

Protokoll fra møte i Hovedutvalg for samferdsel 06.05.2015

— **Møtested:** Schweigaards gate 4, Oslo
Møterom Fylkestingsal Vest
Møtedato: 06.05.2015
Tid: 14:00 – 15:40

Faste medlemmer som møtte:

Navn	Funksjon	Representerer
Gunnar Melgaard	Leder	H
Finn Terje Tønnessen	Nestleder	FrP
Terje Hegge	Medlem	H
Synnøve Kongsrud	Medlem	H
Trine-Lise Østlund Blime	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

Varamedlemmer som møtte:

Navn	Møtte for	Representerer
Inger Johanne Bjørnstad	Inge Solli	V
Johannes Dalen Giske	Ole-Erik Yrvin	Ap

Faste medlemmer som ikke møtte:

Navn	Funksjon	Representerer
Ruth Solveig Birkeland	Medlem	SV
Inge Solli	Medlem	V
Ole-Erik Yrvin	Medlem	Ap

Fra administrasjonen møtte:

Navn	Stilling
Thomas Tvedt	Ass. fylkesdirektør samferdsel
Nina M. Hanssen	Enhetsleder transport
Stig Hvoslef	Plan, næring og miljø - under sak 29 og 30/15
Björg I. Barslund	Utvalgssekretær

Ingen vara hadde anledning til å møte for Ruth Solveig Birkeland.
Det var 12 voterende til stede.

Saksliste

Saksnr	Tittel
Saker til behandling	
24/15	Fylkeskommunens årsrapport og regnskap 2014
25/15	Oppfølging av dimensjoneringsplikten - Sikring av skyssberettigede skoleelever i buss
26/15	Bruk av kollektivtransport for mennesker med nedsatt funksjonsevne
27/15	E16 Bjørum-Skaret i Akershus og Buskerud fylkeskommuner. Bompengeutredning til endelig lokalpolitisk behandling
28/15	Uttalelse til Revidert Østlandspakke - Innspill til Nasjonal Transportplan 2018-2027
29/15	Blue Move Satsning på anvendelse og økt utbredelse av hydrogen til transport Søknad om regional medfinansiering
30/15	Utbygging av infrastruktur for hydrogen

Spørsmål

3/15 Spørsmål fra repr. Lars Salvesen (Krf) om status for innfartsparkering i Akershus

Orienteringer:

1. Mulighetsstudie Nesodden v/Øystein Ertesvåg
2. Status fylkesveiprosjekter v/Nils-Erik Bogsrud

Eventuelt:

- Leder Gunnar Melgaard (H) inviterer hovedutvalgets medlemmer til middag i kantinen etter hovedutvalgsmøtet 3. juni.

- Vegåpninger:

Torsdag 28. mai kl. 11.00 – Fv 527 Åsgreina i Nannestad

Fredag 29. mai kl. 11.00 – Fv 380 Bråteveien i Skedsmo

Det er også lagt opp til åpning av fylkesveganlegg i Ullensaker og Skedsmo 18. og 19. august.

Invitasjoner sendes ut i god tid i forkant

Leder Gunnar Melgaard foreslo å behandle sak 29 og 30 først, mens saksbehandler var til stede, og fikk sin tilslutning til det.

Saker til behandling

24/15 Fylkeskommunens årsrapport og regnskap 2014

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 06.05.2015

Utvalgets behandling:

Votering:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt

Hovedutvalg for samferdsels innspill:

1. Fylkestinget godkjenner det framlagte regnskapet for 2014 i henhold til "Årsregnskap 2014 - Tallregnskap med noter".
2. Fylkestinget tar den framlagte "Årsrapport 2014 - Fylkesrådmannens rapport til fylkestinget" til orientering.
3. Det regnskapsmessige overskuddet i driftsregnskapet på 124,1 mill. kr disponeres slik:
(tall i 1 000 kr)

Gjenbevilgninger av mindreforbruk	+	114 313
Inndekking av merforbruk	-	6 350
Sum gjenbevilgninger netto PO 1-7	=	107 963
Merforbruk som dekkes inn i 2016	-	4 323
Overføringer til investeringsregnskapet	+	20 484
Sum (regnskapsmessig overskudd)	=	124 124

25/15 Oppfølging av dimensjoneringsplikten - Sikring av skyssberettigede skoleelever i buss

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 06.05.2015

Innstilling

Hovedutvalget for samferdsel tar Ruters tilbakemelding om at dimensjoneringsplikten overholdes til orientering.

