Blommenholm, Høvik og Stabekk.»

Om Høyere frekvens på metro, trikk og bybuss:

Med ny metrotunnel vil det bli plass for økt frekvens på Røabanen og Kolsåsbanen.

Markedsgrunnlaget kan eventuelt gjøre det riktig å snu annenhver avgang på Bekkestua utenom rushtid. Lilleakerbanen må sannsynligvis ende på Jar, men vil i likhet med trikkenettet for øvrig etter hvert få femminuttersrute. De lokale bybusslinjene utvikles i retning av timinuttersrute som en minstestandard.



5.15 Utvikling av trafikktilbudet i vestområdet

M2016 skisserer følgende kart for utvikling av trafikktilbudet i vestområdet. tall angir minutter mellom hver buss/metro/tog-avgang

Forhold som berører Bærum spesielt:

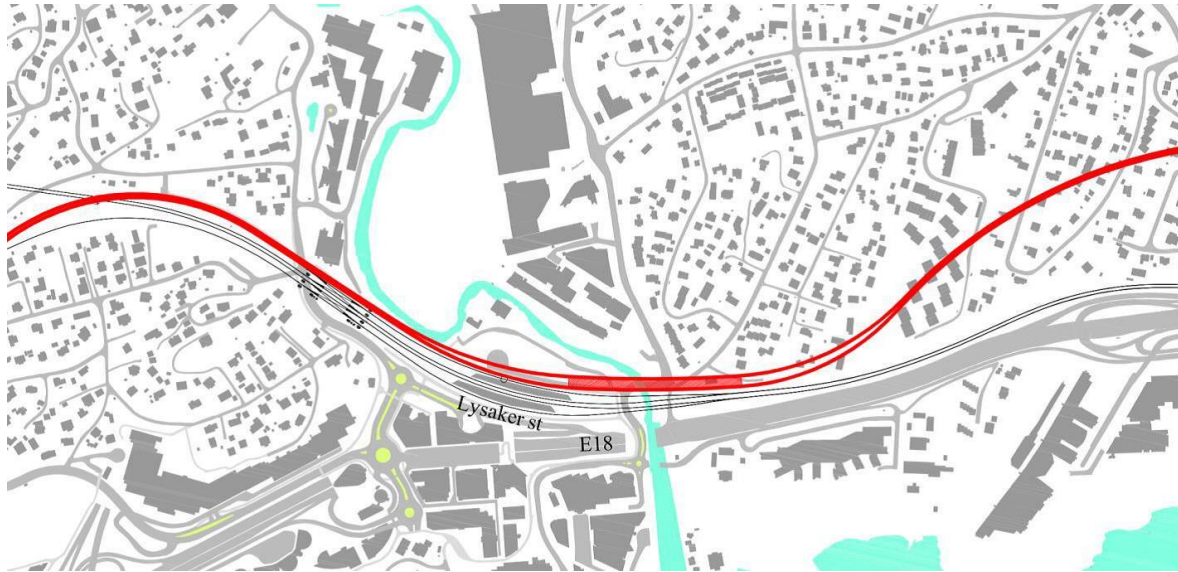
Om Lysaker som knutepunkt i Vest sier rapporten :

«Med Fornebubanen vil Lysaker få en langt viktigere rolle som et hovedknutepunkt med et effektivt samspill mellom buss, metro og tog. Det forutsettes et samspill med Skøyen, slik at enkelte av bussrutene snur der. Dermed vil Lysaker supplert av Skøyen danne et hovedknutepunkt i vest der regionale tog og busslinjer møter Oslos kollektivsystem. De fleste store målpunkter i indre by skal da være mulig å nå uten ytterligere omstigninger. Det er aktuelt å utvide eksisterende Lysaker stasjon fra fire til seks spor på nordsiden av eksisterende stasjon med ny plattform over Lilleakerveien. Det er naturlig å vurdere hvorvidt forlengelse av eksisterende plattformer for regiontog til 350 meter skal bygges samtidig.»

Rådmannen ble tidlig i 2015 gjennom planene for Fornebubanen, kjent med jernbaneverkets behov for 6 spor på Lysaker stasjon. Jernbaneverket reiste innsigelse mot planene for Fornebubanen på Lysaker stasjon ettersom det ikke var satt av arealer for sporutvidelser. Planen for Fornebubanen for øvrig ble vedtatt av kommunestyret juni 2015, mens det er foretatt en ny høring av et alternativ på Lysaker stasjon der det er satt av arealer til sporutvidelser, på bekostning av mulig hotellutbygging på samme område. Reguleringsplanen for metroen og overflaten på Lysaker forventes å bli behandlet før sommeren.

