

**Sakskart til møte i
Hovedutvalg for samferdsel 07.10.2015**

Møtested **Schweigaards gate 4, Oslo**
 Fylkestingsalen vest

Møtedato **07.10.2015**

Tid **14:00**

Saksliste

Saksnr	Tittel
	Saker til behandling
38/15	Utredning av "Hensetting av tog på Østlandet".-Høring av fase 3-rapport vedrørende arealsøk.
39/15	Erfaring ved bruk av drosje i offentlig betalt transport
40/15	Årsmeldinger 2014. Fjellinjen AS, Ruter AS, Vaterland Bussterminal AS, Vegfinans AS.
41/15	OECD territorial review - utviklingsaksen Oslo-Göteborg-København
	Spørsmål
4/15	Spørsmål fra repr. Ole-Erik Yrvin (Ap) om stoppestedkuttene på bussrute 301, 302 og 321 mellom Carl Berners Plass og Bussterminalen

Dato: 28.07.2015
Arkivref: 2015/9103-8

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
187/15	Fylkesutvalg	12.10.2015
38/15	Hovedutvalg for samferdsel	07.10.2015

Utredning av "Hensetting av tog på Østlandet". Høring av fase 3-rapport vedrørende arealsøk.

Innstilling

- 1. Fylkesutvalget mener arbeidet med å avklare en løsning for hensettingsanlegg for togmateriell på Østlandet er meget viktig for å sikre et forbedret jernbanetilbud i takt med befolkningsveksten.*
- 2. Fylkeskommunen er opptatt av at valg av lokaliseringene må ivareta økt frekvens på så vel indre- som ytre banestrekninger, og være forenlig med å forlenge deler av lokaltogtilbudet Oslo-Ski til Ås når det blir et marked for å knytte flere arbeidsplasser på Ås til boligområdene langs lokalbanen Oslo-Ski. Det vises i denne sammenheng til høringsforslag til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus som gir retning for langsiktig arealutvikling og utvikling av kollektivtilbudet.*
- 3. De fleste av forslagene vil berøre dyrket mark, naturverdier, kulturminner og andre samfunnsinteresser. Kommunene har i sine høringsuttalelser (vedlagt) gitt uttrykk for bekymring for naturinngrepene, og flere av dem har etterlyst en god samordning på tvers av kommunegrensene i den videre prosessen.*
- 4. Saken har vist seg å være kompleks, ingen opplagte alternativer tegner seg, og løsninger i flere kommuner er mulige, også delte løsninger. Fylkeskommunen anbefaler at også neste og mer detaljerte planfase med konsekvensutredning skjer samlet for hver korridor, slik at ulike alternativer kan vurderes og avveies på tvers av kommunegrensene.*

Saksutredning

Bakgrunn og saksopplysninger

Akershus fylkeskommune har i brev av 26/6-15 fra Jernbaneverket fått oversendt dokumentasjon angående «Utredning Hensetting Østlandet – Høring av fase 3-rapport

vedrørende arealsøk». Fylkeskommunen er invitert til å gi uttalelse til saken før Jernbaneverket ferdigstiller en sluttrapport, samt å administrere høringen til berørte kommuner i Akershus.

Det heter i brevet:

«Vi viser til orientering i Jernbaneforum samt møte med fylkeskommunen og berørte kommuner om den pågående utredning om fremtidig behov for hensetting (parkering) av tog på Østlandet. Tilstrekkelig antall plasser for hensetting av tog er en forutsetning for den planlagte tilbudsforbedringen som planlegges på Østlandet.

Utredning Hensetting Østlandet er inndelt i 3 faser; der fase 1 omfattet en kartlegging av dagens situasjon, utredningens forutsetninger og estimert fremtidig behov, fase 2 konseptutvikling i korridorer, og fase 3 arealsøk, analyse og forslag til løsninger. I forbindelse med fase 3 inviterte Jernbaneverket Akershusfylkeskommune og berørte kommuner til møter for å orientere om prosjektet samt drøfte mulige områder/arealer som kunne være egnet til hensetting.

Møtene i Akershus ble avholdt 18.9.14 (Lillestrøm/Dal/Eidsvoll, korridor 1), 10.9.14 (Skiområdet, korridor 2), og 24.11.14 (Asker/Spikkestad, korridor 3). Kommunene som deltok er oppført på side 8 i delrapport 3. Med bakgrunn i innspill fra disse møtene samt egne arealsøk i etterkant er det utarbeidet en delrapport, vedlagt, som omhandler arealsøk, analyser og mulig utforming/designtilknyttet fremtidig arealbehov for hensettingsplasser. Til delrapport 3 vedlegges også respektive analyserapporter som viser arealsøk og analyser til det enkelte området, se vedlegg 1.1, 2.1 og 3.1.

Korridor 1 omfattes også av hensettingsbehov ved Hamar, korridor 2 av Moss, Fredrikstad/Sarpsborg og Mysen, og korridor 3 av Drammensområdet, Kongsberg, Tønsberg samt Hønefoss. Disse inngår i oversendelse til de respektive fylkeskommuner/ kommuner. Vi ønsker med dette å få innspill fra berørte kommuner og fylkeskommuner på det grunnlaget som foreligger. Det er vurdert mange arealer pr område, og det er et mål at vi står igjen med inntil 2 - 3 alternativer pr sted i nesteplanfase.

Det pågår nå et arbeid med en «hovedrapport» som vil oppsummere resultater fra fase 1-3. I tillegg til oppsummeringens vil også resultater fra en overordnet kostnadsanalyse som grunnlag for NTP og forslag til utbyggingsrekkefølge /fremdrift inngå. Endelig utgave vil foreligge etterat høring av fase3 er avsluttet.

Vedlagt ligger forslag til utbyggingsrekkefølge /fremdriftsplan som angir plan- og byggetid for De enkelte anlegg slik at de står ferdige når behovene inntreffer. Videre planlegging og bygging av hensettingsanlegg vil avhenge av når behovene inntreffer og økonomiske rammer og bevilgninger.

Jernbaneverket ber om at fylkeskommunen administrerer høringen til berørte kommuner, Koordinerer innspillene og gir en tilbakemelding/uttalelse innen 2. september2015.

Dokumentene finnes på:

<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/hensetting/>

Jernbaneverket har senere i brev av 15.7.15 utsatt fristen til 10.9.15, på grunn av det omfattende oversendte materialet som kommuner og fylkeskommune må sette seg inn i. Akershus fylkeskommune har på denne bakgrunn bedt de berørte kommune i Akershus (Asker, Eidsvoll, Ullensaker, Skedsmo, Ski og Ås kommuner) oversende sine høringsuttalelser til

fylkeskommunen innen 27.8.15. Akershus fylkeskommune har videre fått aksept for å behandle saken i Hovedutvalget for Samferdsels møte 7/10-2015 for at uttalelsene fra de berørte kommunene i Akershus skal foreligge i saken.

Problemstillinger og alternativer

Det legges opp til økt togproduksjon på Østlandet i årene fremover. Dette som en følge av videre utbygging av jernbanenettet og økt frekvens på eksisterende nett. NSB legger gjennom sitt anskaffelsesprogram opp til en økning i antall togsett. Flytoget ønsker samtidig å øke sin togpark i tillegg til at NSB Gjøvikbanen har ønsket om materiellfornyelse. Økningen i togproduksjonen utløser igjen behov for mer verkstedkapasitet og mer vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Dette gjør det nødvendig å bygge mer hensettingskapasitet, samt øke kapasiteten for verksteder og driftsbaser.

På bakgrunn i dette satte Jernbaneverket i gang et utredningsarbeide der målet er «å tilrettelegge for toghensetting, verkstedsfunksjoner for togmateriell samt baser for drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Dette er nødvendig for å gjennomføre ønsket tilbudsforbedring på kort og lang sikt med bakgrunn i forventet etterspørsel.

Arbeidet er lagt opp i tre faser:

Fase 1: Identifisere og definere behov og krav knyttet til hensettingsanlegg frem mot 2040, samt utvikling etter 2040.

Fase 2: Utarbeide en overordnet plan for ulike banestrekninger/korridorer som definerer hvor og når hensetting, service og driftsbehovet inntreffer.

Fase 3: Med utgangspunkt i den overordnede planen; gjennomføre arealsøk i samarbeid med de aktuelle kommunene. Det skal gjøres vurderinger av gjennomførbarheten av de identifiserte løsningene samt vurderinger av fordeler og ulemper ved alternativene.