Utvalgets vedtak:

Saken utsettes.

26/15 Bruk av kollektivtransport for mennesker med nedsatt funksjonsevne

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 06.05.2015

Utvalgets behandling:

Votering:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt

Utvalgets vedtak:

Hovedutvalget tar til orientering det arbeidet Ruter gjør for at flere mennesker med nedsatt funksjonsevne kan reise kollektivt.

27/15 E16 Bjørum-Skaret i Akershus og Buskerud fylkeskommuner. Bompengeutredning til endelig lokalpolitisk behandling

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 06.05.2015

Innstilling

- 1) Utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum – Skaret delfinansieres med bompenger.*
- 2) Innkrevingen i begge retninger skjer på ny E16 i to envegs automatiske bomstasjoner i tilknytning til tunnelåpningene for Sollihøgdatunnelen, og på eksisterende E16 i to énvegs automatiske bomstasjoner plassert henholdsvis nord for krysset ved Avtjerna (innkreving sørover) og sør for krysset ved Skaret (innkreving nordover). På ny E16 ligger bomstasjonen for nordgående trafikk nord for tunnelåpningen, for sørgående trafikk sør for tunnelåpningen.*
- 3) Bompengeperioden settes til 15 år fra åpning av ny veg med mulighet for forlengelse med inntil 5 år.*
- 4) Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten/-inntekten per passerende kjøretøy vil være i intervallet 32-40 kroner (2015) når innkrevingen i bomstasjonene på ny og eksisterende E16 startes opp. Grunntakstene (uten rabatt) vil da være i intervallet 33-41 kr (2015) for lette kjøretøyer og i intervallet 66-82 kr (2015) for tunge kjøretøyer (> 3500 kg) i alle betalingsnitt/bomsnitt. Statens finansieringsandel bør opprettholdes til 53 % av totalkostnaden, og bompengetakstene justeres i samsvar med dette.*
- 5) Det bør vurderes om det kan finnes ordninger som kan redusere bompengebelastningen for beboerne på Sollihøgda. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.*
- 6) Det legges til grunn at bompengeselskapet Vegfinans E16 Sollihøgda AS innlemmes i et av de fremtidige, regionale bompengeselskapene når disse er etablert.*
- 7) Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengordningen foreligger.*
- 8) Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Akershus fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet*

Vegfinans E16 Sollihøgda AS begrenset oppad til 2251 mill. kr. i henhold til fylkeskommunens eierandel i bompengeselskapet. I tillegg kommer 10 % av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 2501 mill. kr. Garantien gis med pant i bompengeselskapets rettighet til å innkreve bompeng. Til grunn for garantivedtaket legges en beregningsteknisk lånrente på 4,5 %. Det forutsettes at Buskerud fylkeskommune stiller tilsvarende garanti, slik at det samlede garantibeløpet blir 3 335 mill. kr.

9) Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 27 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.

10) Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realkostene med inntil 20 % og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lån. Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.

Utvalgets behandling:

Representanten Terje Hegge (H) fremmet følgende forslag til endring punkt 5, første setning:

Det skal etableres ordninger som reduserer bompengebelastningene for beboerne på Sollihøgda

Representanten Tove Steen (Ap) fremmet følgende forslag til nytt punkt 11:

Fylkestinget ber om at det vurderes om denne gang/- sykkelveien kan bygges bred nok med skillelinje for gående og syklende.

Votering:

1. Fylkesrådmannens innstilling punkt 1 - 4 og 6 – 10 ble vedtatt mot 2 stemmer (FrP)
2. Fylkesrådmannens innstilling punkt 5 med Heggens endringsforslag i første setning ble vedtatt mot 2 stemmer (FrP)
3. Steens forslag ble vedtatt mot 2 stemmer (FrP)

Utvalgets innspill:

1) Utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum – Skaret delfinansieres med bompenger.

