

**Protokoll fra møte i
Hovedutvalg for samferdsel 29.01.2014**

Møtested: Schweigaards gate 4, Oslo
Møterom Fylkestingssal Vest
Møtedato: 29.01.2014
Tid: 14:00 – 15:15

Faste medlemmer som møtte:

Navn	Funksjon	Reprenterer
Tim Holmvik	Leder	H
Finn Terje Tønnessen	Nestleder	FRP
Terje Hegge	Medlem	H
Synnøve Kongsrud	Medlem	H
Katrine Behsert	Medlem	FRP
Lars Salvesen	Medlem	KRF
Siri Hov Eggen	Medlem	AP
Tove Irene Steen	Medlem	AP
Kjell Maartmann-Moe	Medlem	AP
Ole-Erik Yrvin	Medlem	AP
Ruth Solveig Birkeland	Medlem	SV

Varamedlemmer som møtte:

Navn	Møtte for	Reprenterer
Jan Olsen	Trine-Lise Østlund Blime	H
Siri Engesæth	Inge Solli	V

Faste medlemmer som ikke møtte:

Navn	Funksjon	Reprenterer
Trine-Lise Østlund Blime	Medlem	H
Inge Solli	Medlem	V

Fra administrasjonen møtte:

Navn	Stilling
Arnhild Danielsen	Fylkesdirektør samferdsel
Thomas Tvedt	Ass. fylkesdirektør samferdsel
Nina M. Hansen	Enhetsleder transport
Björg I. Barslund	Utvalgssekretær

Saksliste

Saksnr	Tittel
	Saker til behandling
1/14	Asker kommune - Kommunedelplan for E18 - område Slepends-Bærum grense - uttalelse til offentlig ettersyn
2/14	Forslag til indikatorsett for bymiljøuttalelser - høringsuttalelse
3/14	Fullmakt ved søknad om etablering av drosjesentral
4/14	Høring - Endring av fartsgrenser for buss klasse 1
5/14	Styringsdokument for mangfold - sluttbehandling
6/14	Klimapolitiske føringer for miljøfondet
	Spørsmål
2/14	Spørsmål fra repr. Siri Hov Eggen (Ap) vedr. skilting FV 159 Strømsveien
	Referatsaker
1/14	Status Kolsåsbanen

Eventuelt/orienteringer

1. Status Kolsåsbanen ble delt ut.
2. Leder Tim Holmvik foreslo å befare gang- og sykkelveger og starte med Romerike, og fikk hovedutvalgets tilslutning til det. Befaring i forkant av neste møte. Administrasjonen legger fram forslag til opplegg.
3. Ass. fylkesdirektør Thomas Tvedt orienterte om møter med kommunene. Frist for tilbakemelding om nye prosjekter 11.4.
4. Høringsfristen på sak om innfartsparkering er forlenget til 15. mars 2014.
5. Vedr. spørsmål om ansvar for innfartsparkering langs Kolsåsbanen:

På bakgrunn av drøftelser mellom AFK, Bærum kommune, Ruter og Sporveien er man enige om følgende når det gjelder innfartsparkeringsplassene langs Kolsåsbanen:

- Sporveien har ansvaret for drift og vedlikehold
- Bærum kommune har ansvaret for oppfølging av at parkeringsbestemmelsene overholdes og har myndighet til å bøtelegge overtredelser.

Saker til behandling

1/14 Asker kommune - Kommunedelplan for E18 - område Slependsen-Bærum grense - uttalelse til offentlig ettersyn