Delrapport 1 konkluderte med at dagens hensettingskapasitet er omlag 150 plasser, og at kapasiteten ved dagens anlegg er tilnærmet fullt utnyttet. Det ble estimert at det i 2040 og etter 2040 vil være behov for 300 til 500 hensettingsplasser. Det ble også identifisert et mer akutt behov for hensettingsplasser på kort sikt, innen 2023, på i størrelsesorden 50-70 nye plasser som kommer som følge av Follobanen og IC-utbyggingen til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg.

I delrapport 2 ble det, basert på togselskapenes og Jernbaneverkets behov, foreslått plassering av anlegg for hensetting og verksteder på Østlandet. Utgangspunktet var estimert antall sett i turnering på Østlandet i 2023, 2040 og etter 2040 for lokaltog, flytog, InterCity og fjerntog.

Delrapport 2 kom frem til at det bør etableres hensettingsplasser i eller i nærheten av følgende steder frem mot 2040:

- Korridor 1: Lillehammer, Hamar, Lillestrøm/Dal/Eidsvoll og Kongsvinger
- Korridor 2: Ski, Mysen, Moss, Fredrikstad, Halden/Sarpsborg
- Korridor 3: Asker/Spikkestad, Drammen, Kongsberg, Tønsberg, Skien og Hønefoss
- Korridor 4: Gjøvik, Jaren, Hakadal

Det ble identifisert behov for ett nytt verksted på Østlandet. Det ble konkludert med at dette bør ligge langs Østfoldbanen, sør for Ski, og samlokaliseres med et større hensettingsanlegg.

Jernbaneverket har analysert foreslåtte/identifiserte arealer opp mot hverandre. Det er først foretatt en grovsiling. Arealene man satt igjen med etter grovsilingen, har blitt analysert

overordnet på fire vurderingskriterier: kostnader for tomtogkjøring, kostnader knyttet til investering, ikke-prissatte konsekvenser og risiko, og imøtekommelse av behov.

Basert på resultatene fra analysene har det blitt foretatt en kvalitativ vurdering om arealet virker å være egnet eller mindre egnet for etablering av hensettingsanlegg. Deretter er det valgt ut hvilke arealer man ønsker å detaljere videre. Valgene av disse arealene er basert på vurderingen av arealene (iht. evalueringskriteriene), men også andre hensyn er tatt, eks. kommunenes synspunkter og et ønske om å inkludere ulike prinsipper for plassering og utforming av anlegg. De utvalgte anleggene har så blitt tegnet ut. Når det gjelder arealsøk etter mulig plassering av driftsbaser ble det besluttet at dette avventes i påvente av konklusjoner fra pågående prosesser internt i Jernbaneverket.

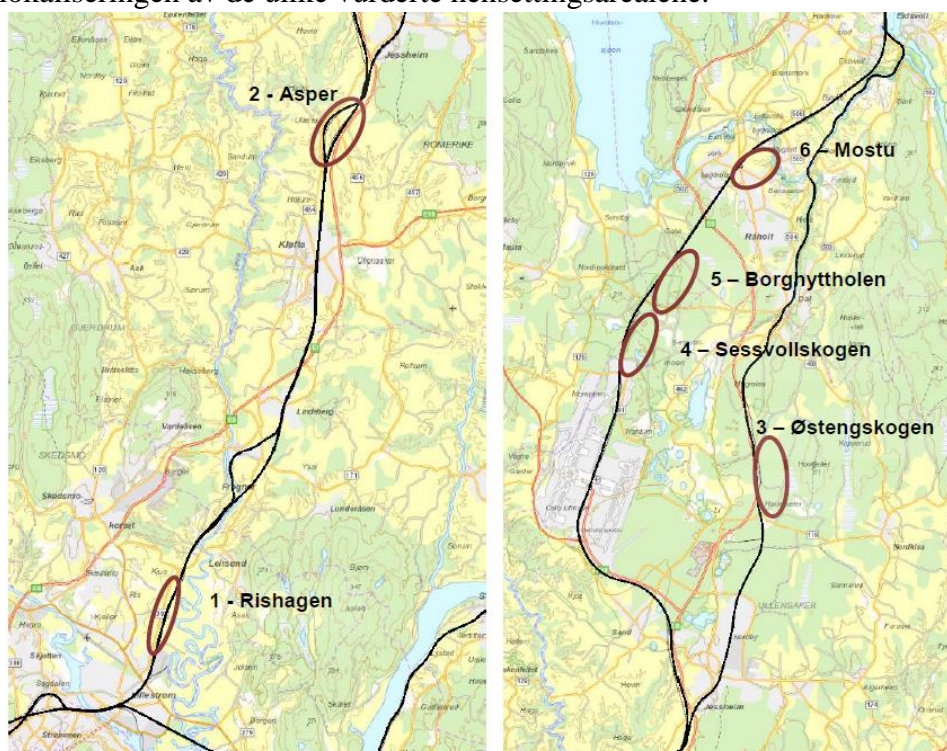
Det ble i tilknytning til arbeidet med fase 3 besluttet at det for enkelte områder ikke skulle gjennomføres arealsøk. Dette gjelder: Lillehammer, Skien, Jaren og Hakadal. Begrunnelsen er at det er etablert egne prosjekter for hensettingsanlegg ved Lillehammer, Skien og Jaren, og at det er stor usikkerhet knyttet til en evt. Nittedalsbane, noe som er det utløsende behovet for hensetting ved Hakadal. Det ble også besluttet å ikke gjennomføre tilsvarende arealsøksprosess i korridor 5 (sentrum i Oslo).

Som det framgår av det oversendte utredningsmaterialet fra Jernbaneverket er etablering av hensettingsareal for tog svært arealkrevende, bare ett togsett med en lengde på over 100 meter krever et areal 2,5 dekar. Dette vil innebære beslaglegging av store arealer, dersom 50-100 henstillingsplasser skal etableres. Eksempelvis er det vist til et behov for et stort fellesanlegg sør for Ski på 100 henstillingsplasser og tilliggende verksted, noe som vil beslaglegge ca.300 dekar og hvor en stor andel av arealet i dag er landbruksjord.

Resultatene fra Jernbaneverkets arealsøk i de ulike korridorene (Akershus)

Korridor 1-Nord -Eidsvoll-Lillestrøm

Ved Eidsvoll – Dal – Lillestrøm er det søkt etter arealer hvor det kan være mulig å etablere et hensettingsanlegg med inntil 80 plasser (200 daa). Møte med Eidsvoll, Ullensaker og Skedsmo kommune og Akershus fylkeskommune ble gjennomført 18.9.2014. Figuren nedenfor viser lokaliseringen av de ulike vurderte hensettingsarealene.



Figur: Oversiktskart Lillestrøm/Dal/Eidsvoll (Kilde: Jernbaneverkets Kartvisning)

Jernbaneverkets analyse av alternativene konkluderte med at:

Alternativ 1 (Rishagen) er vurdert til å være det mest egnede arealet for etablering av hensettingsanlegg. Dette er på grunn av kort avstand til Lillestrøm, en fordelaktig utforming og antatt lave byggekostnader. Det beslaglagte arealet er landbruksjord.

Alternativ 3 (Østengskogen), 5 (Borghyttholen) og 4 (Sessvollskogen) er vurdert til å være egnede, men arealene ligger relativt langt fra Lillestrøm slik at kostnadene for tomtogkjøring blir høye. Det er identifisert noen kullfremstillingsanlegg (kultur) sydøst i området.

Forøvrig vises det til oversendte materialet fra Jernbaneverket for en mer detaljert beskrivelse og analyse av de ulike hensettingsarealene.