2) Innkrevingen i begge retninger skjer på ny E16 i to envegs automatiske bomstasjoner i tilknytning til tunnelåpningene for Sollihøgdatunnelen, og på eksisterende E16 i to envegs automatiske bomstasjoner plassert henholdsvis nord for krysset ved Avtjerna (innkreving sørøver) og sør for krysset ved Skaret (innkreving nordover). På ny E16 ligger bomstasjonen for nordgående trafikk nord for tunnelåpningen, for sørgående trafikk sør for tunnelåpningen.

3) Bompengeperioden settes til 15 år fra åpning av ny veg med mulighet for forlengelse med inntil 5 år.

4) Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten/-inntekten per passerende kjøretøy vil være i intervallet 32-40 kroner (2015) når innkrevingen i bomstasjonene på ny og eksisterende E16 startes opp. Grunntakstene (uten rabatt) vil da være i intervallet 33-41 kr (2015) for lette kjøretøyer og i intervallet 66-82 kr (2015) for tunge kjøretøyer (> 3500 kg) i alle betalingsnitt/bomsnitt.

Statens finansieringsandel bør opprettholdes til 53 % av totalkostnaden, og bompengetakstene justeres i samsvar med dette.

5) Det skal etableres ordninger som reduserer bompengebelastningene for beboerne på Sollihøgda. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevningen tar til.

6) Det legges til grunn at bompengeselskapet Vegfinans E16 Sollihøgda AS innlemmes i et av de fremtidige, regionale bompengeselskapene når disse er etablert.

7) Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengeordningen foreligger.

8) Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Akershus fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet Vegfinans E16 Sollihøgda AS begrenset oppad til 2251 mill. kr. i henhold til fylkeskommunens eierandel i bompengeselskapet. I tillegg kommer 10 % av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 2501 mill. kr. Garantien gis med pant i bompengeselskapets rettighet til å innkreve bompenge. Til grunn for garantivedtaket legges en beregningsteknisk lånrente på 4,5 %. Det forutsettes at Buskerud fylkeskommune stiller tilsvarende garanti, slik at det samlede garantibeløpet blir 3 335 mill. kr.

9) Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 27 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.

10) Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 % og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lån. Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.

11) Ber om at det vurderes om denne gang/- sykkelveien kan bygges bred nok med skillelinje for gående og syklende.

28/15 Uttalelse til Revidert Østlandspakke - Innspill til Nasjonal Transportplan 2018-2027

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 06.05.2015

Innstilling

Fylkestinget gir sin tilslutning til «Revidert Østlandspakke 2018-2027», som Østlandssamarbeidets innspill til Nasjonal Transportplan og som Østlandssamarbeidets Kontaktutvalg fattet vedtak om i de 6 nedenforstående punktene:

- 1. Revidert Østlandspakke 2018-2027 skal bidra til å følge opp nasjonale målsettinger gitt gjennom klimaforliket i 2008 og Nasjonal transportplan 2014-2023. Samtidig viser den de*

store utfordringene man har på Østlandet og de viktigste samferdselspolitiske tiltak for å sikre en balansert og bærekraftig utvikling innen landsdelen.

2. Utvikling av jernbanen:

- Hele InterCity-utbyggingen må forseres, slik at den blir fullført innen 2027. Dette er viktigste samferdselstiltak for Oslo kommune og alle fylkeskommunene på Østlandet, og er således disse fylkenes førsteprioritet. Regjeringen og Stortinget må snarest fatte nødvendige vedtak slik at planarbeid og utbygging tilpasses en slik fremdriftsplan.
- Nødvendige tiltak må iverksettes når KVU-en for Oslo-Navet foreligger våren 2015, slik at Oslotunnelen ikke blir en flaskehals etter at InterCity-utbyggingen er fullført.
- Tilbudet på de øvrige jernbanene på Østlandet må også styrkes. Kapasiteten må økes ved bygging av nye kryssingsspor slik at det kan kjøres halvtimes ruter på faste minutt-tall i rushtidene. Dette vil forsterke utviklingen av et helhetlig og effektivt kollektivtrafikksystem.
- Økt persontransport med jernbane er avhengig av at kapasitet og regularitet bedres. Dette betinger økt satsing på vedlikehold og fornyelse, i tillegg til utbygging av nye dobbeltspor.