Lysaker stasjon er også sentral i forbindelse med E18 planene, der det planlegges en sentral bussterminal. Videre samarbeider Oslo og Bærum kommuner med Lysakerbyens Næringsvel om en veiledende plan for offentlige rom (VEPOR) på Lysaker. Det er særs krevende å finne løsninger både

på E18 med bussveier og sykkelveier gjennom Lysaker, jernbaneutvidelse, metro og busstasjon innenfor et lite område samtidig som en skal binde sammen de to «bydelen» av Lysaker og sikre at stedet fremstår klarere som et urbant område.



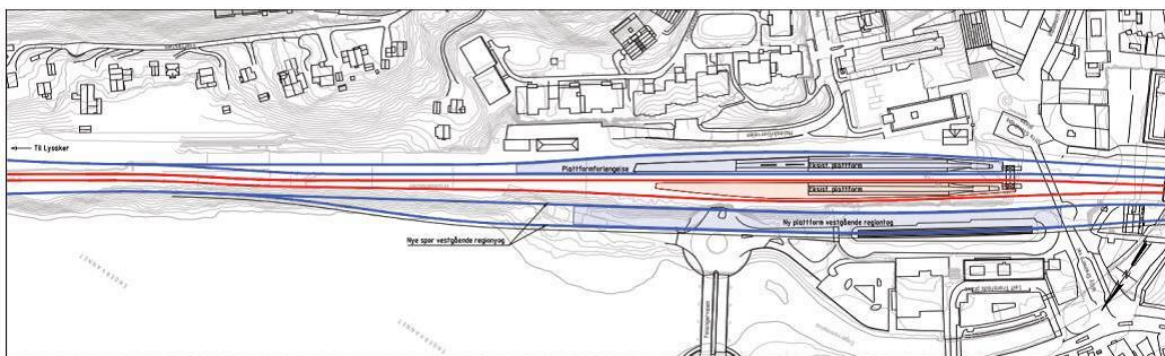
Skisse til løsning av 2 nye spor Lysaker for s-bane. NB baseres på dagløsning over Lysaker elva og tunnel i Oslo.

Sandvika stasjon:

Kommunen har i lengre tid vært kjent med behovet for å utvide Sandvika stasjon til seks spor. Behovet var allerede inne i vurderingene rundt planene for Sandvika øst. Det ble da vurdert at det var mulig å løse to ekstra spor nord for Sandvika stasjon. Behovet ble dette behovet aktualisert i forbindelse med planene for Ringeriksbanen.

Jernbaneverket har skissert en løsning med en forlengelse av plattform til 350 m, samt en utvidelse til 6 spor til plattform. Ny mellomplattform er lagt over eksisterende bussterminal. Det er lagt inn en sikkerhetssone på 150 m mellom plattformkant og utkjørsignal. Dette medfører at flere av dagens sporsløyfer må fjernes. Videre må også vertikalkurven i portalområdet for inngående spor mot Bærumstunnelen reduseres til ca. 4000 m for å få plass til ny sporveksel.

Utvidelsen medfører at det må bygges en sammenhengende konstruksjon fra avgreiningen i øst ved Engervannet til sammenkobling med eksisterende spor vest for E16. Det må etableres en stor utfylling med støttekonstruksjon mot Engervannet på en strekning med meget dårlig grunnforhold. Videre må det bygges bru over tunnelportalen for Folangerveien og videre over bussterminalen og undergangen vest for Sandvika stasjon. Ny bru må også bygges over Rønne elv og Sandvikselva samt støttekonstruksjon og fylling på meget dårlig grunn videre mot E16, og ny bru over E16 og støttekonstruksjon mot Industriveien. Det er også en rekke bygninger på strekningen som kommer i konflikt med utvidelsen.



Jernbaneverket vil jobbe videre med Sandvika stasjon i 2016 og vil starte dialog med kommunen

etter at de har fått på plass en del interne avklaringer omkring funksjonelle krav mv. Kolsåsbanen og Sandvikabanen.

Kolsåsbanens forlengelse til Rykkinn /Bærumsverk og Sandvikabanen (Sandvika – Kolsås) er ikke omtalt som fremtidige metrolinjer i KVU OsloNavet. I Ruter sin rapport M2016 er de heller ikke fått egen omtale, men det fremkommer at forbindelsen er vurdert som bybane alternativt superbuss. Rådmannen mener at Kolsåsbanens forlengelse til Rykkinn/Bærums verk og Sandvika banen er viktige fremtidige utvidelser av metrosystemet og må derfor inngå som en del av et fremtidig kollektivtilbud i regionen. I kommunens arealplaner er traseen for disse banene avmerket. Det er derfor viktig at de også inngår i et framtidig banenett i regionen.

