

## SAK 1

### **Ny sentrumstunnel**

#### **Bakgrunn for saken:**

Oslo er inne i en periode med enorm utvikling; folketallet ser ut til å kunne vokse med 200 000 innbyggere de neste 20 årene, og 750 000 i et femtiårsperspektiv. Det betyr at Oslo vokser med én norsk gjennomsnittskommune i året, målt i antall innbyggere. Uansett valg av utbyggingsområder må kollektivnettet i Oslo og omegn bygges ut. Det er behov for nye store investeringer knyttet til videreutvikling av eksisterende banenett og kollektivtilbud.

Allerede i dag er kapasiteten i den eksisterende sentrumstunnelen for t-bane tilnærmet maksimalt utnyttet: det er ikke plass til flere avganger i rushtiden. Samtidig vet vi at frekvens er ett av parameterne som er viktigst for at folk velger kollektivt fremfor privatbil. Å øke frekvensen med dagens tunnel er umulig. Hvordan alle de 1,3 millionene Osloborgere i 2060 skal komme seg rundt i byen finnes det ingen planverk for. Det vi vet, er at det ikke vil være plass til like stor andel privatbilisme som det er i dag. Skal Oslo klare å gi alle innbyggerne et miljøvennlig og trafiksikkert transportmiddel må vi satse på T-banenettet.

T-bane med metrostandard er det sikreste transportmiddelet i by. Dersom sentrumskapasiteten løses gjennom ny tunnel, kan T-banenettet i tillegg utvides betraktelig. Forlengelse til A-hus og Lillestrøm i øst, Gjersrud/Stensrud i sørøst, Sandvika i vest og Nesodden i sør kan bli realiteter. Dette vil fjerne mange forurensende biler fra veiene, og bidra til bedre luftkvalitet i en by som til tider har helseskadelig luftkvalitet.

Ruter anslår at antallet passasjerer kan doble seg innen 2025. En slik utvikling krever at vi planlegger for fremtidens Oslo, og at utbyggingen settes i gang nå. I arbeidet med Kommuneplan 2030 må kollektivtransporten inn, klare mål må settes. Ny sentrumstunnel for t-bane innen 2025 må være ett av disse målene.

Allerede i dag gir hver tilskutt krone til Ruter 1,78 kroner i samfunnsnytte, altså gir tilskuddene store verdier tilbake til samfunnet. Hver investerte krone i den nye tunnelen anslås til å ha en samfunnsnytte på 2,50 kroner. I tillegg kommer den lokale miljøgevinsten. Oslopakke 3 varer frem til 2027. Ny tunnel må på plass før dette, enten Oslopakke 3-midler benyttes eller ikke. At tunnelen blir en del av en eventuell Oslopakke 4 er ikke et alternativ; den nye tunnelen anslås å ta ti år å bygge, med andre ord må pengene bevilges før 2015 for at tunnelen skal stå klar til å ta i mot det allerede doblete antallet passasjerer i 2025.

**Vedtak:** Kollektivtrafikk må prioriteres fremfor privatbilisme. Ny sentrumstunnel for T-bane må på plass så raskt som mulig, senest innen 2025, for å kunne ha et kollektivtilbud som har stor nok kapasitet i fremtiden. En slik tunnel må prioriteres fremfor utvidet E18 til Bærum.

## SAK 2

### **Nattlige avganger på nattbussen**

**Bakgrunn for saken:**

Transportbehovet om natten i helgene er mye større enn kollektivtransporttilbudet i det samme tidsrommet. Et bedre nattbusstilbud vil gjøre byen tryggere.

**Vedtak:** Frekvensen og rutenettet for nattbusstilbudet må utvides.

### SAK 3

## **Endret skolevalgsordning**

### **Bakgrunn for saken:**

I dag er det slik at en elev kan søke inntil tre programområder, og sette opp inntil tre skoler under hvert programområde. En slik ordning gjør at en ikke kan kombinere skole og programområder i ulike rekkefølger: Flere elever ønsker å kunne sette ett programområde med én skole på førstevalg, og kanskje samme skole, men med et annet programområde på andrevalg, og så på tredje plass den samme linjen som førstevalget, men en annen skole. Dette er ikke mulig med dagens ordning.

