

Protokoll fra møte i hovedutvalg for samferdsel 31.08.2016

— **Møtested: Ullensaker kommune, Furusetgata 12 , 2050
Jessheim**

Møterom: Formannskapssalen

Møtedato: 31.08.2016

Tid: 15:00 – 17:25

Faste medlemmer som møtte:

Navn	Funksjon	Representerer
Morten Vollset	Nestleder	SP
Ketil Nordengen	Medlem	H
Trine-Lise Østlund Blime	Medlem	H
Kirsti Kierulf	Medlem	H
Finn Terje Tønnessen	Medlem	FrP
Knut Tønnes Steenersen	Medlem	FrP
Njål Vikdal	Medlem	V
Tonje Brenna	Medlem	Ap
Jan Johan Sandal	Medlem	Ap
Johannes Dalen Giske	Medlem	Ap
Kristin Antun	Medlem	MDG

Varamedlemmer som møtte:

Navn	Møtte for	Representerer
Stein Vegard Leidal	Solveig Schytz	V
Tove Steen	Vilde Lofthus Rooth	Ap

Faste medlemmer som ikke møtte:

Navn	Funksjon	Representerer
Solveig Schytz	Leder	V
Vilde Lofthus Rooth	Medlem	AP

Fra administrasjonen møtte:

Navn	Stilling
Thomas Tvedt	Fylkesdirektør samferdsel
Björg I. Barslund	Utvalgssekretær

Nestleder Morten Vollset (Sp) ledet møtet

Saksliste

Saksnr	Tittel
	Saker til behandling
29/16	Mobilitetsprogram for delregionene i Akershus
30/16	Innspill til rapport om fremtidig finansiering til drift av kollektivtransport
31/16	Felles drift av kollektivterminaler i Akershus
32/16	Utgår
33/16	Eidsvoll kommune - E6 Dal - Minnesund - Omklassifisering av vei
34/16	Videreføring av driften av Ruters hydrogenbusser ved avslutning av CHIC-prosjektet
35/16	Lavutslippssone for biler
36/16	Rullering av strategi for hydrogen med handlingsprogram. Planprosess
37/16	Høring - Nye oppgaver til større kommuner
38/16	Sak unntatt offentlighet
	Notater
4/16	Orientering: Stortingsvedtak om nasjonal TT-ordning
5/16	Oslo Arkitekturtriennale - konferanse 12.oktober
	Spørsmål
2/16	Spørsmål fra representanten Jan Sandal (Ap) trafikale konsekvenser av at det blir slutt på bompengeinnkreving i Oslofjordtunnelen fra 1.9.16
3/16	Spørsmål fra representanten Jan Sandal (Ap) om fotgjengerovergang ved Nesbru videregående skole

Orienteringer:

1. Ruteendring i vest, orientering ved Trine Holand og Iver Wien, Ruter AS.
2. Ulykkestallene i Akershus i 2015, orientering ved Statens vegvesen.

- Innkallingen ble godkjent.
- Protokoll fra møtet 1.6.16 ble godkjent.

Saker til behandling

29/16 Mobilitetsprogram for delregionene i Akershus

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 31.08.2016

Fylkesrådmannens forslag til vedtak:

1. Fylkesutvalget tar til orientering Mobilitetsprogrammene for delregionene i Akershus.
2. Mobilitetsprogrammene sendes over til kommunene som et underlag for deres arbeid med lokal mobilitet og innspill til neste års Handlingsprogram for samferdsel.

Utvalgets behandling:

Representanten Jan Sandal (Ap) fremmet følgende forslag:

Mobilitetsprogrammet erstattes med: Mobilitetsanalyse

Votering:

Fylkesrådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Sandals forslag ble enstemmig vedtatt

Innspill fra hovedutvalg for samferdsel

1. *Fylkesutvalget tar til orientering Mobilitetsprogrammene for delregionene i Akershus.*
2. *Mobilitetsprogrammene sendes over til kommunene som et underlag for deres arbeid med lokal mobilitet og innspill til neste års Handlingsprogram for samferdsel.*
3. *Mobilitetsprogrammet erstattes med: Mobilitetsanalyse*

