

Protokoll fra møte i Eldrerådet 04.05.2015

— **Møtested:** Schweigaards gate 4, Oslo
Møterom 212
Møtedato: 04.05.2015
Tid: 10:15 – 11:15

Faste medlemmer som møtte:

Navn	Funksjon	Representerer
Astri Stenehjem Berg	Leder	Fagforbundet
Bjørn Kristiansen	Nestleder	Pensjonistforbundet
Hilde Aanerud	Medlem	Pensjonistforbundet
Finn Terje Tønnessen	Medlem	FrP

Varamedlemmer som møtte:

Navn	Møtte for	Representerer
Ørn Terje Foss	Anna Smestad	SV

Faste medlemmer som hadde forfall:

Navn	Funksjon	Representerer
Anna Smestad	Medlem	Ap

Fra administrasjonen møtte:

Navn	Stilling
Ole Kjendlie	Enhetsleder utvalgssekretariatet
Marianne Straume	Utvalgssekretariatet
Olav Tunold	Transport under sak 9/15
Björg I. Barslund	Utvalgssekretær

Saksliste

Saksnr	Tittel
	Saker til behandling
8/15	Godkjenning av protokoll fra 9.3.15 og innkalling til 4.5.15
9/15	Bruk av kollektivtransport for mennesker med nedsatt funksjonsevne - oppfølging av interpellasjon 12/14 i Fylkestinget
10/15	Uttalelse til Revidert Østlandspakke - Innspill til Nasjonal Transportplan 2018-2027

Eventuelt

1. Orientering om behandlingen saker som har vært til behandling i eldrerådet og sluttbehandlet i FT.
Orientering v/Ole Kjendlie
2. Evaluering/oppsummering av Akershus eldreforum 2015
Innspill til sluttrapport
Evalueringsskjemaet ble gjennomgått og tatt til etterretning
3. Eventuelle forberedelser til landskonferansen for fylkeseldreråd 27. – 29. mai på Strand hotel Fevik, Aust-Agder
Marianne Straume sender ut informasjon og billetter til alle som skal delta
4. Adressater til brev vedr. oppnevning av medlemmer til Akershus eldreråd 2015 – 2019
Eldrerådet foreslår at brevet sendes kommunene i Akershus, pensjonistforbundet og fagforbundet og gir fagsekretæren fullmakt til å legge til flere relevante adressater

Saker til behandling

8/15 Godkjenning av protokoll fra 9.3.15 og innkalling til 4.5.15

Saksprotokoll i Eldrerådet - 04.05.2015

Innkallingen ble godkjent

Protokoll fra 9.3.15 ble godkjent

9/15 Bruk av kollektivtransport for mennesker med nedsatt funksjonsevne - oppfølging av interpellasjon 12/14 i Fylkestinget

Saksprotokoll i Eldrerådet - 04.05.2015

Fylkesrådmannens innstilling:

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

Utvalgets behandling:

Olav Tunold, Transport orienterte i forkant av behandlingen.

Representanten Ørn Terje Foss (SV) fremmet følgende forslag:

Det er samtidig et poeng å videreutvikle gode system for alternativ transport som kan omfatte både bestillingstransport, TT-transport og servicelinjer.

Votering:

Fylkesrådmannens innstilling med tillegget fra Foss ble enstemmig vedtatt.

Utvalgets vedtak:

1. Hovedutvalget tar til orientering det arbeidet Ruter gjør for at flere mennesker med nedsatt funksjonsevne kan reise kollektivt.
2. Det er samtidig et poeng å videreutvikle gode system for alternativ transport som kan omfatte både bestillingstransport, TT-transport og servicelinjer.

10/15 Uttalelse til Revidert Østlandspakke - Innspill til Nasjonal Transportplan 2018-2027

Saksprotokoll i Eldrerådet - 04.05.2015

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 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 ni det 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:

Votering:

1. Fylkesrådmannens innstilling unntatt punkt 2 kulepunkt 2 ble enstemmig vedtatt
2. Fylkesrådmannens innstilling punkt 2 kulepunkt 2 ble vedtatt mot 1 stemme (Frp)

Utvalgets vedtak:

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 KVVU-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 KVVU-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 ni det 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.