3. Mer effektiv og miljøvennlig godstransport:

- Økt godstransport med jernbane er helt avhengig av at påliteligheten og regulariteten til jernbanen økes. I tillegg til InterCity-utbyggingen er det nødvendig med økt satsing på vedlikehold og utbygging av kryssingsspor.
- Arbeidet med oppgradering av Alnabruterminalen bør starte umiddelbart, og terminalen bør utbygges i takt med forventet behov.
- Når KVU-en om godsterminaler i Oslofjordområdet foreligger, må det igangsettes prosesser for å sikre arealer til nødvendige avlastningsterminaler til Alnabru.
- Elektrifisering av gjenstående jernbanestrekninger vil bidra til mer effektiv og klimavennlig godstransport – ikke minst vil dette være viktig for den økende tømmertransporten.

4. Fortsatt utbyggingen av hovedvegene:

- Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafikk sikkerhet og framkommelighet.
- Staten må ta ansvar for minst 50 % av finansieringen av bompengeprosjekter på Østlandet (utenom Oslopakke 3). Ved kostnadsøkninger må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.
- Følgende riksvegutbygginger bør prioriteres:
 - Hovedvegene i de fem nasjonale transport-korridorene gjennom Østlandet
 - Gode transportårer utenom Oslo (Ring 4 utenom Oslo)
 - Økte rammer for å styrke trafikk sikkerheten
- Etter forvaltningsreformen er fylkeskommunene blitt landets største vegeier. Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til i løpet av 10-15 år å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av fylkesveger overtatt fra staten, og settes i stand til å ruste opp viktige beredskapsveger.

5. Kollektivtrafikken må styrkes vesentlig:

- *Rammen for ordningen med gjensidig forpliktende, langsiktige bymiljøavtaler må utvides, og ordningen må omfatte flere byområder enn de nå er lagt opp til i dag. Avtalene må tilpasses forholdene avhengig av bystørrelse og konkrete utfordringer.*
 - *Fylkeskommunene må få nødvendige midler til å opprettholde og styrke kollektivtilbudet.*
 - *Fylkeskommunene anbefales å ta et sterkere ansvar enn tidligere for utviklingen av kollektivknutepunktene, men det forutsetter at fylkeskommunene settes økonomisk i stand til å gjennomføre sitt utvidete ansvar for kollektivtrafikk og knutepunktutvikling.*
 - *Kommunene må i samarbeid med fylkeskommunene og andre relevante aktører sørge for at bolig- og næringsutbygging i størst mulig grad skjer tilknyttet kollektivknutepunktene.*
6. *Klimahensyn må ivaretas i samferdselspolitikken:*
- *Nasjonale mål om at økningen i persontransporten skal kunne tas med kollektivtrafikk sykkel og gange må tillegges stor vekt i areal- og transportutviklingen.*
 - *Utbygging av infrastruktur for el-biler er viktig, samt utvikling og bruk av alternativt drivstoff som biogass og hydrogen.*
 - *Tilpasningstiltak for klimaendringer må innarbeides innen all planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur.*

Akershus fylkesting ber også om at følgende 2 vedtakspunkter tas med som Østlanssamarbeidets innspill til Nasjonal Transportplan 2018-2027:

7. *Akershus og Oslo har i dag over 60 prosent av alle jernbanereiser i landet. For å tilrettelegge for et godt helhetlig kollektivtilbud kreves det en god samordning mellom Ruters omfattende kollektivtilbud og jernbanetilbudet som staten har ansvar for. For å sikre en mer robust og effektiv samordning mellom lokale og regionale togtjenester med resten av kollektivtilbudet, bør det derfor vurderes om ikke Akershus fylkeskommune og Oslo kommune bør overta kjøpsansvaret for disse reisene på vegne av Samferdselsdepartementet.*

8. *For Norge er den grensekryssende strekningen mellom Halden og Trollhättan svært viktig både for gods- og passasjertrafikken. Det er lagt opp til at Intercity-utbyggingen med dobbeltspor fra Oslo til Halden skal slutføres i 2030. Det bør derfor være et mål at videreføringen med utbygging av et sammenhengende dobbeltspor fram til Trollhättan på svensk side, også ferdigstilles i 2030. Hele jernbanestrekningen Oslo -Gøteborg vil da fremstå som et moderne og fremtidsrettet jernbanenett av høy kvalitet og vil innebære betydelige fordeler både for befolkning og næringsliv i Norge og Sverige.*

Utvalgets behandling:

Representanten Synnøve Kongsrud (H) fremmet følgende tilleggsforslag til punkt 2, tredje kulepunkt, første setning på vegne av H, Frp, V og Krf:

Tilbudet på de øvrige jernbanene på Østlandet som Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen, Østfoldbanen Østre linje, Spikkestadbanen og hovedbanen til Eidsvoll må styrkes.