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 29.01.2014

Fylkesrådmannens innstilling

1. Fylkesutvalget er opptatt av at bussene sikres god fremkommelighet, og mener planforslagene langt på vei ivaretar dette. Ut fra at bussene i dag har redusert fremkommelighet mellom Nesøybrua og rundkjøringen ved tidligere Smart Club, mener fylkesutvalget det viktig at KDP for E18 Slependsen legger til rette for etablering av kollektivfelt på denne strekningen.
2. Fylkesutvalget ser det som viktig å finne gode løsninger for myke trafikanter gjennom området. Fylkesutvalget mener den største utfordringen er å finne gode løsninger for gående på tvers av Slependskrysset, og støtter Asker kommunes anbefaling om at det arbeides videre med å finne gode løsninger for ferdselsforbindelser for myke trafikanter på tvers av E18.
3. Foreslått løsning for nytt Slependskryss har gradvis økt i omfang og kostnader for realisering, i likhet med løsninger for E18-korridoren i vest for øvrig. Fylkesutvalget er bekymret for det kostnadmessige omfang den planlagte utbyggingen nå har, og mener det er viktig at videre planlegging sørger for at prosjektet er økonomisk realiserbart og ikke påfører bilistene helt urimelige bomsatser. I den sammenheng er det nødvendig å se på muligheter for forenklinger som reduserer kostnadene, som må dekkes av staten og bilistene gjennom bompenger.
4. Fylkesutvalget mener Staten som veieier må bidra betydelig til finansieringen av ny E18, slik at trafikkavviklingen vest for Oslo kan bedres, både for kollektivtrafikken og bilistene.»

Utvalgets behandling:

Representanten Ruth Solveig Birkeland (SV) fremmet følgende forslag:

Asker kommune -Kommunedelplan for E18 -område Slependsen-Bærum grense -uttalelse til offentlig ettersyn

Tillegg i pkt 4

Men denne type bidrag må ikke gå på bekostning av finansiering av Fornebubane og AHUS-bane. Disse kollektivprosjektene må være fullfinansiert før det bevilges penger til E18-utbyggingen.

Nytt punkt 5

Arbeidet som nå gjøres med KVU for Oslofjordkryssing, indikerer at E18 Asker-Oslo kan få mindre trafikk i framtida. Dette, sammen med det faktum at klimaforliket og mål for Oslopakke 3 forbyr oss å planlegge for økt kapasitet for privatbiler, gjør at FU ikke kan støtte E18-utbygginga slik den så langt er blitt presentert. FU mener det må utarbeides et mindre omfattende og mindre kostnadskrevenende forslag som prioriterer følgende:

- Tilrettelegging for økt kollektivtrafikk med god framkommelighet for buss.
- God og trygg framkommelighet for gående og syklende. Transportsyklister som trener eller skal raskt til og fra jobb, må skilles fra syklister som holder et mer moderat tempo.
- Støydempende tiltak slik at prosjektet kan bidra til et bedre miljø.

Votering:

1. Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt
2. Birkelands forslag fikk 1 stemme (SV) og falt

Utvalgets innstilling:

1. *Fylkesutvalget er opptatt av at bussene sikres god framkommelighet, og mener planforslagene langt på vei ivaretar dette. Ut fra at bussene i dag har redusert framkommelighet mellom Nesøybrua og rundkjøringen ved tidligere Smart Club, mener fylkesutvalget det viktig at KDP for E18 Slependen legger til rette for etablering av kollektivfelt på denne strekningen.*
2. *Fylkesutvalget ser det som viktig å finne gode løsninger for myke trafikanter gjennom området. Fylkesutvalget mener den største utfordringen er å finne gode løsninger for gående på tvers av Slependskrysset, og støtter Asker kommunes anbefaling om at det arbeides videre med å finne gode løsninger for ferdselsforbindelser for myke trafikanter på tvers av E18.*
3. *Foreslått løsning for nytt Slependskryss har gradvis økt i omfang og kostnader for realisering, i likhet med løsninger for E18-korridoren i vest for øvrig. Fylkesutvalget er bekymret for det kostnadmessige omfang den planlagte utbyggingen nå har, og mener det er viktig at videre planlegging sørger for at prosjektet er økonomisk realiserbart og ikke påfører bilistene helt urimelige bomsatser. I den sammenheng er det nødvendig å se på muligheter for forenklinger som reduserer kostnadene, som må dekkes av staten og bilistene gjennom bompenger.*
4. *Fylkesutvalget mener Staten som veieier må bidra betydelig til finansieringen av ny E18, slik at trafikkavviklingen vest for Oslo kan bedres, både for kollektivtrafikken og bilistene.»*

2/14 Forslag til indikatorsett for bymiljøuttalelser - høringsuttalelse

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 29.01.2014

Fylkesrådmannens innstilling:

1. *Formålet med bymiljøavtalene er å styrke miljøvennlig transport i byområdene, som et viktig bidrag til å nå de nasjonale klimamålene. Det er i praksis ikke mulig å skille mellom innsats og resultater som følge av bymiljøavtaler, innsats gjennom Oslopakke 3 og dagens statlige belønningsordning. Derfor er det nødvendig å samle seg om ett felles*

indikatorsystem for areal- og transportpolitiske tiltak i Oslo og Akershus.