Korridor 2 – Øst. Ski området

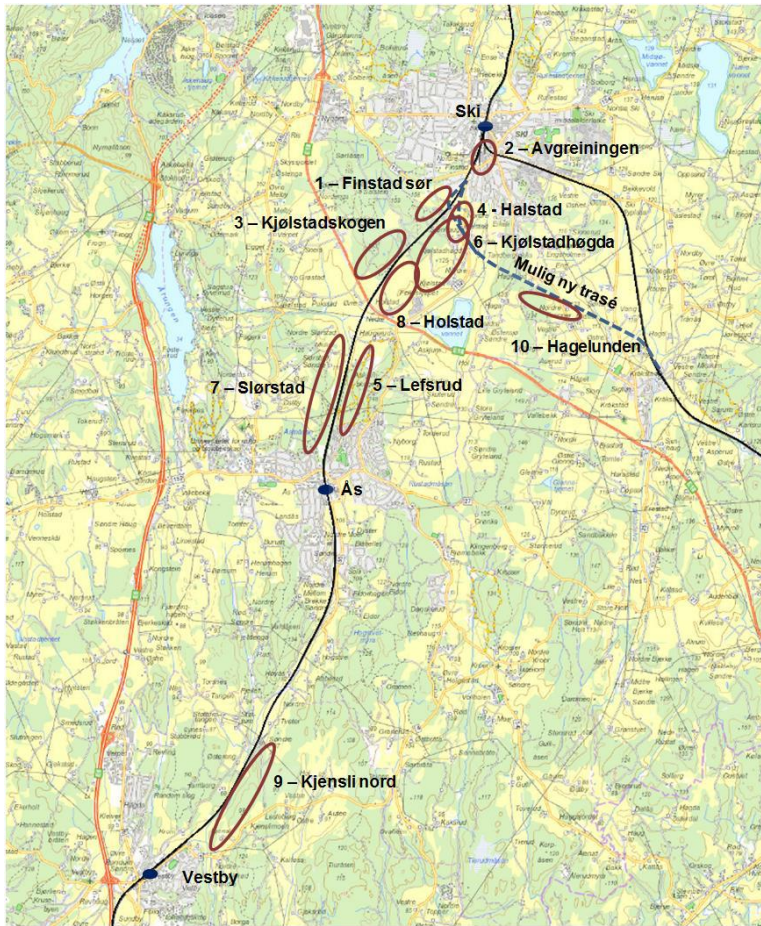
Det er i dag 8 plasser under bygging ved Ski stasjon. For å imøtekomme tilbudsforbedringer som følge av åpningen av Follobanen (2021) foreslås det at ytterligere 25 hensettingsplasser etableres på Ski på kort sikt. Ski Syd er også et område hvor det planlegges et verksted.

Verkstedet bør ferdigstilles sammen med de 25 hensettingsplassene. På lengre sikt, er det innen 2040 behov for ytterligere 15 plasser, mens et siste tilskudd på 10 plasser bør holdes av i arealreserver. Ski Syd er også identifisert som et sted hvor fjerntog bør hensettes. For fjerntog er det behov for 30 plasser innen 2023 og ytterligere 25 plasser innen 2040. Behovet oppsummeres i tabellen under:

Antall	Funksjon	Størrelse
50	Lokal- og regiontog	125,0 daa
45	Fjerntog	112,5 daa
	Verksted	50,0 daa
	Total	Ca 300 daa

Møte med Ski og Ås kommune og Akershus fylkeskommune ble gjennomført 10.9.2014.

Resultatet fra alternativutviklingen er vist i figuren nedenfor. Alle alternativene, bortsett fra alternativ 10, ble diskutert i møtet med kommunene.



Figur: Oversiktskart Ski området (Kilde: Jernbaneverkets Kartvisning)

I tabellen nedenfor er det vist avstand fra Ski stasjon og areal for de ulike lokaliseringer.

Alt.	Navn	Avstand	Størrelse (basert på foreslåtte avgrensninger)
1	Finstad Sør	1,0 km sør	50 daa
2	Avgreiningen	0,3 km sør	40 daa
3	Kjølstadskogen	3,2 km sør	170 daa
4	Halstad	1,0 km sør	120 daa
5	Lefsrud	4,5 km sør	220 daa
6	Kjølstadhøgda	2,0 km sør	400 daa
7	Slørstad	4,5 km sør	270 daa
8	Holstad	3,2 km sør	180 daa
9	Kjensli Nord	11,5 km sør	170 daa
10	Hagelunden	4,3 km øst	260 daa

Jernbaneverket mener ut fra sitt analysearbeid at det kun er areal 6 (Kjølstadhøgda) og areal 10 (Hagelunden) som er store nok til å dekke hele behovet i forhold til antall hensetningsplasser og verksted. I Areal 6 (Kjølstadhøgda) tas til dels store landbruksarealer. Alternativ 10 forutsetter imidlertid også en ny avgreining østre linje. Arealet er for det alt vesentlige landbruksareal.

Alternativ 1 (Finstad sør), alternativ 2 (Avgreiningen), alternativ 3 (Kjølstadskogen), alternativ 4 (Halstad), alternativ 6 (Kjølstadhøgda), alternativ 8 (Holstad) og alternativ 10 (Hagelunden) er alle vurdert til å være egnede arealer for etablering av hensetningsanlegg. Alle arealene ligger relativt nært Ski stasjon. Dette fører til lavere kostnader for tomtogkjøring sammenlignet med

alternativene lenger sør. Arealene i de ovennevnte alternativene berører også i større og mindre grad jordbruksjord og i flere tilfeller kulturminner.

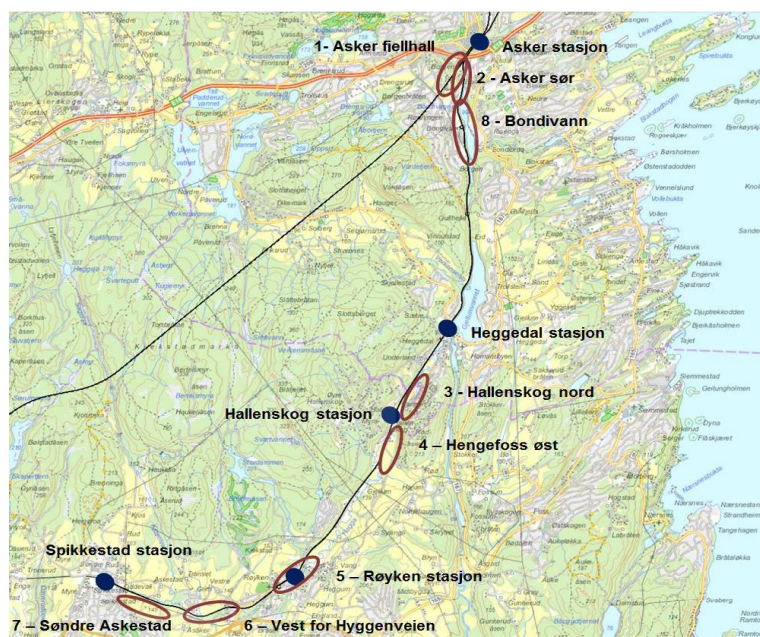
Korridor 3 – Vest. Asker-Spikkestad

Ved Asker-Spikkestad er det søkt etter mulige arealer for to ulike løsninger:

-Løsning 1: Et anlegg for tog som har pendelstart i Spikkestad (16 plasser – 40 daa) + et anlegg for tog som har pendelstart i Asker (24 plasser – ca. 60 daa)

-Løsning 2: Et felles anlegg (40 plasser – ca. 100 daa).

De ulike vurderte alternativene er vist i figuren nedenfor.



Figur: Oversiktskart Asker – Spikkestad (Kilde: Jernbaneverkets Kartvisning)

Resultatene fra arealsøket viser at det er utfordrende å etablere et stort felles hensettingsanlegg med 40 hensettingsplasser i Askerområdet og langs Spikkestadbanen. Den begrensede strekningskapasiteten på Spikkestadbanen medfører at for alle alternativene må det etableres forbindelses- eller dobbeltspor mellom Asker stasjon og det aktuelle hensettingsanlegget. Jernbaneverket har derfor vurdert det som mest hensiktsmessig å etablere to mindre hensettingsanlegg som kan betjene hver sin «pendel-ende» (Spikkestad og Asker).

Jernbaneverket foreslår at det bør arbeides videre med:

-Alternativ 3 (Hallenskog nord 40 plasser) er vurdert som egnet for hensetting. Dette forutsetter at det bygges dobbeltspor fra Asker stasjon til hensettingsanlegg og etableres kapasitetsterk kobling for Spikkestadbanen ved Asker stasjon. Arealet vil her berøre landbruks-, natur- og friluftsområde.

-Alternativ 7 (Søndre Askestad 16 plasser) er vurdert som egnet for hensetting for tog med pendelstart i Spikkestad. Dette alternativet vil beslaglegge landbruksjord.

-Alternativ 8 (Bondivann 40 plasser) er vurdert som egnet for hensetting både for et stort felles anlegg og for et mindre anlegg som dekker behovet for tog som har pendelstart i Asker. Det er her forutsatt at det bygges dobbeltspor fra Asker stasjon til hensettingsanlegg og etableres kapasitetssterk kobling for Spikkestadbanen ved Asker stasjon. Arealet her vil berøre en hensynsone for naturmiljø og vassdrag.

Politisk behandling i berørte kommuner i Akershus

Oppsummering

Vi har mottatt uttalelser fra Asker, Skedsmo, Ullensaker, Ski og Ås kommuner.