30/16 Innspill til rapport om fremtidig finansiering til drift av kollektivtransport

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 31.08.2016

Fylkesrådmannens forslag til vedtak:

1. Akershus fylkeskommune slutter seg til Urbanet Analyses rapport om at fylkeskommunene ikke har økonomi til finansiere oppnåelse av målet om nullvekstmålet. Dersom målet skal nå må staten øke fylkeskommunenes økonomiske rammer slik at fylkeskommunene settes i stand til å finansiere tiltak for å nå nullvekstmålet. Det er positivt at Samferdselsdepartementet arbeider med modeller for å øke tilskuddet til drift av kollektivtransport.
2. Akershus fylkeskommune mener primært at statlige tildelinger til fylkeskommunal virksomhet skal gis gjennom rammetilskuddet. Tilskudd til drift av kollektivtrafikken for å nå nullvekstmålet i byområdene bør prinsipielt gis som en del av frie inntekter, slik at fylkeskommunene står fritt til å styre virkemiddelbruken mest mulig effektivt. For å tilfredsstille statens behov for å sikre måloppnåelse (av nullvekstmålet) kan det eventuelt inngås avtaler med fylkeskommunene hvor det stilles krav om innfrielse av nullvekstmålet

innen en gitt tidsplan for å motta ytterligere tilskudd. På denne måten kan måloppnåelse og budsjettkontroll for staten sikres.

3. Dersom det etableres en finansieringsordning for å nå nullvekstmålet, bør det tas høyde for at kollektivtransporttilbudet er ett av flere virkemidler som kan benyttes. Det ikke gitt at Urbanet Analyses forslag om en øremerket finansieringsordning som isolert premierer vekst i antall kollektivreiser sikrer den mest kostnadseffektive bruken av fylkeskommunenes midler. For å sikre at de mest treffsikre og kostnadseffektive tiltakene blir prioritert bør heller statlige kollektivmidler gis med krav om omlegging til mer miljøvennlig transport enn å tildeles som et incentivbasert tilskudd pr. nye kollektivreise.
4. Akershus fylkeskommune er likevel ikke fremmed for at tildelinger på enkeltområder kan supplere rammetilskuddet. Hvis en modell for øremerket tilskudd til drift av kollektivtrafikk velges, bør denne gis som en del av f.eks. bymiljøavtalene, der virkemidler og utforming er tilpasset den enkelte fylkeskommunes behov og utfordringer.

Utvalgets behandling:

Representanten Njål Vikdal (V) fremmet følgende forslag til nytt punkt 3:

Akershus fylkeskommune slutter seg til behovet for å gjøre økte tilskudd resultatavhengig.

Representanten Ketil Nordengen (H) fremmet følgende forslag:

Akershus fylkeskommune slutter seg til Urbanet Analyses rapport om at fylkeskommunene ikke har økonomi til finansiere oppnåelse av målet om nullvekstmålet.

Fungerende leder Morten Vollset (Sp) foreslo at forslagene fra Vikdal og Nordengen følger saken i den videre behandling, og fikk sin tilslutning til det.

Votering:

Fylkesrådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Innstilling fra hovedutvalg for samferdsel

1. Akershus fylkeskommune slutter seg til Urbanet Analyses rapport om at fylkeskommunene ikke har økonomi til finansiere oppnåelse av målet om nullvekstmålet. Dersom målet skal nå må staten øke fylkeskommunenes økonomiske rammer slik at fylkeskommunene settes i stand til å finansiere tiltak for å nå nullvekstmålet. Det er positivt at Samferdselsdepartementet arbeider med modeller for å øke tilskuddet til drift av kollektivtransport.
2. Akershus fylkeskommune mener primært at statlige tildelinger til fylkeskommunal virksomhet skal gis gjennom rammetilskuddet. Tilskudd til drift av kollektivtrafikken for å nå nullvekstmålet i byområdene bør prinsipielt gis som en del av frie inntekter, slik at fylkeskommunene står fritt til å styre virkemiddelbruken mest mulig effektivt. For å tilfredsstill statens behov for å sikre måloppnåelse (av nullvekstmålet) kan det eventuelt inngås avtaler med fylkeskommunene hvor det stilles krav om innfrielse av nullvekstmålet innen en gitt tidsplan for å motta ytterligere tilskudd. På denne måten kan måloppnåelse og budsjettkontroll for staten sikres.
3. Dersom det etableres en finansieringsordning for å nå nullvekstmålet, bør det tas høyde for at kollektivtransporttilbudet er ett av flere virkemidler som kan benyttes. Det ikke gitt at