2. *Det er lagt ned mye arbeid i å utvikle et felles mål- og resultatstyringsystem for Oslopakke 3, hvor god fremkommelighet og klimamålet er sideordnede hovedmål. I tillegg har Oslopakke 3 mål om sikkert og tilgjengelig transportsystem, attraktivt kollektivtilbud og bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet. Akershus fylkeskommune anbefaler at eksisterende mål- og resultatstyringsystem for Oslopakke 3 legges til grunn, fremfor å innføre et nytt system, som grunnlag for en ny bymiljøavtale. Forbedringer av systemet kan gjennomføres gradvis som del av styringssystemet for Oslopakke 3, hvor staten deltar som en av tre parter.*
3. *Bymiljøavtalen vil kunne dekke relativt få store kollektivprosjekter innenfor fylkeskommunalt ansvarsområde, samt investeringer innenfor kollektivtrafikk og gange/sykkel på riksveg. Klimaeffekten av investeringstiltak er først mulig å måle etter at tiltakene er gjennomført. Det har liten relevans å benytte indikatorer til å korrigere innholdet i et investeringsprosjekt under gjennomføring. Fremfor å bruke mye tid og krefter på flere innsatsindikatorer, anbefaler Akershus fylkeskommune å legge vekt på tydelig avtaler om areal- og transporttiltak for å sikre miljøgevinst av investeringstiltaket.*
4. *Akershus fylkeskommune henviser til faglige innspill fra Ruter AS og Oslopakke 3-sekretariatet om de mer detaljerte og faglige sider av høringsforslaget, se vedlegg.*

Utvalgets behandling:

Leder Tim Holmvik (H) fremmet følgende forslag på vegne av H, Frp, V og KrF

Punkt 1, 2 og 4 står som de er.

Punkt 3 slettes.

Punkt 5 blir nytt (evt nytt punkt 4 dersom punkt 3 slettes):

Akershus fylkeskommune mener at avtalene bør kunne reforhandles hvert 4. år etter en gjennomgang av dokumenterte resultater av planer, vedtak og gjennomførte tiltak.

Representanten Ole-Erik Yrvin (Ap) fremmet følgende forslag til nytt punkt 5:

5. Ved bruk av indikatorsett for bymiljøavtaler er det helt avgjørende med helt oppdatert statistikk.

Votering:

Holmvik og Yrvins forslag ble enstemmig vedtatt

Utvalgets vedtak:

- 1. Formålet med bymiljøavtalene er å styrke miljøvennlig transport i byområdene, som et viktig bidrag til å nå de nasjonale klimamålene. Det er i praksis ikke mulig å skille mellom innsats og resultater som følge av bymiljøavtaler, innsats gjennom Oslopakke 3 og dagens statlige belønningsordning. Derfor er det nødvendig å samle seg om ett felles indikatorsystem for areal- og transportpolitiske tiltak i Oslo og Akershus.*
- 2. Det er lagt ned mye arbeid i å utvikle et felles mål- og resultatstyringsystem for Oslopakke 3, hvor god fremkommelighet og klimamålet er sideordnete hovedmål. I tillegg har Oslopakke 3 mål om sikkert og tilgjengelig transportsystem, attraktivt kollektivtilbud og bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet. Akershus fylkeskommune anbefaler at eksisterende mål- og resultatstyringsystem for Oslopakke 3 legges til grunn, fremfor å innføre et nytt system, som grunnlag for en ny bymiljøavtale. Forbedringer av systemet kan gjennomføres gradvis som del av styringssystemet for Oslopakke 3, hvor staten deltar som en av tre parter.*
- 3. Akershus fylkeskommune henviser til faglige innspill fra Ruter AS og Oslopakke 3-sekretariatet om de mer detaljerte og faglige sider av høringsforslaget, se vedlegg.*
- 4. Akershus fylkeskommune mener at avtalene bør kunne reforhandles hvert 4. år etter en gjennomgang av dokumenterte resultater av planer, vedtak og gjennomførte tiltak.*
- 5. Ved bruk av indikatorsett for bymiljøavtaler er det helt avgjørende med helt oppdatert statistikk.*