Skedsmo kommune er avvisende til foreslått lokalisering i Skedsmo, fordi forslaget ikke er tråd med kommuneplanen. Asker er negativ til ett av forslagene (Bondivann) på grunn av inngrep i vassdragssonen. Ullensaker gjør oppmerksom på mulige konflikter med planer for godsterminal på Hauer seter.

Kommunene uttrykker en generell bekymring for at forslagene vil berøre natur-, jordbruks- og friluftsområder.

Ås, Ullensaker og Asker understreker at valg av løsninger må kunne tilpasses økt togfrekvens i sine områder.

Ski, Ås og Ullensaker kommuner oppfordrer til en planprosess som bidrar til en god dialog mellom kommunene for å finne gode løsninger.

Ski kommune mener planlegging av verksted/hensettingsareal og fremtidig tilknytning av Østre linje må ses i sammenheng.

Korridor 1-Nord -Eidsvoll-Lillestrøm

Skedsmo formannskap fattet i sitt møte 19/8-15 følgende enstemmige vedtak:

«Skedsmo kommune vil med henvisning til nylig vedtatt Kommuneplan 2015-2026 og vurderingen i saksframlegget gå sterkt imot etablering av hensettingsplasser for tog i Rishagen».

Ullensaker kommunes «Hovedutvalget for overordnet planlegging» fattet i sitt møte 24/8-15 følgende enstemmige vedtak:

«Ullensaker kommune er positiv til etablering av et hensettingsanlegg for tog ved Østengskogen nord for Hauer seter. De utredninger og prosesser som hittil er utført er imidlertid svært mangelfulle. Kommunen tar derfor forbehold om at det kan fremkomme problemstillinger i forbindelse med kommende utredningsarbeid som gjør at lokaliseringen ved Hauer seter må revurderes. Det vises spesielt til følgende forhold:

- En eventuell etablering må ses i sammenheng med behovet for dobbeltspor på hovedbanen, og nødvendige avbøtende tiltak, herunder støy og barrierevirkning gjennom Jessheim.*
- En eventuell etablering i området må ses i sammenheng med, og ikke være til hinder for, utvikling av en framtidig godsterminal i Hauer seterområdet.*
- Det forutsettes at etableringen heller ikke er til hinder for den nye skytebanen som planlegges øst for skinnesmia.*
- Viltovergang over E6 noe lenger sør må ivaretas ved etablering av nye togspor. I tillegg må det i nødvendig grad tas hensyn til friluftsjinteressene i området. Grunnvannsreservoaret, vannkvalitet og grunnvannstand, må ikke forringes.*

Det er nødvendig med gode prosesser herunder god dialog med kommunen dersom arbeidet skal videreføres. I de videre prosessene må det også legges vesentlig vekt på medvirkning fra grunneiere, naboer og andreberørte. Ullensaker kommune inviterer med dette til samarbeid».

Korridor 2 – Øst. Ski området

Ski kommestyre fattet i sitt møte 2/9-15 følgende vedtak:

- 1. Ski kommune forutsetter at lokalisering av hensettingsspor på Østlandet fortsatt ikke er avklart og at hensettingssporet for Ski stasjon ikke er avgjort. I det videre arbeid med utredninger forutsettes det videre at Jernbaneverket gjennomfører dette i en tett og fortløpende dialog med andre offentlige instanser og de aktuelle berørte parter.*
- 2. Ski kommune ønsker at den videre utredning har som utgangspunkt at minst mulig dyrket eller dyrkbar mark skal bli berørt. Tilsvarende gjelder en lokalisering som kan ha betydning og begrenser kommunens behov for framtidig areal til byutvikling. Dersom det er behov for videre utredning av «Østre linje» forutsettes det denne utredningen sees i sammenheng og under ett. Ski kommune forventer at Jernbaneverket bidrar til samhandling mellom berørte aktører, herunder kommunen Ski, Ås og Vestby kommuner.*

Ås kommunestyre fattet i sitt møte 2/9-15 følgende vedtak:

1. *Ås kommune er kritisk til Jernbaneverkets høringsprosess med utsendelse av dokumenter i ferien og med krav om raskt svar etter ferien. Ås kommune er også kritisk til at Jernbaneverket ikke har lagt større vekt på å unngå kulturlandskap og dyrket eller dyrkbar mark.*
2. *For planlegging av hensettingsanlegg mener Ås kommune at følgende må legges til grunn:*
 - a. *Follobanen må sees i et lengre perspektiv, hvor denne på sikt forlenges videre sørover.*
 - b. *Anlegget må ikke legges på dyrket eller dyrkbar jord.*
 - c. *Lokaliseringen må hensyn ta behovet for hyppigere togavganger fra Ås, som i tillegg gir direkte forbindelse til stasjonene på den gamle linja mellom Ski og Oslo.*
3. *Når det gjelder utredningen vil Ås kommune vektlegge følgende:*
 - a. *Jernbaneverkets Utredning Hensetting Østlandet – delrapport 3, vedlegg 2.1:Analyse arealer Ski, tas til orientering.*
 - b. *Ås kommune noterer at de fleste foreslåtte alternativer i Ås ikke har tilstrekkelig areal for hensettingsanleggets behov, og at alternativene gjennomgående krever dyrket eller dyrkbar jord.*
 - c. *Ås kommune ønsker av jordvern hensyn at Jernbaneverket finner en annen løsning for hensettingsanlegg i dialog med de berørte kommunene.*

Korridor 3 – Vest. Asker-Spikkestad

Asker formannskap fattet i sitt møte 25/8-15 følgende enstemmige vedtak:

1. *Asker kommune tar utredningen «Hensetting Østlandet», datert 10.6.2015 til orientering*
2. *Asker kommune kan ikke akseptere utfylling av Bondivann for etablering av hensettingsspor for togmateriell, og forutsetter at alternativ 8 ikke utredes videre*
3. *Asker kommune stiller seg bak Jernbaneverkets forslag om å utrede mulig hensetting i fjellhall ved Asker stasjon (alternativ 1). Slik løsning kan kombineres med utvidelse av kapasiteten på Asker stasjon, samt gi en kapasitetssterk kobling mellom Spikkestadbanen og Drammenbanen*
4. *Rådmannen innarbeider i høringssvaret at det i arbeidet med detaljplaner som Asker støtter tas høyde for tekniske løsninger som kan sikre økt frekvens til f.eks. 15 min rute på Spikkestadbanen».*

Fylkesrådmannens vurderinger og anbefalinger

Det er meget viktig for utviklingen av togtilbudet i regionen at det sikres tilstrekkelige arealer til hensetting av tog. Anleggene er nødvendige både for å øke kapasitetsutnyttelsen på eksisterende baner i pendlingsområdet til Oslo, og for å kunne utnytte den pågående InterCity-utbyggingen fullt ut. Det er viktig at fylkeskommunen som regional myndighet bidrar til at vi finner gode løsninger på tvers av kommune- og fylkesgrensene.

Fylkesrådmannen gjør oppmerksom på den korte høringsfristen (10.9.15) og at saksgrunnlaget er nokså grovmasket. Det er ikke mulig, og heller ikke meningen, å ta stilling til valg av løsninger på dette tidspunkt.

Toget spiller en nøkkelrolle i Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus. Fylkeskommunen og kommunene har interesse av at valg av løsning for fremtidig hensettingsanlegg er forenlig med økt frekvens på indre og ytre banestrekninger. I uttalelsen fra Ås kommune ble spesielt nevnt at valg av løsning må være forenlig med at lokaltog Oslo-Ski må kunne forlenges til Ås. Underforstått at en forlenget lokaltogpendel bedre vil knytte sammen arbeidsplasser og boliger i denne delen av Follo. Fylkesrådmannen er enig i denne vurderingen. Det står ingen ting i rapporten som skulle tilsi at fremtidig rutetilbud begrenses av lokalisingsvalget for hensettingsanlegget, men fylkesrådmannen anbefaler at vi gjør JBV oppmerksom på regionens interesser i denne sammenheng.

Saksgrunnlaget og innspillene fra kommunene viser at dyrket mark, naturverdier og andre samfunnsinteresser er berørt i svært mange av lokaliseringalternativene. Det er tvilsomt om

Jernbaneverket kan klare å avgrense alternativer til bare å gjelde en kommune i hver korridor på grunnlag av denne grovmaskede kartleggingen. Det vil i så fall være uheldig om neste og formelle fase i planarbeidet etter Plan- og bygningsloven går rett på enkeltkommunene hver for seg. I så fall blir det vanskelig å avveie interesser og finne optimale løsninger på tvers av kommunegrensene. Dette vil gjelde for kommunene selv, og for overordnede myndigheter som høringspart. Fylkesrådmannen forslår derfor at fylkesutvalget/hovedutvalget anbefaler jernbaneverket å finne et samlet opplegg for hver korridor i neste plan- og utredningsfase fram til lokaliseringsvalget. Dette kan for eksempel organiseres som et kommuneovergripende planprogram etter plan- og bygningsloven med tilhørende konsekvensutredning.