Urbanet Analyses forslag om en øremerket finansieringsordning som isolert premierer vekst i antall kollektivreiser sikrer den mest kostnadseffektive bruken av fylkeskommunenes midler. For å sikre at de mest treffsikre og kostnadseffektive tiltakene blir prioritert bør heller statlige kollektivmidler gis med krav om omlegging til mer miljøvennlig transport enn å tildeles som et incentivbasert tilskudd pr. nye kollektivreise.

4. Akershus fylkeskommune er likevel ikke fremmed for at tildelinger på enkeltområder kan supplere rammetilskuddet. Hvis en modell for øremerket tilskudd til drift av kollektivtrafikk velges, bør denne gis som en del av f.eks. bymiljøavtalene, der virkemidler og utforming er tilpasset den enkelte fylkeskommunes behov og utfordringer.

Forslag som følger saken:

Forslag fra Njål Vikdal (V)

Akershus fylkeskommune slutter seg til behovet for å gjøre økte tilskudd resultatavhengig.

Forslag fra Ketil Nordengen (H):

Akershus fylkeskommune slutter seg til Urbanet Analyses rapport om at fylkeskommunale ikke har økonomi til finansiere oppnåelse av målet om nullvekstmålet.

31/16 Felles drift av kollektivterminaler i Akershus

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 31.08.2016

Fylkesrådmannens forslag til vedtak:

1. *Drift av kollektivterminaler og stoppesteder må ses som et ledd i reisekjeden for kollektivtrafikanterne. Utforming og drift skal bidra til at veksten i persontrafikken skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport.*
2. *Ansvar for samordning og drift av kunderettet virksomhet av de kollektivterminalene og stoppestedene i Akershus som sorterer under fylkeskommunen, samles i Akershus Kollektivterminaler AKT.*
3. *Ansvar for teknisk drift og vedlikehold skal fortsatt tas hånd om av den instansen som har tilsvarende ansvar på tilgrensende vei og fortau.*
4. *Akershus Kollektivterminaler AKT forutsettes å utføre sin del av driftsoppgavene i nært samarbeid med Statens vegvesen Region Øst og Ruter AS.*
5. *Eierskap til terminaler og stoppesteder endres ikke.*
6. *Ordningen evalueres senest etter tre år. Da vurderes det også om driftsansvaret for terminaler og stoppesteder knyttet til kommunale veier, samt bane og trikk, bør samles hos én felles aktør.*
7. *Endringen i driftsansvaret forutsettes gjennomført uten merkostnader.*

Utvalgets behandling:

Votering:

Fylkesrådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Innstilling fra hovedutvalg for samferdsel

1. Drift av kollektivterminaler og stoppesteder må ses som et ledd i reisekjeden for kollektivtrafikanter. Utforming og drift skal bidra til at veksten i persontrafikken skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport.
2. Ansvar for samordning og drift av kunderettet virksomhet av de kollektivterminalene og stoppestedene i Akershus som sorterer under fylkeskommunen, samles i Akershus Kollektivterminaler AKT.
3. Ansvar for teknisk drift og vedlikehold skal fortsatt tas hånd om av den instansen som har tilsvarende ansvar på tilgrensende vei og fortau.
4. Akershus Kollektivterminaler AKT forutsettes å utføre sin del av driftsoppgavene i nært samarbeid med Statens vegvesen Region Øst og Ruter AS.
5. Eierskap til terminaler og stoppesteder endres ikke.
6. Ordningen evalueres senest etter tre år. Da vurderes det også om driftsansvaret for terminaler og stoppesteder knyttet til kommunale veier, samt bane og trikk, bør samles hos én felles aktør.
7. Endringen i driftsansvaret forutsettes gjennomført uten merkostnader.