Med dagens ordning er det også slik at dersom en elev ikke har høyt nok karaktersnitt for å komme inn på den øverste skolen under det første programområdet, vil karaktersnittet sees opp mot neste skole på listen, under samme programområde. Dersom eleven har høyt nok karaktersnitt til å komme inn på denne skolen, får eleven plass her. Dersom eleven ikke får plass her heller, vil karaktersnittet prøves på neste skole på listen under samme programområde. Om eleven har for lavt snitt for den tredje skolen også, får eleven tilbud om plass på en tilfeldig skole under det øverste programområdet – en skole som for eksempel ligger langt unna eller som har et miljø som ikke passer for eleven.

Vi mener den nåværende skolevalgsordningen, med sin manglende fleksibilitet, kan være en faktor som bidrar til høyt frafall i den videregående skolen. Å ha mulighet til å velge skole uavhengig av programområde kan sikre motivasjon og læringsglede hos elevene.

### **Vedtak:**

Skolevalgsordningen må endres slik at elevene kan velge skole og programområde uavhengig av hverandre.

## SAK 4

### **Grunnleggende rettigheter for papirløse**

#### **Bakgrunn for saken:**

I en rapport fra 2006 antok SSB at det kunne være opp mot 18 000 papirløse flyktninger i Norge. I en undersøkelse fra Nasjonalt kunnskapssenter om vold og traumatisk stress, fremkommer det at flertallet av dem som kommer til Norge og søker om asyl, har vært utsatt for drapsforsøk, tortur eller voldtekt.

Papirløse har ikke mulighet til å arbeide fordi de mangler oppholdstillatelse. De har kun rett til akutt helsehjelp. I en statusrapport utarbeidet av Legeforeningen konkluderes det blant annet med at: «Myndighetene må sørge for at personer uten lovlig opphold kan få dekket sitt behov for nødvendige helsetjenester, også utover øyeblikkelig hjelp.»

Bergen, Trondheim og Stavanger kommuner har alle vedtatt å be regjeringen legge til rette for at papirløse flyktninger kan arbeide inntil kjent utreisedato. Trondheim og Stavanger vil i tillegg sørge for at papirløse mottar nødvendig psykisk og fysisk helsehjelp, selv om de mangler identifikasjonspapirer.

**Vedtak:** Oslo kommune må anmode om at regjeringen legger forholdene til rette for at papirløse flyktninger kan arbeide lovlig og betale skatt inntil kjent utreisedato. I mellomtiden bes byrådet se om det er mulig å finne lokale løsninger. Byrådet må sørge for at papirløse i Oslo mottar nødvendig fysisk og psykisk helsehjelp, også utover øyeblikkelig hjelp, selv om de mangler identifikasjonspapirer.

## SAK 5

### **Bilfritt sentrum innenfor Ring 1**

#### **Bakgrunn for saken:**

Det er hovedsakelig veitrafikk som skaper dårlig luftkvalitet i Oslo. Når man utsettes for dårlig luftkvalitet svekkes helsen, både for friske og allerede syke mennesker. Luftkvaliteten vil bedres ved mindre veitrafikk. Bilfritt sentrum innenfor Ring 1 vil trolig bedre luftkvaliteten i sentrum.

Siden 2007 har det blitt mindre svevestøv i Oslo, men forurensingsforskriftens krav til nitrogendioksidkonsentrasjon er ikke i nærheten av overholdt. I to-årsperioden 2008–2010 ble det ved Oslo kommunes åtte målestasjoner for luftkvalitet målt 685 overskridelser i nitrogendioksidkonsentrasjon. I perioden var det en økning på 1924 % i antall overskridelser, altså ser allerede iverksatte tiltak ikke ut til å ha noen effekt. Dessverre finnes det ingen målestasjon innenfor Ring 1.

En rapport utarbeidet av PROSAM fra 2005 viser at enkelte gater innenfor Ring 1 har hatt en årsdøgnstrafikk på 6600 kjøretøy. Siden 2005 har trafikkmengden i Oslo som helhet økt. Støyen fra denne trafikken er betydelig. Bilfritt sentrum innenfor Ring 1 vil bidra til å senke støynivået.

Fremkommeligheten for syklister og andre myke trafikanter vil også bedres med et bilfritt sentrum. Vareleveranser og kollektivtransport må tillates, men flere gågater og flere sykkelveier kan bygges ut. Fremkommeligheten for kollektivtransporten vil også bedres, som vil gi kortere reisetid, bedre punktlighet og mulighet for høyere frekvens. Dette er viktige parametere for folks valg av transportmiddel.

#### **Vedtak:**

Bilfri sone, med unntak av vareleveranser og kollektivtransport, må opprettes innenfor Ring 1. Det må også opprettes flere parkeringsplasser utenfor Ring 1. Det må også opprettes flere sykkelveier, gågater og kollektivgater.