Oslo, 25.09.2015

Tron Bamrud
fylkesrådmann

Saksbehandler: Tom Granquist

Dato: 24.04.2015
Arkivref: 2015/5144-2

Saksnr	Utvalg	Møtedato
39/15	Hovedutvalg for samferdsel	07.10.2015

Erfarings ved bruk av drosje i offentlig betalt transport

Innstilling

Hovedutvalget for samferdsel tar saken til orientering, og ber om å holdes orientert om sakens utvikling.

Sammendrag

Saken omhandler utføring av drosjetransport av pasienter og skoleelever. Pasientreiser og Ruter AS varsler at de er ikke fornøyd med gjennomføringen av transporten, og vil om nødvendig organisere transporten selv. Drosjenæringen uttaler at de tar kritikken alvorlig og jobber med løsninger og forslag for å kunne levere slik oppdragsgiverne forventer.

Om drosjenæringen mister offentlig betalte transporter vil det påvirke drosjetilbudet i de mindre tettbebygde områdene i Akershus ved at det kan bli dårligere tilgjengelighet på drosje, eller tilbudet kan forsvinne helt.

Prinsipielt er fylkeskommunen opptatt av at det skal være et tilgjengelig drosjetilbud i hele fylket. Drosjenæringen som privat næring må likevel selv ta ansvar for at det leveres, og eventuelt avklare årsaken til mislighold.

Saken har betydning for fylkeskommunen fordi det berører drosjetilbudet i distriktene, og bruk av samfunnets ressurser.

Det er også et politisk spørsmål om skoleskyssen i mer eller mindre grad skal utføres i egenregi av Ruter AS, der det kan få betydning for det totale samferdselstilbudet. Saken avklarer ikke disse spørsmålene, men fylkeskommunen bør følge utviklingen.

Saksutredning

Bakgrunn og saksopplysninger

Drosjenæringen er en privat næring, men fylkeskommunen regulerer næringen gjennom behovsprøving av antall løyver og sentraler. Med behovsregulering er målet i utgangspunktet at det skal være tilstrekkelig med drosjer til å dekke publikums behov, samtidig som det skal være et visst inntektsgrunnlag for drosjeeierne.

Fylkeskommunens mål i samferdselsplanen er at det skal være et drosjetilbud i hele fylket som sikrer trygg og forutsigbar transport når innbyggerne trenger det.

Pasientreiser og Ruter AS kjøper drosjetjenester i Akershus for om lag 150 millioner i året. Dette utgjør ca 20 % av inntektsgrunnlaget for drosjenæringen, og i mange distriktsområder opp mot 80-90 % av omsetningen.

Pasientreiser og Ruter AS melder om at de ikke er fornøyd med drosjenes utføring av transport, og uttaler at de ikke har tillit til drosjenæringen. Alternativet kan være å opprette en egen bilflåte. Både Pasientreiser og Ruter AS uttrykker at dette ikke er ønskelig av økonomiske årsaker, og at det er mer effektivt å utnytte eksisterende bilflåte.

Drosjenæringens tilbakemelding er at de ser alvorlig på situasjonen. De har nedsatt en arbeidsgruppe som skal forberede en dialog med Ruter AS og Pasientreiser om hvordan transportene kan organiseres mest mulig hensiktsmessig. Arbeidsgruppen ser både på den interne organiseringen og utformingen av kontraktene. Aktører fra drosjenæringen hevder at transporten organiseres slik at det i enkelte tilfeller gjør at drosjene ikke får levert så godt som de ønsker.

Kritikken ble rettet mot drosjenæringen generelt. De fleste drosjesentralene får likevel positive tilbakemeldinger i oppfølgingsmøter med kjøperne. Fylkeskommunen har lagt til rette for at drosjenæringen samler seg for å møte kritikken og bidra til løsninger.

Problemstillinger og alternativer

Drosjene har en viktig rolle i samferdselsbildet ved at de gir et tilbud til de som har behov for dør-til-dør transporttilbud, for eksempel eldre, pasienter til behandling og barn som trenger skoleskyss.

Dersom drosjenæringen ikke ønsker, eller evner, å håndtere pasient- og skoletransport og mister kjøringen for Ruter AS og Pasientreiser kan dette få noen konsekvenser, spesielt på to områder, drosjetilbudet til i distriktene og fylkeskommunens videre organisering av drosjenæringen.

Drosjetilbudet i distriktene

Konsekvensen av at Pasientreiser og Ruter AS selv utfører pasient- og skolekjøring i distriktsområdene er at det resterende næringsgrunnlaget for drosjene blir for lavt og løyvene blir sagt opp. Dette vil kunne redusere drosjetilbudet til befolkningen i området eller det kan forsvinne helt.

Organisering av drosjenæringen

Behovsprøvingen er en del av det drosjenæringen selv beskriver som «samfunnskontrakten», som innebærer at det skal være drosjer tilgjengelig hele døgnet, alle steder. Hvis næringen selv ikke følger opp og leverer som forventet på de viktigste samfunnstransportene, faller noe av hensikten ved behovsprøvingen bort, og fylkeskommunen bør da vurdere om grunnlaget for behovsregulering av løyveantallet fortsatt er tilstede, og om drosjene kan ha en rolle som del av kollektivtransporten.

Pasientreiser har ikke et distriktspolitisk samfunns mål i sitt oppdrag. Som deleier av Ruter AS vil fylkeskommunen som indirekte kjøper skoletransport, kunne legge føringer på hvordan denne transporten skal organiseres. Hvordan Ruter AS fremover velger å organisere spesialskyss for skoleelever, vil også få betydning for drosjenæringen og transporttilbudet i distriktene. Dette bør derfor håndteres på det politiske nivå.

Fylkesrådmannens anbefalinger

Fylkesrådmannen er enig med aktørene i at utviklingen er uheldig.

Fylkesrådmannen er opptatt av at drosjenæringen følger opp kritikken fra kjøperne. Som privat næring mener fylkesrådmannen at drosjenæringen selv må sørge for å beholde pasient- og skoletransport, og tilpasse seg utviklingen i det øvrige transportmarkedet.

Av samfunnsmessige hensyn bør fylkeskommunen bidra til at det etableres en god dialog om hvor utfordringene ligger og hva som er årsakene til at transportene ikke gjennomføres som forventet.

Hvordan Ruter AS organiserer kjøp av drosjetransport, og hvordan dette påvirker bruk av drosjeflåten, er også relevant å se nærmere på.

Fylkesrådmannen anbefaler at situasjonen følges, og at fylkeskommunen legger til rette for dialog mellom partene om tiltak og videre samarbeid.

Oslo, 16.9.2015

Tron Bamrud

Saksbehandler: Nina Hanssen

Dato: 10.09.2015
Arkivref: 2015/12722-1

Saksnr	Utvalg	Møtedato
196/15	Fylkesutvalg	12.10.2015
40/15	Hovedutvalg for samferdsel	07.10.2015

Årsmeldinger 2014.

Fjellinjen AS, Ruter AS, Vaterland Bussterminal AS, Vegfinans AS.

Innstilling

- 1. De framlagte årsmeldingene tas til orientering.*
- 2. Generalforsamlingen i Ruter AS anmodes om å påse at Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes eierstrategi for selskapet reflekteres i årsmeldingen.*

Sammendrag

Årsmeldingene for 2014 for Fjellinjen AS, Ruter AS, Vaterland Bussterminal AS og Vegfinans AS legges fram til orientering. Styrenes årsberetninger og regnskap er tidligere behandlet og godkjent av generalforsamlingene i de respektive selskapene. De framlagte årsmeldinger omfatter også styrets årsberetninger, men gir en bredere framstilling av selskapenes virksomhet enn hva disse gjør.

Saksutredning

Bakgrunn og saksopplysninger

Fjellinjen AS

Fjellinjen AS ble etablert i 1989 og eies med 60 % av Oslo kommune og 40 % av Akershus fylkeskommune. Fjellinjen bidrar gjennom Oslopakke 3 til delfinansiering av vegutbygging og infrastruktur for kollektivtrafikk, samt delfinansiering av drift av kollektivtrafikken. Oslopakke 3 ble vedtatt i 2008 og gir selskapet en ramme for drift fram til 2032.