Behandlingen i møtet 05.04.2016 Formannskapet

Nikki Shei (MDG) fremmet følgende forslag:

1. Endringsforslag til punkt 3:

Hovedprinsippet for Bærum kommune er at all vekst i privat transport skal tas med kollektive løsninger, sykkel og gange, helt i tråd med Klimaforliket og NTP 2014-2023.

Bærum kommune er fornøyd med at Fornebubanen og utbedring av E18 med vesentlig forbedret forhold for buss og sykkel inngår som en forutsetning for arbeidet. Det er viktig at disse prosjektene raskt finner sin løsning og blir realisert.

2. Nytt punkt 8:

Bærum kommune ber om at staten må ta et mye større finansielt ansvar for de store kollektivprosjektene i Oslo-navet.

Harald Sævareid (SV) fremmet følgende forslag:

Endringsforslag til punkt 3:

Hovedprinsippet for Bærum kommune er at all vekst, i tråd med klimaforliket, skal tas med kollektive løsninger, sykkel og gange. Bærum kommune er derfor kritisk til planene om ny E-18. Denne bør skrinlegges.

Bærum kommune er fornøyd med at Fornebubanen inngår som en forutsetning for arbeidet. Det er viktig at dette prosjektet raskt finner sin løsning og blir realisert.

Kari Seljelid (Ap) fremmet følgende forslag:

Alternativt punkt 4:

Kolsåsbanens forlengelse til Bærums Verk over Rykkinn og til Sandvika er viktige fremtidige utvidelser av metrosystemet som en del av kollektivtilbudet i regionen. Forlengelsen til Bærums Verk over Rykkinn er en av de mest lønnsomme metrostrekningene å bygge ut.

Votering:

Rådmannens forslag punktene 1 og 2 ble enstemmig vedtatt.

Scheis endringsforslag til punkt 3, første setning ble vedtatt mot 1 stemme (Frp).

Resten av Scheis endringsforslag til punkt 3 fikk 1 stemme (MDG).

Sævareids endringsforslag til punkt 3 fikk 1 stemme (SV).

Seljelids alternative forslag til punkt 4 ble enstemmig vedtatt.

Rådmannens forslag punktene 5, 6 og 7 ble enstemmig vedtatt.
Scheis forslag nytt punkt 8 ble enstemmig vedtatt.

FSK-049/16:

Vedtak:

1. Bærum kommune støtter hovedanbefalingene i KVV Oslo-Navet oppsummert i «fra Nav til nettverk» som langsiktig perspektiv på mobilitetsutfordringene i hovedstadsområdet.
2. Framtidens kollektivsystem må gi et godt, effektivt og pålitelig tilbud til reisende innenfor vår felles bo og arbeidsmarkedsregion. Utbygging må skje slik at det bygger opp under prinsippene for samordnet areal og transportplanlegging.
3. Hovedprinsippet for Bærum kommune er at all vekst i privat transport skal tas med kollektive løsninger, sykkel og gange, helt i tråd med Klimaforliket og NTP 2014-2023. Bærum kommune er fornøyd med at Fornebubanen og en ny E18 med vesentlig forbedret forhold for buss og sykkel inngår som en forutsetning for arbeidet. Det er viktig at disse prosjektene, raskt finner sin løsning og blir realisert. Bærum kommune vil understreke betydningen av å realisere E18-prosjektet som del av Oslo Navet.
4. Kolsåsbanens forlengelse til Bærums Verk over Rykkinn og til Sandvika er viktige fremtidige utvidelser av metrosystemet som en del av kollektivtilbud i regionen. Forlengelsen til Bærums Verk over Rykkinn er en av de mest lønnsomme metrostrekningene å bygge ut.
5. Kollektivtilbudet i hovedstadsområdet er avhengig av både tog og metro- tunnelene under Oslo sentrum kommer på plass. Det er viktig at disse gis prioritet og at staten må ta en større del av kostnadene for finansiering av slike tunge infrastrukturprosjekter.
6. Bærum kommune ber om at det rask settes i gang arbeid med mulighetsstudier og planavklaringer av nødvendig sporutvidelser på Lysaker og Sandvika stasjoner. Forholdet til god byutvikling knyttet til stasjonene må ivaretas.
7. Bærum kommune har igangsatt arbeid med en egen mobilitetsplan for kommunen. De aktuelle kollektivutredningene vil danne et godt grunnlag for dette arbeidet. Alle samferdselsaktørene vil bli invitert inn i dette arbeidet.
8. Bærum kommune ber om at staten må ta et mye større finansielt ansvar for de store kollektivprosjektene i Oslo-navet.