3/14 Fullmakt ved søknad om etablering av drosjesentral

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 29.01.2014

- 1. Organisering av drosjenæringen, deriblant antall sentraler, fastsettes i samferdselsplanens handlingsprogram.*
- 2. Hovedutvalget gir fylkesrådmannen fullmakt til å avvise enkeltsøknader om etablering av drosjesentral når det ikke foreligger ny tillatelse.*

Utvalgets behandling:

Votering:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt

Utvalgets vedtak:

- 1. Organisering av drosjenæringen, deriblant antall sentraler, fastsettes i samferdselsplanens handlingsprogram.*
- 2. Hovedutvalget gir fylkesrådmannen fullmakt til å avvise enkeltsøknader om etablering av drosjesentral når det ikke foreligger ny tillatelse.*

4/14 Høring - Endring av fartsgrenser for buss klasse 1

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 29.01.2014

Fylkesrådmannens innstilling

Forslaget om å endre fartsgrensen for buss klasse 1, slik at buss i klasse 1 ikke kan kjøres fortere enn 70 km/t selv om fartsgrensen er høyere, støttes.

Utvalgets behandling:

Leder Tim Holmvik (H) fremmet følgende forslag på vegne av H, Frp, V og KrF, Ap og SV:

Trafikksikkerhet og kollektivtrafikkens framkommelighet, er begge hensyn som veier tungt. Hovedutvalg for samferdsel er bekymret for farlige trafikksituasjoner ved å redusere hastigheten lavere enn den generelle fartsgrensen og støtter derfor hensynet til kollektivtrafikkens framkommelighet. Buss klasse 1 bør derfor fortsette å følge fartsgrensen.

Votering:

Fellesforslaget ble enstemmig vedtatt.

Utvalgets vedtak:

Trafikksikkerhet og kollektivtrafikkens framkommelighet, er begge hensyn som veier tungt. Hovedutvalg for samferdsel er bekymret for farlige trafikksituasjoner ved å redusere hastigheten lavere enn den generelle fartsgrensen og støtter derfor hensynet til kollektivtrafikkens framkommelighet. Buss klasse 1 bør derfor fortsette å følge fartsgrensen.

5/14 Styringsdokument for mangfold - sluttbehandling

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 29.01.2014

Fylkesrådmannens innstilling:

Styringsdokument for mangfold 2014 – 2017 vedtas

Utvalgets behandling:

Representanten Siri Hov Eggen (Ap) fremmet følgende forslag:

Akershus står foran store utfordringer- og muligheter med befolkningsvekst og økende innvandring. For å lykkes med mangfold og integrering trengs tydelige strategier og prioriterte områder.

Fylkeskommunen som regional planlegger er vesentlig i arbeidet med å legge til rette for integrering i utdanning, arbeidsliv og frivillig sektor. Dette må skje i nært samarbeid med kommunene og de aktuelle aktørene.

Dokumentet mangfold 2014 - 17 foreslår enkelte strategier, men kan med fordel forankres bedre politisk. For å sikre en bredere prosess utsettes saken til neste fylkesting.

Votering:

Til utsettelsesforslaget:

Ved alternativ votering mellom fylkesrådmannens innstilling og Hov Eggens forslag, ble Hov Eggens forslag vedtatt med 7 mot 6 stemmer (H, Frp)

Innspill fra hovedutvalg for samferdsel

Akershus står foran store utfordringer- og muligheter med befolkningsvekst og økende innvandring. For å lykkes med mangfold og integrering trengs tydelige strategier og prioriterte områder.

Fylkeskommunen som regional planlegger er vesentlig i arbeidet med å legge til rette for integrering i utdanning, arbeidsliv og frivillig sektor. Dette må skje i nært samarbeid med kommunene og de aktuelle aktørene.

Dokumentet mangfold 2014 - 17 foreslår enkelte strategier, men kan med fordel forankres bedre politisk. For å sikre en bredere prosess utsettes saken til neste fylkesting.