Styret besto i 2014 av Astrid Løken Øyehaug (leder), Nina Torekveen Høibjelke, Mai-Lill Ibsen, Tim Holmvik, Rolf Lasse Lund, Bernard Naceno og Knut Olav Gabestad.

Revisor er Deloitte.

Fjellinjen er Norges største bompengeselskap målt i omsetning og antall passeringer. Antall passeringer i 2014 var vel 113 millioner, en svak reduksjon fra foregående år. Antall passeringer med elbil var 3,6 millioner, en økning på ca. 2 millioner fra foregående år. Ved utgangen av 2014 benyttet i underkant av 60 % av kundene elektronisk betalingsløsning.

Totale inntekter beløp seg til MNOK 2 761,3, mot MNOK 2 678,8 i 2013. Driftsresultatet var MNOK 2 557,6, mot MNOK 2 443,1 i 2013.

Selskapets samlede gjeld er på MNOK 5 472,4. Alle utestående lån er rentesikret til fast rente for hele løpetiden. Selskapet er kredittrattet med en AA-rating av Standards & Poor's.

Bevilgningen til Oslopakke 3 for 2014 utgjør MNOK 3 322,2.

I 2014 ble Fjellinjen kårets til en av landets fem beste TNS Gallup på deres måling av kundesentre. Kundetilfredsheten har økt fra 26 til 91 % de siste fem årene.

Arbeidsmiljøet er godt. Sykefraværet var på 9,2 %.

Revisor mener årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til selskapet og av resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret, og samsvarer med god regnskapsskikk og regnskapslovens regler.

Ruter AS

Ruter AS ble etablert 1.1.2008 som felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikk for Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, med hhv. 40 og 60 prosent av aksjene. Ruters formål er å sørge for at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for kollektivtrafikken. Selskapets skal legge til rette for et helhetlig, rasjonelt og markedstilpasset kollektivtransportssystem for hele Oslo- og Akershusregionen.

Ruter AS omfatter morselskapet og datterselskapene Konsentra AS og Norsk Reiseinformasjon AS, samt enkelte andre mindre selskaper.

Ruters styre besto i 2014 av Bernt Stilluf Karlsen (leder), Tone skogen, Geir Ledsten, Anita Orlund, Ane Rongen Breivega, Jeanette Abell og Carl Sandstad. Det ble avholdt 9 styremøter i 2014. Selskapets revisor er Ernst & Young AS.

Trafikanten AS ble innfusjonert i selskapet per 1.1.2014. Som følge av dette ble de ansattes representasjon i styret styrket.

I 2014 hadde Ruter 319 millioner reiser, en økning på 3,4 % fra året før. Kollektivtransportens andel av motorisert ferdsel i regionen utgjorde 32%. I Akershus er andelen 21 %. Mens hver

fjerde motorisert reise var kollektiv i 2007, gjaldt det hver tredje i 2014. I bomsnittene var det en nedgang i biltrafikken på 0,6%. Veksten i kollektivtrafikken har vært mulig ved en løpende utvikling av tilbudet, i hovedsak finansiert ved økte tilskudd fra eierne og midler fra Oslopakke 3. Ruters strategi med mating til tog der forholdene ligger til rette for det reflekteres i en relativt svak vekst for regionbussene, bare 1,5 %.

Ruters strategi har vært en omdisponering fra trafikksvake til trafikkt sterke områder, men slik at kollektivtilbudet sikres også i spredtbebygde områder, blant annet gjennom omstigning til tog eller annen buss. Tilbudsutviklingen skjer både mellom Akershus og Oslo, og innad/på tvers i fylket.

Oslo og Akershus har stilt krav til Ruter om fossilfri bussdrift i 2020. I alt 1 162 busser var i 2014 i drift på Ruter-kontakter. Av disse klassifiserer Ruter 35 % som miljøbusser ved at de drives elektrisk, ved hybridløsninger eller med biodrivstoff, eventuelt med biodiesel med minst 50 % på årsbasis.

Omsetningen i morselskapet var på MNOK 6 606, en økning fra 2013 på 14,5 %, med et resultat på MNOK 66,5. Billettinntektene beløp seg til MNOK 3 274 (+ 7,7 %), og sto for 47 % av driftsinntektene i 2014. Driftstilskuddet (kjøp av tjenester) fra Akershus utgjorde MNOK 741 og fra Oslo MNOK 1 608. Tilskudd fra Oslopakke 3 og statlig belønningsordning utgjorde MNOK 767.

Omsetningen i pris- og billettavtalen med NSB var på MNOK 734. Av dette utgjorde prisdifferansen mellom Ruterbilletter og billetter hos NSB MNOK 105 (endelig avregning skjer senere). Av NSBs persontrafikk på 62 millioner reisende utgjorde reiser med Ruters billetter og priser 60 %.

Ruter har ikke til formål å drive med økonomisk overskudd. Det er imidlertid forutsatt at realverdien av egenkapitalen opprettholdes. Ruter hadde derfor er budsjettmål for 2014 på MNOK 20, mens resultatet ble MNOK 66,5, i hovedsak pga. høyere billettinntekter enn budsjettet.

Båttrafikken utgjør i underkant av 1,5 % av reisende i Ruters trafikkområde med 4,2 millioner reiser. Nesoddbåten og hurtigbåten Lysaker- Nesoddtangen og Oslo-Slemmestad hadde en trafikkøkning 4 % i 2014.

Sykefraværet lå i 2014 på 7,3%. Kundetilfredsheten og omdømmet er godt og økende.

Årsmeldingen inneholder et eget kapittel om eierstyring og selskapsledelse, med henvisning blant annet til fylkeskommunens «Overordnede prinsipper for eierstyring». Fylkeskommunen vedtok i FT-sak 161/13 egen eierstrategi for Ruter AS (felles med Oslo). Årsmeldingen har ingen henvisninger til denne.

Revisjonen konkluderer med at årsregnskapet er avlagt i samsvar med lov og forskrifter, og gir et rettvise bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling. Opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetninger om fortsatt drift og forslaget til disponering av resultatet er konsistent med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Vaterland Bussterminal AS.

Vaterland Bussterminal AS ble opprettet i 1986 og eies med 78,5 % av Akershus fylkeskommune og 21,5 % av Oslo kommune.

Styret har i 2014 bestått av Inger Johanne Bjørnstad (leder), Erlend Helle, Kari Drangsholt (fra juni 2014 Terje Hegge), Erling Sæter og Solveig Rennestøl (Kathrin Pedersen fra juni 2014).

Selskapets revisor er Ernst & Young AS.

Vaterland Bussterminal AS har ingen ansatte. Selskapets drift er i sin helhet satt bort til Akershus Kollektivterminaler FKF.

Selskapets omsetning var MNOK 17,8. Av dette utgjorde leieinntekter/driftstilskudd fra Akershus fylkeskommune 83 %. Terminalens totale virksomhet utgjorde MNOK 43,17. Av dette beløpet ble MNOK 25,36 inntektsført Akershus Kollektivterminaler FKF som godtgjøring for forvaltning og drift av terminalen. Dette framkommer ved at anløpsinntektene for Oslo Bussterminal inntektsføres Akershus Kollektivterminaler FKF til dekning av løpende driftskostnader.

Selskapets årsresultat på MNOK 11,585 ble overført egenkapitalen.

Antall anløp i 2014 var 380 848, en økning på 6,6 % fra 2013. Endringen skyldes økning i antall anløp fra Ruter AS, mens trenden for ekspressbusser er nedadgående. Fra toppåret 2007 til 2017 er reduksjonen for antall ekspressbussanløp 27%. Flybussens anløp er stabil.

Revisjonen konkluderer med at årsregnskapet er avlagt i samsvar med lov og forskrifter, og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling. Opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetninger om fortsatt drift og forslaget til disponering av resultatet er konsistent med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Vegfinans AS

Vegfinans AS ble opprettet i 2001 og eies av seks fylkeskommuner på Østlandet. Akershus fylkeskommunes eierskap utgjør 16,67 %, likt med de øvrige fem eierne. Konsernet består av bompengeselskaper på det sentrale østlandsområdet. Ved utgangen av 2014 omfattet dette 16 bompengeselskaper/datterselskaper. Av disse berører fem Akershus: E6 Gardermoen-Moelv AS, E16 Sollihøgda AS, Oslofjordtunellen AS, E16 Kongsvingerveien AS, Fv 33 Oppland AS.

Selskapet har ikke til formål å gå med økonomisk overskudd.

