

Sak nr. 445. Arbeidet for fremtidig Kolsåsbane - Redegjørelse

Ordføreren: Innstillingen fra samferdsels- og miljøkomiteen er enstemmig.

Hans-Petter Aas (SV): SV mener at arbeidet for å skape en god og langsiktig løsning for Kolsåsbanen er en viktig og prioritert oppgave for Oslo kommune og byrådet. SV legger vesentlig vekt på at Oslo og Akershus er et bolig- og arbeidsmarked og mener derfor at Oslos kollektivtransport må planlegges og utvikles med dette som viktige realiteter.

Det er slik at befolkningen i Oslo og Akershus har felles interesser i at grenseoverskridende baneløsninger som Kolsåsbanen fungerer godt. Det er også slik at en velfungerende Kolsåsbane vil redusere bilbruken inn mot og i Oslo. Dette vil gi befolkningen i begge fylker en stor miljøgevinst.

SV vil minne om, også i denne saken, at bystyret enstemmig har vedtatt etablering av et felles forvaltningsorgan for organisering av kollektivtjenester i Oslo og Akershus. Et slikt organ vil gi optimale muligheter for effektiv planlegging og koordinering av grenseoverskridende ruter som Kolsåsbanen. Derfor mener SV at det haster å få dette felles forvaltningsorganet på plass.

Når Kolsåsbanen i november igjen åpner for drift helt til Kolsås, og det er fint, vil det være viktig å sikre også driften i 2005. Det er bystyrets klare ønske og SV forutsetter at befolkningen tar seg frem til Kolsåsbanen på skinner helt til Kolsås også i 2005. Alt annet vil være meningsløst.

Nå regner SV med at Kolsåsbanen er i god drift til Kolsås inntil et bedre og miljømessig eventuelt alternativt tilbud foreligger. Da forventer vi at det kommer en ny sak, etter at også Akershus har klarlagt hva de ønsker for fremtidig baneløsninger.

Bjørn Hansen (F): F vil først rette oppmerksomheten tilbake på kollektivmeldingen. Der slo en samlet komite fast at Oslo og Akershus er ett bolig- og arbeidsmarked og at kollektivtransporten bør planlegges med det som utgangspunkt. Vi er også enige i, som SVs representant var inne på, at et felles forvaltningsselskap mellom Oslo og Akershus, som skal kjøpe inn kollektivtjenester for hele regionen, at det må være et positivt tiltak. Jeg vil også be byrådet å ta det opp snarest og arbeide for å få det fortest mulig gjennomført.

Når det gjelder Kolsåsbanen har det siden samferdselskomiteens siste møte blitt lagt frem et statsbudsjett. Staten vil at det utarbeides en plan med kostnadsoverslag og nytte- og kostanalyser for banen og at framdrift og finansiering blir vurdert. Bærum og Oslo må derfor fatte vedtak om prosjektet. Det må oppnås enighet om framtidig drift av banestrekningen. Den foreslåtte investering til Kolsåsbanen i 2005 gjelder utstyr som er påkrevd uansett framtidig løsning.

Samferdselsdepartementet forutsetter imidlertid at det blir en avklaring av framtidig drift av banen før det iverksettes investeringstiltak. F mener det er på høy tid å komme i gang med dette arbeidet og at det i første rekke er opp til Bærum kommune å bestemme seg. Bærum ser ut til å arbeide med mange løsninger og ser ikke ut til å ha bestemt seg helt.

Det er mange løsninger som svever i luften. Noen prater om forlengelse av Jartrikken, andre prater om trikkedrift på selve Kolsåsbanen, mens andre igjen prater om videre T-banedrift og en kombinasjon av disse løsningene. Fra vårt ståsted er ikke dette helt til å bli klok på.

F støtter derfor vedtaket om at byrådet kommer tilbake med klare løsningsmodeller når Bærum kommune har truffet endelige vedtak i saken. Inntil Akershus fylkeskommune har bestemt seg, kan ikke Oslo kommune gjøre annet enn å avvente. F er enig med resten av komiteen i at det ville være svært uheldig om banen åpnes i november, for så å stenge igjen i februar på grunn av at Akershus ikke vil bevilge tilskudd til driften av banen.

La oss håpe at vi unngår dette og at vi kan finne midlertidige løsninger for videre drift av banen, så lenge Akershus befinner seg i tvil om hva som vil være den beste løsningen for dem selv.

Ola Elvestuen (V): V er veldig glad for at vi nå endelig har fått denne redegjørelsen. Jeg må si det er nyttig lesning nå som vi har fått den. I det store bildet er det klart gledelig at Kolsåsbanen nå åpnes opp igjen i november. Jeg skulle gjerne ha spurt noen fra byrådet i den forbindelse om hvilken plan for banen man da skal regne etter. Blir dette pendeldrift gjennom byen eller hva er på en måte planene for denne gjenåpningen? Det er noe jeg lurer på fordi det er et vesentlig poeng.