6/14 Klimapolitiske føringer for miljøfondet

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 29.01.2014

Fylkesrådmannens innstilling

- 1. Miljøfondet skal brukes til tiltak som fører til reduksjon av direkte utslipp av klimagasser, reduserer forbruk av energi og muliggjør en raskere overgang fra fossile til fornybare energikilder.*
- 2. En hovedvekt av miljøfondet skal gå til tiltak innenfor transportsektoren (ca. 60 % av midler). Miljøfondet skal i tillegg støtte tiltak innenfor stasjonær energi (ca. 40 %).*
- 3. Øvrige klimapolitiske føringer slik det fremgår i saken, legges til grunn for anvendelse av Miljøfondet.*
- 4. Med utgangspunkt i de klimapolitiske føringene innledes det dialog med regionråd, kommuner og andre relevante aktører om mulig samarbeid. Fylkesrådmannen kommer tilbake med en sak om resultatet av denne dialogen.*

5. *Miljøfondet skal på sikt knyttes opp til handlingsprogrammet for ny regional plan for klima og energi. Kriteriene for fondet evalueres i forkant av vedtak om ny plan.*

Utvalgets behandling:

Leder Tim Holmvik (H) fremmet følgende forslag på vegne av H og Frp:

Punkt 1, 4 og 5 står uendret.

Våre endringer er dermed knyttet til punkt 2 og 3

Punkt 2: Miljøfondet skal gå til utviklingstiltak innen transportsektoren.

Punkt 3: utgår i sin helhet.

Representanten Siri Engesæth (V) fremmet følgende forslag:

Punkt 2

En hovedvekt av miljøfondet skal gå til tiltak innenfor transportsektoren. Miljøfondet kan også brukes til klimatiltak innen stasjonær energi, men det forutsettes at AFK eiendom har ansvar for enøktiltak og utfasing av fossil energi i AFKs bygningsmasse. Fordelingen og skal sees i sammenheng med de prioriteringer som gjøres i samordnet areal- og transportplan, hydrogenstrategien og strategi for ladepunktutbygging.

Punkt 3 strykes

Votering:

1. Holmviks forslag til punkt 1, 3, 4 og 5 ble enstemmig vedtatt
2. Ved alternativ votering mellom Holmvik og Engesæths forslag til punkt 2, ble Engesæths forslag vedtatt med 7 mot 6 stemmer (H, Frp)

Innspill fra hovedutvalg for samferdsel

1. *Miljøfondet skal brukes til tiltak som fører til reduksjon av direkte utslipp av klimagasser, reduserer forbruk av energi og muliggjør en raskere overgang fra fossile til fornybare energikilder.*
2. *En hovedvekt av miljøfondet skal gå til tiltak innenfor transportsektoren. Miljøfondet kan også brukes til klimatiltak innen stasjonær energi, men det forutsettes at AFK eiendom har ansvar for enøktiltak og utfasing av fossil energi i AFKs bygningsmasse. Fordelingen og skal sees i sammenheng med de prioriteringer som gjøres i samordnet areal- og transportplan, hydrogenstrategien og strategi for ladepunktutbygging.*

3. *Med utgangspunkt i de klimapolitiske føringene innledes det dialog med regionråd, kommuner og andre relevante aktører om mulig samarbeid. Fylkesrådmannen kommer tilbake med en sak om resultatet av denne dialogen.*
4. *Miljøfondet skal på sikt knyttes opp til handlingsprogrammet for ny regional plan for klima og energi. Kriteriene for fondet evalueres i forkant av vedtak om ny plan.*

Spørsmål

2/14 Spørsmål fra repr. Siri Hov Eggen (Ap) vedr. skilting FV 159 Strømsveien

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 29.01.2014

Hovedutvalgsleder besvarte spørsmålet som følger:

Når det gjelder skilting til Ahus, så vil alle skilt på E6 og Rv.159 som i dag har feil navneskilting til sykehuset, bli skiftet ut til "Ahus" i løpet av våren. Dette gjelder også fylkesveger med tilsvarende feil navneskilting.

Det ble laget en skiltplan i høst og bestilling på dette ble sendt til drift Oslo og Akershus i november 2013. Da det på noen skilt kun skal klebes folie over gammel tekst, bør dette ikke utføres i minusgrader av hensyn til kvalitet og holdbarhet. Vegvesenet har derfor vurdert å vente med å utføre dette samlet for samtlige skilt (33 stk.) til våren.

Referatsaker

1/14 Status Kolsåsbanen

Statusrapport ble delt ut