Styret består av én representant for hver av eierne. Styremedlemmer i 2014 var Per Gunnar Sveen, styreleder (Hedmark), Anne Marie Sveipe, Trond Johansen, Gunn Marit Helgesen, Lisbeth Mølholm Zaleski og Lars Salvesen.

Selskapets revisor er Ernst & Young AS

Konsernets samlede inntekter beløp seg til MNOK 918,7. Av dette utgjorde passeringsinntekter MNOK 865,2. Annen inntekt var i hovedsak tilleggsavgifter. Driftskostnadene beløp seg til MNOK 668, 904, herav avskrivninger MNOK 579,342. Øvrige kostnader er lønns- og driftskostnader samt tap på krav. Driftskostnadene i morselskapet beløp seg til MNOK 18,4.

Konsernets gjeld beløper seg til MNOK 19 148,276. Av dette utgjør gjeld til kredittinstitusjoner MNOK 18 857,718. MNOK 4 829,4 ble tilført Statens vegvesen i bompengemidler til de ulike vegprosjektene. Morselskapets langsiktige gjeld beløper seg til MNOK 7,4.

Gjennomsnittlig flytende rente på konsernets samlede gjeld per 31.12.14 var 2,06 %. Påpluset for inngåtte rentesikringer var renten 3,42 %.

Revisjonen konkluderer med at årsregnskapet er avlagt i samsvar med lov og forskrifter, og gir et rettvise bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling. Opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetninger om fortsatt drift og forslaget til disponering av resultatet er konsistent med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Fylkesrådmannens anbefalinger

Årsmeldingene/styrets årsberetninger inklusiv regnskap for hhv. Fjellinjen AS, Ruter AS, Vaterland Bussterminal og Vegfinans AS er tidligere behandlet og godkjent av selskapenes generalforsamlinger. Rådmannen anbefaler derfor at fylkesutvalget tar årsmeldingene til orientering.

Ruters årsrapport omfatter en orientering om eierstyring og selskapsledelse. Her henvises det til fylkeskommunens «Overordnede prinsipper for eierstyring», men ikke til Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes felles eierstrategi for selskapet. Rådmannen anbefaler at årsrapporten også refererer til og reflekterer denne.

For de andre nevnte selskapene er det p.t. ikke utarbeidet egen eierstrategi. Når det er gjort vil det være naturlig at også årsrapportene til disse selskapene har referanse til eierstrategien.

Oslo, 17.9.15

Tron Bamrud
fylkesrådmann

Saksbehandler: Thore Desserud

Vedlegg

1 Årsrapport Ruter AS

- 2 Årsmelding Fjellinjen AS
- 3 Årsberetning Vaterland Bussterminal AS
2014
- 4 Årsrapport Vegfinans AS 2014

Dato: 17.09.2015
Arkivref: 2015/13338-1

Saksnr	Utvalg	Møtedato
186/15	Fylkesutvalg	12.10.2015
59/15	Hovedutvalg for plan, næring og miljø	07.10.2015
41/15	Hovedutvalg for samferdsel	07.10.2015

OECD territorial review - utviklingsaksen Oslo-Göteborg-København

Innstilling

Akershus fylkeskommune er villig til å forplikte seg til å bidra, under forutsetning av at alle øvrige medlemmer i den lokale tekniske samarbeidspartneren for dette arbeidet (det politiske samarbeidsorganet Den Skandinaviske Arena), gjør det samme. En slik forpliktelse innebærer at fylkeskommunen bidrar i medfinansieringen av arbeidet.

Sammendrag

Den politiske kontaktarenaen Den Skandinaviske Arena har tatt til orde for å få gjennomført en faglig vurdering av regionale utviklingsstrategier langs aksene Oslo-Göteborg-København, et såkalt *Territorial Review* i regi av OECD. OECD har tidligere gjennomført egne territorial reviews som omfatter den sørlige delen av denne geografien, i Øresundsregionen (2003) og i Skåne (2012). I tillegg ble en egen territorial review av Norge gjennomført i 2007.

Formålet med en slik utredning vil være å få en systematisk og faglig god gjennomgang av regionens (aksene Oslo-Göteborg-København) tilstand og utviklingspotensial. Et slikt grunnlag fra OECD antas å veie tyngre i dialog med nasjonale og europeiske myndigheter enn egne regionale analyser.

En faglig vurdering av utviklingsaksene Oslo-Göteborg-København forventes samlet å koste i underkant av 500 000 Euro, med en medfinansiering på om lag 500 000 norske kroner fra Akershus fylkeskommune.

Akershus fylkeskommune er villig til å forplikte seg til å bidra i denne prosessen, under forutsetning av at alle øvrige medlemmer i den lokale tekniske samarbeidspartneren for dette arbeidet – det politiske samarbeidsorganet Den Skandinaviske Arena – gjør det samme. En slik forpliktelse innebærer også at fylkeskommunen bidrar i medfinansieringen av dette arbeidet.

Saksutredning

Bakgrunn og saksopplysninger

Den Skandinaviske Arena har tatt initiativet til å få gjennomført en faglig vurdering av regionale utviklingsstrategier langs aksene Oslo-Göteborg-København, et såkalt *Territorial Review* i regi av OECD. OECD har tidligere gjennomført egne territorial reviews som omfatter den sørlige delen av denne geografien, i Øresundsregionen (2003) og i Skåne (2012). I tillegg gjennomførte OECD en egen territorial review av Norge i samarbeid med kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2007.

Formålet med en slik utredning fra OECD vil være å få en systematisk og god gjennomgang av regionens (aksene Oslo-Göteborg-København) tilstand og utviklingspotensial. Et slikt grunnlag fra OECD antas å veie tyngre i dialog med nasjonale og europeiske myndigheter enn egne regionale analyser.

En rekke europeiske regionale sammenslutninger anvender utredninger fra OECD til slike formål. Det handler derfor også om å konkurrere på likeverdig basis med andre regioner. OECDs territorial review vil analysere et bredt spekter av områder som for eksempel økonomisk utvikling, næringsliv, utdanning, byutvikling, styreform og offentlig sysselsetting og budsjettering. Ut fra disse gjennomgangene vil man på et overordnet nivå kunne få svar på spørsmål som:

- Regionalt vekstpotensial og ubrukte ressursmuligheter gjennom analyser av sosio-økonomiske trender,
- Politikk og strategier for å sikre økt regional konkurransekraft, sosial inkludering og bærekraftig utvikling,
- Avdekker potensialer i ulike styringssystemer, såsom flernivåstyring (nasjonalt-regionalt-lokalt), offentlig/privat samarbeid, grenseregionale samarbeid.

Utarbeidelsen av et territorial review vil normalt strekke seg over en periode på 1 ½ år. En slik granskning innebærer at en internasjonal ekspertgruppe gjennomfører en faglig vurdering av innholdet i regionale/territorielle utviklingsplaner og –strategier, og gir anbefalinger med sikte på å få hentet ut utviklingspotensialet i den undersøkte regionen ytterligere. I sitt arbeid vil den internasjonale ekspertgruppen samarbeide med en lokal samarbeidspartner (myndighet eller organisasjon).

Grunnlaget for anbefalingene vil være basert på en gjennomgang av tilgjengelig statistikk fra Eurostat, samt i egen datainnsamling i regionen. Anbefalingene omfatter som oftest både en vurdering av det tematiske innholdet i de eksisterende regionale utviklingsstrategiene, og forslag til forbedringer i måten det regionale utviklingsarbeidet kan bli drevet på.

Det vil være rimelig å anta at anbefalingene også vil settes i lys av Nordisk Ministerråds pågående arbeid for å redusere grensehindre mellom de nordiske landene.

Problemstillinger og alternativer

Akershus fylkeskommunes internasjonale engasjement skal bidra til å realisere fylkeskommunens målsettinger og oppgaveløsning. Målsettingene for fylkeskommunens

internasjonale engasjement er formulert i den internasjonale strategien for Akershus fylkeskommune 2014-2018. Strategien ble behandlet i fylkesutvalget 9. desember 2013. Hensikten med strategien har vært å spisse det internasjonale engasjementet. Prioriterte satsingsområder er

- nærings- og samfunnsutvikling,
- samferdsel og miljø samt
- ungdom og opplæring

Akershus fylkeskommune har klare geografiske prioriteringer i sitt internasjonale arbeid. Som en del av Osloregionen er Akershus nært knyttet til byer og regioner i Skandinavia og Nord-Europa. Her er særlig aksene Akershus-Göteborg-København viktig med tanke på bedre grensekryssende transport og næringsutvikling. Det er etablert flere skandinaviske samarbeidsallianser med sikte på å styrke den felles infrastrukturen langs denne utviklingsaksen. To av disse politiske kontaktarenaene er Göteborg-Oslo samarbeidet (GO) og Den Skandinaviske Arena (DSA):

Göteborg-Oslo samarbeidet (GO)

GO-samarbeidet er et regionalpolitisk samarbeid mellom de fem regionene langs aksene Oslo-Göteborg – Oslo, Akershus, Østfold, Västra Götaland og Göteborg. Samarbeidet har fokus på to områder: Bærekraftig næringsutvikling og transport. Visjonen for samarbeidet er at regionen skal være en attraktiv og bærekraftig region i Europa med grenseløse muligheter. Et forbedret togtilbud mellom Göteborg og Oslo er et særlig sentralt tema. Det er viktig både i seg selv, og som et premiss for å styrke en bærekraftig næringsutvikling i regionen.