Det er riktig som forrige taler sa, at her er det mange forskjellige løsninger som svirrer i lufta samtidig. Det er skissert mange forskjellige løsninger i Akershus. Fra Oslos side har det egentlig ikke vært slik. Fra Vs side har det vært et problem. Det har jo vært utarbeidet en helhetsplan for Kolsåsbanen som aldri har vært behandlet politisk i Oslo. Den har stoppet opp med strategiske valg i Oslo Sporveiers styre.

Nettopp med de vedtakene som er gjort der, hvor jo konklusjonen egentlig er at vi lager metrostandard til Lysakerelva, så finner man annen løsning lenger ut, gjør at denne prosessen for Akershus sin del også har vært problematisk.

Jeg tror ikke som V at det er en riktig løsning å stoppe pendeldriften på Lysakerelva. Vi mener det er gitt at du har ett større knutepunkt i Bærum som rettferdiggjør en pendeldrift på Bekkestua. Så bør pendeldriften fra Oslo minimum gå til Bekkestua eller hele veien til Kolsås, slik den har gjort tidligere.

Vi har lagt det inn som et tilleggsforslag, at man ser på den muligheten. Det er ikke for å overprøve den saken som byrådet skal komme med i neste omgang. Nå skal jo Akershus behandle denne saken i sitt møte allerede i fylkestinget i morgen, men det er for å gi et signal også til Akershus om hva som er ønskelig i forhold til løsninger fra Oslos side.

Tidligere er det jo aldri gitt den type ønsker fra Oslos side i forhold til hva slags type løsning vi ser for oss på Kolsåsbanen. I V mener vi at vi nå bør gi det signalet og ikke forbli passive og vente på hva Akershus bestemmer seg for, for så på nytt å ta tak i saken igjen. Det tror vi vil ytterligere komplisere saken.

Ordføreren: Får ordføreren lov til å bemerke følgende: Når man ser på teksten i det forslaget så er ikke det en overveielse, men det er en konstatering om at det minimum må innebære osv.

Det har en rekkevidde og en kostnad som i hvert fall, sett fra ordførerens synspunkt, ikke er utredet. Ordføreren kan vanskelig se at det er forsvarlig saksbehandling å votere over det i dag. Ordføreren ber om at det oversendes byrådet uten realitetsbehandling.

Ola Elvestuen (V): Da må jeg bare presisere at jeg da vil avvente det svaret jeg får fra byråden i spørsmålet om hva slags type løsning man ser for seg når Kolsåsbanen nå skal åpne i november. Hvis den løsningen er en pendeldrift fra Kolsås og inn til byen, kan jeg vanskelig se at det vedtaket der gir en dyrere løsning enn en slik type pendeldrift. Det er pendeldrift dette er snakk om.

Byråd Peter N. Myhre: Jeg kan ikke gi noe svar på det spørsmålet her og nå. Dette er en sak som er lagt frem til orientering for bystyret, som gjelder den løsningen som er fattet når det gjelder å sette Kolsåsbanen i trafikk igjen. Den løsningen som nå er kommet i stand innebærer altså at det myndighetsnivå som er ansvarlig for kollektivtrafikken i dette området, nemlig Akershus fylkeskommune, har inngått en avtale med Oslo sporveier om kjøp av tjenester. Akershus fylkeskommune har også garantert for driften neste år, altså i 2005.

Så vidt jeg har forstått vil også Akershus fylkeskommune bruke noe mer tid. Representanten Elvestuen nevnte at de skal ha et møte i morgen. Jeg har forstått det slik at det skal være en høring og at Akershus fylkesting først får denne saken til behandling ut på nyåret. Da er man altså inne i en fase hvor det fremdeles er full drift, i samsvar med den løsningen som er valgt, og som vil bli igangsatt fra og med november i år fordi Akershus fylkeskommune har garantert for den videre driften.

Jeg vil bare også få understreke arbeidet med å få et felles administrasjonsselskap med bestillerfunksjon mellom Oslo og Akershus. Det arbeidet er godt i gang, men det gjelder jo ikke i det tidsperspektivet som vi ser behandlingen av den videre løsningen for Kolsåsbanen i. Det vil neppe være praktisk mulig å gjennomføre før 01.01.2006.

Inntil da vil vi måtte forholde oss på gamlemåten, nemlig at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune hver for seg er ansvarlig for kollektivtrafikken på sine områder og at vi må ha et sympatisk samarbeid slik at vi får gode løsninger som innbyggerne i hele regionen er tjent med. Det mener jeg vi har fått til i de forhandlingene og den kontakten som har vært mellom Akershus fylkeskommune, staten og Oslo kommune og hvor også staten har bidratt med noe midler.

Jeg vil igjen få minne om at det er altså Akershus fylkeskommune, som med det nåværende regimet for beslutningstaking, er ansvarlig for kollektivtrafikk i Bærum.

Ola Elvestuen (V): På bakgrunn av det svaret kan jeg akseptere at det forslaget oversendes til byrådet. Jeg ber da både byrådet og forsamlingen legge merke til at den løsningen som her skisseres er den løsningen V ønsker at skal gjennomføres. Det kommer vi til å holde fast på også ved senere behandling.

Ordføreren: Vi går til votering.
Samferdsels- og miljøkomiteens innstilling er enstemmig vedtatt.