Inger Johanne Bjørnstad (V) fremmet følgende forslag:

Endringsforslag 1 (side 296)

Kontaktutvalgets vedtak 6.mars 2015. Pkt «2. Utvikling av jernbanen» - 2. kulepunkt endres til:
«Tilbudet på de øvrige jernbanene på Østlandet må også styrkes. Kapasiteten må økes ved bygging av nye kryssingsspor slik at de kan kjøres halvtimes ruter på faste minutt-tall i rushtidene, **eller bedre. Reisetiden må også forbedres på de øvrige jernbanene på Østlandet.**»

Endringsforslag 2 (side 310)

I avsnitt 3.4 «Andre jernbanestrekninger på Østlandet».

De to mest glemte av de glemte grenbanene, Spikkestadbanen og Hovedbanen på Øvre Romerike må beskrives på lik linje med de andre. Følgende to avsnitt legges inn fra side 18 i dokumentet:

Spikkestadbanen

Spikkestadbanen dekker de sørlige områder av Asker kommune samt Røyken kommune. Røyken er den raskest voksende kommunen i Buskerud. Asker kommune og Plansamarbeidet i Akershus har utpekt Spikkestadkorridoren, med Heggedal, som prioriterte vekstområde.

Spikkestadbanen fikk en forverret reisetid ifbm. Ruteplan 2012. Dette har medført at biltrafikken på to av Norges mest trafikkerte fylkesveier, Røykenveien og Slemmestadveien (hver med ÅDT 19.000 kjøretøy), gjennom tettbygget område, nå har økende framkommelighetsproblemer.

Det må igangsettes en KVVU for å utrede hvordan tog til/fra Spikkestadlinja skal kunne benytte Askerbanen. Med, en ny kryssing på Asker stasjon vil reisetidsgevinsten kunne bli opptil 15 minutter.

Hovedbanen – Øvre Romerike

Lokaltog på Hovedbanen fra Lillestrøm og nordover via Jessheim til Dal må oppgraderes til et dobbeltspor som kan gi et konkurransekraftig persontog til Øvre Romerike, med kobling til Gardermoen. Dette er viktig for å utvikle Gardermobyen (Jessheim) som bo- og arbeidsområde. I tillegg må det bygges nye stasjoner som kan ta dobbelt så lange tog ved Frogner/Lindeberg, nye Jessheim Nord og Minnesund/Langset.

Godstrafikken til hele Norge nord for Bergen bruker Hovedbanen til/fra Alnabru-terminalen i Oslo. Jernbaneverkets mulighetsstudie viser, at med et nytt kombinert gods- og persontogspor fra Lillestrøm til Dal, så kan man mangedoble godskapasiteten på Hovedbanen.

Siri Hov Eggen (Ap) fremmet følgende forslag:

Nytt punkt:

*«Signalproblemene i Oslo og Akershus krever at det planlagte **ERTMS**-signalanlegget blir installert uten forsinkelse og vesentlig raskere enn planlagt med gjennomføringsstart i inneværende Transportplan-periode.»*

Votering:

1. Fylkesrådmannens innstilling punkt 1 – 3 med Kongsruds tilleggsforslag i punkt 2, tredje kulepunkt, første setning ble enstemmig vedtatt
2. Fylkesrådmannens innstilling punkt 4 kulepunkt 1, 3 og 4 ble enstemmig vedtatt.
3. Fylkesrådmannens innstilling punkt 4 kulepunkt 2 ble vedtatt mot 2 stemmer (FrP)
4. Fylkesrådmannens innstilling punkt 5 – 8 ble enstemmig vedtatt

Forslagene fra Bjørnstad og Hov Eggen følger saken i den videre behandling:

Utvalgets innspill:

Fylkestinget gir sin tilslutning til «Revidert Østlandspakke 2018-2027», som Østlandssamarbeidets innspill til Nasjonal Transportplan og som Østlandssamarbeidets Kontaktutvalg fattet vedtak om i de 6 nedenforstående punktene:

1. *Revidert Østlandspakke 2018-2027 skal bidra til å følge opp nasjonale målsettinger gitt gjennom klimaforliket i 2008 og Nasjonal transportplan 2014-2023. Samtidig viser den de store utfordringene man har på Østlandet og de viktigste samferdselspolitiske tiltak for å sikre en balansert og bærekraftig utvikling innen landsdelen.*
2. *Utvikling av jernbanen:*
 - *Hele InterCity-utbyggingen må forseres, slik at den blir fullført innen 2027. Dette er viktigste samferdselstiltak for Oslo kommune og alle fylkeskommunene på Østlandet, og er således disse fylkenes førsteprioritet. Regjeringen og Stortinget må snarest fatte nødvendige vedtak slik at planarbeid og utbygging tilpasses en slik fremdriftsplan.*
 - *Tilbudet på de øvrige jernbanene på Østlandet som Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen, Østfoldbanen Østre linje, Spikkestadbanen og hovedbanen til Eidsvoll må styrkes. Nødvendige tiltak må iverksettes når KVU-en for Oslo-Navet foreligger våren 2015, slik at Oslotunnelen ikke blir en flaskehals etter at InterCity-utbyggingen er fullført.*
 - *Tilbudet på de øvrige jernbanene som Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen, Østfoldbanen Østre linje, Spikkestadbanen og hovedbanen til Eidsvoll på Østlandet må styrkes. Kapasiteten må økes ved bygging av nye kryssingsspor slik at det kan kjøres halvtimes ruter på faste minutt-tall i rushtidene. Dette vil forsterke utviklingen av et helhetlig og effektivt kollektivtrafikksystem.*
 - *Økt persontransport med jernbane er avhengig av at kapasitet og regularitet bedres. Dette betinger økt satsing på vedlikehold og fornyelse, i tillegg til utbygging av nye dobbeltspor.*
 - *Økt persontransport med jernbane er avhengig av at kapasitet og regularitet bedres. Dette betinger økt satsing på vedlikehold og fornyelse, i tillegg til utbygging av nye dobbeltspor.*
3. *Mer effektiv og miljøvennlig godstransport:*
 - *Økt godstransport med jernbane er helt avhengig av at påliteligheten og regulariteten til jernbanen økes. I tillegg til InterCity-utbyggingen er det nødvendig med økt satsing på vedlikehold og utbygging av kryssingsspor.*
 - *Arbeidet med oppgradering av Alnabruterminalen bør starte umiddelbart, og terminalen bør utbygges i takt med forventet behov.*
 - *Når KVU-en om godsterminaler i Oslofjordområdet foreligger, må det igangsettes prosesser for å sikre arealer til nødvendige avlastningsterminaler til Alnabru.*

- *Elektrifisering av gjenstående jernbanestrekninger vil bidra til mer effektiv og klimavennlig godstransport – ikke minst vil dette være viktig for den økende tømmertransporten.*
4. *Fortsatt utbyggingen av hovedvegene:*
- *Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet.*
 - *Staten må ta ansvar for minst 50 % av finansieringen av bompengeprosjekter på Østlandet (utenom Oslopakke 3). Ved kostnadsøkninger må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.*
 - *Følgende riksvegutbygginger bør prioriteres:*
 - *Hovedvegene i de fem nasjonale transport-korridorene gjennom Østlandet*
 - *Gode transportårer utenom Oslo (Ring 4 utenom Oslo)*
 - *Økte rammer for å styrke trafiksikkerheten*
 - *Etter forvaltningsreformen er fylkeskommunene blitt landets største vegeier. Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til i løpet av 10-15 år å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av fylkesveger overtatt fra staten, og settes i stand til å ruste opp viktige beredskapsveger.*
5. *Kollektivtrafikken må styrkes vesentlig:*
- *Rammen for ordningen med gjensidig forpliktende, langsiktige bymiljøavtaler må utvides, og ordningen må omfatte flere byområder enn de nå er lagt opp til i dag. Avtalene må tilpasses forholdene avhengig av bystørrelse og konkrete utfordringer.*
 - *Fylkeskommunene må få nødvendige midler til å opprettholde og styrke kollektivtilbudet.*
 - *Fylkeskommunene anbefales å ta et sterkere ansvar enn tidligere for utviklingen av kollektivknutepunktene, men det forutsetter at fylkeskommunene settes økonomisk i stand til å gjennomføre sitt utvidete ansvar for kollektivtrafikk og knutepunktutvikling.*
 - *Kommunene må i samarbeid med fylkeskommunene og andre relevante aktører sørge for at bolig- og næringsutbygging i størst mulig grad skjer tilknyttet kollektivknutepunktene.*
6. *Klimahensyn må ivaretas i samferdselspolitikken:*
- *Nasjonale mål om at økningen i persontransporten skal kunne tas med kollektivtrafikk sykkel og gange må tillegges stor vekt i areal- og transportutviklingen.*
 - *Utbygging av infrastruktur for el-biler er viktig, samt utvikling og bruk av alternativt drivstoff som biogass og hydrogen.*
 - *Tilpasningstiltak for klimaendringer må innarbeides innen all planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur.*