Den Skandinaviske Arena (DSA)

DSA er en utvidelse av GO-samarbeidet, hvor GO-regionen går sammen med Øresundsregionen for å utvikle en bærekraftig region. Hovedfokuset for samarbeidet er forbedret jernbanekapasitet på strekningen Oslo-Göteborg-Malmö-København.

Arbeidet med et eget territorielt review er initiert av Den Skandinaviske Arena. Det er forventet at Den Skandinaviske Arena også vil være OECDs lokale tekniske samarbeidspartner.

En territoriell analyse av utviklingsaksene Oslo-Göteborg-København forventes å koste i underkant av 500 000 Euro, noe som vil utgjøre om lag 500 000 norske kroner for Akershus fylkeskommunes del. Det kan være mulighet for noe finansiering gjennom OG-samarbeidet. Dette vil imidlertid kreve politisk behandling i OG-rådet 19. desember 2015. Deltakelsen vil også kreve noe administrative ressurser i form av arbeidstimer. Det vil bli nedsatt en prosjektgruppe med representanter fra avdeling for plan, næring og miljø samt avdeling for samferdsel. Arbeidet vil samordnes av fylkeskommunens internasjonale koordinator.

En slik rapport fra OECD antas å bli et så viktig verktøy i det grenseregionale samarbeidet for å få økt den territorielle integrasjonen langs utviklingsaksene Oslo-Göteborg-København at ressursbruken anses å være en god investering. Funnene i analysen vil også kunne gi et grunnlag for økonomisk utvikling gjennom prosjekter som vil bli finansiert gjennom EUs samarbeidsprogram om grenseregional utvikling (Interreg Øresund-Kattegat-Skagerak), ungdomsutdanning og opplæring (ERASMUS+) og forskning og innovasjon (Horisont 2020).

Fylkesrådmannens anbefalinger

Regionalt utviklingsarbeid er særlig utfordrende i grenseregionale territorier som langs utviklingsaksene Oslo-Göteborg-København. Denne utviklingsaksen omfatter deler av Norge,

Sverige og Danmark. De regionale utviklingsaktørene langs aksene Oslo-Göteborg-København har på egen hånd utarbeidet tematiske målsettinger for regional integrering og utvikling 2014-2020 innenfor de føringene som er lagt i EUs grenseregionale samarbeidsprogram (Interreg Øresund-Kattegat-Skagerak). OECDs territorial review kan betraktes som en ekstern oppfølging og tilrettelegging for en fordypning av dette samarbeidet.

Akershus fylkeskommune er villig til å forplikte seg til å bidra i denne prosessen, under forutsetning av at alle øvrige medlemmer i den lokale tekniske samarbeidspartneren for dette arbeidet – Den Skandinaviske Arena – gjør det samme. En slik forpliktelse innebærer også at fylkeskommunen bidrar i medfinansieringen av dette arbeidet.

Oslo, 22. september 2015

Tron Bamrud
fylkesrådmann

Saksbehandler: Jon Moxnes Steineke

Vedlegg: Utrykte vedlegg:

Dato: 05.10.2015
Arkivref: 2015/946-13

Saksnr	Utvalg	Møtedato
4/15	Hovedutvalg for samferdsel	07.10.2015

— **Spørsmål fra repr. Ole-Erik Yrvin (Ap) om stoppestedkuttene på bussrute 301, 302 og 321 mellom Carl Berners Plass og Bussterminalen**

Vi viser til vårt spørsmål i denne saken, senest 28 januar i år.

Problemene passasjerene på de aktuelle strekningene møtte ved omlegningen først i oktober i fjor er fremdeles i all hovedsak uløst. Dette til tross for en serie henvendelser fra passasjerene enkeltvis, fra Facebookgruppen med over 900 medlemmer, fra Søndre Nittedal Pensjonistforening og fra Nittedal kommune.

Henvendelsene er sendt både direkte til Ruter, til den ansvarlige byråden og til Bymiljøetaten, og dokumentert under Filer i menyen øverst på Facebook-gruppens hjemmeside.¹⁾

Ruter sier selv til Varingen i januar at «Det er ikke Ruter som gjør dette for å være vriene og vanskelige med de reisende fra Nittedal. Ruteomlegningen ble gjennomført etter pålegg fra Bymiljøetaten.»

Av de seks stoppene som ble inndratt i oktober i fjor mellom Carl Berner og Bussterminalen, er bare to lengst fra sentrum tilbakeført, ved h.h. Esso-tasjonen i Sarsgate ved Botanisk Hage, og i Vahls/Lakkegata.

Det er stilt spørsmål her i Hovedutvalget fra første dag, uten at saken har funnet sin løsning. Og problemet har oppstått i vår fireårsperiode, på vår vakt.

1 <https://www.facebook.com/groups/375478715940637/?ref=ts&fref=ts>

I svaret på spørsmålet i Hovedutvalget 28. januar konkluderte hovedutvalgsleder med at «Jeg har derfor anmodet administrasjonen om å følge opp Ruters planer og informere Hovedutvalget om resultatet når dette er ferdig.»

Det har ikke skjedd.

Passasjerene er også lovet en evaluering av tiltaket i løpet av første halvår i år. Den er ikke fremlagt. Det er heller ikke lagt frem passasjertall eller andre tall som viser hvor «vellykket» dette er, hverken for berørte passasjerer eller om fremkommelighetforbedringer for mer kortreiste passasjerer på den aktuelle strekningen.

Heller ikke Ruters svar til ordfører Hilde Thorkildsen i Nittedal er mest en gjennomgang av hva som ikke er mulig å få til, og ikke det som gjelder hva som er m u l i g å få til.²⁾

Det vises spesielt til vedlagte stoppestedsløsning som enkelt kan tas i bruk både for av og påstigning like ved gangbroa mellom Oslo S og Bussterminalen. Den er ikke hindret av av personbilmprioriteringen ned Schweigaardsgate, og gir passasjerene direkte gangatkomst både til Oslo S, til Jernbanetorget, og til Oslo City-området. Den, for de aller fleste, fjerntliggende Plattform 42 ved Skatt Øst og det nye Statoilbygget kan opprettholdes som nå.

1) Hvor raskt kan denne holdeplassen utenfor Schweigaardsgate 12 bli tatt i bruk?

Etter det vi forstår inngår det i arbeidet med KVVU Oslo-Navet en diskusjon, først fremlagt i 13. august i år, som konkluderer med at

"Oslo Bussterminal rolle som regionbussterminal avvikles etterhvert som banenettet med tilhørende knutepunkter utvikles, med Byport øst på Bryn og Byport vest på Lysaker som viktige forutsetninger."

Til det er det å tilføyes at det er en rekke kommuner og områder i Akershus som ikke har tilgang til jernbane, eller har overgangsmuligheter som vil gi tilsvarende eller bedre adkomst til gjøremålene i Oslo. Eksempler på slike områder er Frogn, Søndre og østre Hakadal i Nittedal, Nannestad og Gjerdrum kommuner, Vestre Bærum, og det er flere.

Og uansett bør man bygge på en rekkefølge som ikke er slik at man først bygger ned direkte bussforbindelser, i p å v e n t e av den videre sterkt ønskede utbygging av banenettet.

2) Det er svært viktig med et nært og godt samarbeide med Byrådet i Oslo i slike samferdsels-spørsmål, slik også denne saken viser et så tydelig behov for. Vil det bli lagt opp til det?

3) Vil de samkjørte utredningene om KVV Oslo-Navet og Ruters nye M2016-utredning³ bli sendt på høring med god frist til de berørte kommuner og interesseorganisasjoner? Og når vil de berørte sakene komme til folkevalgt behandling her i Akershus.

3 <https://ruter.no/om-ruter/rapporter-planer-prosjekter/M2016/>