Akershus fylkesting ber også om at følgende 2 vedtakspunkter tas med som Østlanssamarbeidets innspill til Nasjonal Transportplan 2018-2027:

7. *Akershus og Oslo har i dag over 60 prosent av alle jernbanereiser i landet. For å tilrettelegge for et godt helhetlig kollektivtilbud kreves det en god samordning mellom Ruters omfattende kollektivtilbud og jernbanetilbudet som staten har ansvar for. For å sikre en mer robust og effektiv samordning mellom lokale og regionale togtjenester med resten av kollektivtilbudet, bør*

det derfor vurderes om ikke Akershus fylkeskommune og Oslo kommune bør overta kjøpsansvaret for disse reisene på vegne av Samferdselsdepartementet.

8. For Norge er den grensekryssende strekningen mellom Halden og Trollhättan svært viktig både for gods- og passasjertrafikken. Det er lagt opp til at Intercity-utbyggingen med dobbeltspor fra Oslo til Halden skal slutføres i 2030. Det bør derfor være et mål at videreføringen med utbygging av et sammenhengende dobbeltspor fram til Trollhättan på svensk side, også ferdigstilles i 2030. Hele jernbanestrekningen Oslo -Gøteborg vil da fremstå som et moderne og fremtidsrettet jernbanenett av høy kvalitet og vil innebære betydelige fordeler både for befolkning og næringsliv i Norge og Sverige.

Forslag som følger saken:

Fra Inger Johanne Bjørnstad (V)

Endringsforslag 1 (side 296)

Kontaktutvalgets vedtak 6.mars 2015. Pkt «2. Utvikling av jernbanen» - 2. kulepunkt endres til:
«Tilbudet på de øvrige jernbanene på Østlandet må også styrkes. Kapasiteten må økes ved bygging av nye kryssingsspor slik at de kan kjøres halvtimes ruter på faste minutt-tall i rushtidene, **eller bedre. Reisetiden må også forbedres på de øvrige jernbanene på Østlandet.**»

Endringsforslag 2 (side 310)

I avsnitt 3.4 «Andre jernbanestrekninger på Østlandet».

De to mest glemte av de glemte grenbanene, Spikkestadbanen og Hovedbanen på Øvre Romerike må beskrives på lik linje med de andre. Følgende to avsnitt legges inn fra side 18 i dokumentet:

Spikkestadbanen

Spikkestadbanen dekker de sørlige områder av Asker kommune samt Røyken kommune. Røyken er den raskest voksende kommunen i Buskerud. Asker kommune og Plansamarbeidet i Akershus har utpekt Spikkestadkorridoren, med Heggedal, som prioriterte vekstområde.

Spikkestadbanen fikk en forverret reisetid ifbm. Ruteplan 2012. Dette har medført at biltrafikken på to av Norges mest trafikkerte fylkesveier, Røykenveien og Slemmestadveien (hver med ÅDT 19.000 kjøretøy), gjennom tettbygget område, nå har økende framkommelighetsproblemer.

Det må igangsettes en KVVU for å utrede hvordan tog til/fra Spikkestadlinja skal kunne benytte Askerbanen. Med, en ny kryssing på Asker stasjon vil reisetidsgevinsten kunne bli opptil 15 minutter.

Hovedbanen – Øvre Romerike

Lokaltog på Hovedbanen fra Lillestrøm og nordover via Jessheim til Dal må oppgraderes til et dobbeltspor som kan gi et konkurransekraftig persontog til Øvre Romerike, med kobling til Gardermoen. Dette er viktig for å utvikle Gardermobyen (Jessheim) som bo-

og arbeidsområde. I tillegg må det bygges nye stasjoner som kan ta dobbelt så lange tog ved Frogner/Lindeberg, nye Jessheim Nord og Minnesund/Langset. Godstrafikken til hele Norge nord for Bergen bruker Hovedbanen til/fra Alnabru-terminalen i Oslo. Jernbaneverkets mulighetsstudie viser, at med et nytt kombinert gods- og persontogspor fra Lillestrøm til Dal, så kan man mangedoble godskapasiteten på Hovedbanen.

Fra Siri Hov Eggen (Ap)

*«Signalproblemene i Oslo og Akershus krever at det planlagte **ERTMS**-signalanlegget blir installert uten forsinkelse og vesentlig raskere enn planlagt med gjennomføringsstart i inneværende Transportplan-periode.»*

29/15 Blue Move Satsning på anvendelse og økt utbredelse av hydrogen til transport. Søknad om regional medfinansiering

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 06.05.2015

Utvalgets behandling:

Votering:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt

Utvalgets innspill:

1. Fylkesutvalget bevilger 2,4 mill. kr til interregprosjektet Blue Move. Midlene fordeles med kr 400.000 i 2015, 800.000 i 2016 og 2017, 400.000 i 2018.
2. Bevilgningen finansieres fra miljøinnsatsmidler, ansvar 715102

30/15 Utbygging av infrastruktur for hydrogen

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 06.05.2015

Utvalgets behandling:

Votering:

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt

Utvalgets innspill:

1. *Akershus fylkeskommune bevilger HYOP AS inntil kr 1.750.000,- og maksimalt 70% av kostnadene til etablering av hydrogenstasjon på Gardermoen.*
2. *Sak om støtte til etablering av hydrogenstasjon i Bærum legges frem på møtet fylkesutvalgets møte i juni.*
3. *Bevilgningen dekkes fra Miljøfondet, ansvar 715114*

Spørsmål

3/15 Spørsmål fra repr. Lars Salvesen (Krf) om status for innfartsparkering i Akershus

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 06.05.2015

Hovedutvalgsleder Gunnar Melgaard svarte som følger

Svar på spørsmål fra repr. Lars Salvesen (Krf) om status innfartsparkering i Akershus

Innfartsparkering for sykkel og bil er et særskilt satsningsområde i Akershus fylkeskommune. Målsettingen er at transportveksten i Oslo og Akershus skal løses gjennom gange, sykling og kollektive transportmidler.

Tiltak som er vedtatt gjennomført i 2015 er i rute slik det ser ut nå, mer detaljert rapportering vil komme i forbindelse med tertialrapport 1. I tillegg gjennomføres forsert bygging av nytt sykkelhotell ved Asker stasjon. Akershus fylkeskommune har bedt de samarbeidende etatene om å kartlegge andre prosjekter som kan forseres med gjennomføring i 2015.

Kapasitetsutfordringene ved innfartsparkering på stasjonene fra Jessheim til Eidsvoll er kjent fra tidligere. Senest i 2014 ble kapasiteten økt med 70 plasser på Eidsvoll Verk og 59 plasser på Hauer seter. Problemstillingen er ikke isolert til kun disse stasjonene, men et generelt problem. Akershus fylkeskommune har ansvaret for en balansert utvikling av tilbudet i hele fylket. Tiltakene som kan iverksettes må sees i sammenheng med gjeldende rammebetingelser og tilgjengelige virkemidler. Til dette bildet hører også andre kjente utfordringer knyttet til blant annet takstsonestrukturen.

Akershus fylkeskommune i samarbeid med andre etater arbeider med å kartlegge ny aktuelle prosjekter, og vil ta med seg innspillene fra brukerne på Øvre Romerike i arbeide med å prioritere tiltak for perioden 2016 – 2019.