32/16 Rapport om Grunnlag for en helhetlig parkeringspolitikk i Akershus

Fylkesrådmannen trakk saken i forkant av møtet.

33/16 Eidsvoll kommune - E6 Dal - Minnesund - Omklassifisering av vei

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 31.08.2016

Fylkesrådmannens forslag til vedtak:

1. Nye veilenker 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 og 10 klassifiseres til fylkeskommunal vei.
2. Veilenker a, b og h vedtas nedlagt som offentlig vei.
3. Veilenke m omklassifiseres til kommunal vei.
4. Veilenke n omklassifiseres til fylkeskommunal vei.

	Nye veier	Klassifisering	Lengde	V	Vedtaksmyndighet
1	Fv507, omlegging ved Sundbyvegen bru	Fylkeskommunal veg	610 m	3	Akershus fylkeskommune
2	Langs Fv507, ny gang- og sykkelveg	Fylkeskommunal veg	610 m	3	Akershus fylkeskommune *Tas over av Eidsvoll kommune når forbindelsen til tilstøtende gs-veg er etablert
3	Fv180/Fv508, Ormlia	Fylkeskommunal veg	1050 m	4	Akershus fylkeskommune
4	Langs Fv180, ny gang- og	Fylkeskommunal	470 m	4	Akershus

	sykkelveg	veg			fylkeskommune
5	Langs Fv501, Tømte, ny gang- og sykkelveg	Kommunal veg	790 m	6	Eidsvoll kommune
6	Fv501, omlegging ved Tømte bru	Fylkeskommunal veg	500 m	6	Akershus fylkeskommune
7	Langs Fv177 Fredheim, ny gang og sykkelveg	Fylkeskommunal veg	700 m	7	Akershus fylkeskommune
8	Langs Fv501 Stenshol, ny gang- og sykkelveg	Fylkeskommunal veg	300 m	7	Akershus fylkeskommune
9	Langs Fv33 Stenshol, ny gang- og sykkelveg	Fylkeskommunal veg	930 m	7	Akershus fylkeskommune
10	Fv33, østre rundkj. av E6 ved kontrollplass til tilkobling eks. veg Fv33	Fylkeskommunal veg	1020 m	7	Akershus fylkeskommune

	<i>Omklassifisering og nedlegging av eks. veger</i>	<i>Ny klassifisering</i>	<i>Lengde</i>	<i>V</i>	<i>Vedtaksmyndighet</i>
a	Avløst fv507 ved omlegging av Sundbyvegen bru	Nedlegges som offentlig veg	250 m	3	Akershus fylkeskommune
b	Avløst fv508 ved omlegging	Privat veg atkomst	530 m	4	Akershus fylkeskommune
c	Dagens ramper ved Bogsrud vil inngå i nytt vegareal	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	400 m	5	Vegdirektoratet
d	Dagens E6 nordgående avrampe ved Tømte	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	120 m	6	Vegdirektoratet
e	Dagens E6 nordgående pårampe ved Tømte	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	150m	6	Vegdirektoratet
f	Dagens E6 sørgående avrampe ved Tømte	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	110 m	6	Vegdirektoratet
g	Dagens E6 sørgående pårampe ved Tømte	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	150 m	6	Vegdirektoratet
h	Avløst Fv501, omlegging ved Tømte	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	400 m	6	Akershus fylkeskommune
i	Dagens E6 nordgående avrampe ved Minnesynd vegkryss (Fredheim)	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	100 m	7	Vegdirektoratet
j	Dagens E6 nordgående pårampe	Nedlegges som	100 m	7	Vegdirektoratet

	<i>Omklassifisering og nedlegging av eks. veger</i>	<i>Ny klassifisering</i>	<i>Lengde</i>	<i>V</i>	<i>Vedtaksmyndighet</i>
	ved Minnesynd vegkryss (Fredheim)	offentlig veg. Tillegges trafikkareal			
k	Dagens E6 sørgående avrampe ved Minnesynd vegkryss (Fredheim)	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	250 m	7	Vegdirektoratet
l	Dagens E6 sørgående pårampe ved Minnesynd vegkryss (Fredheim)	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	100 m	7	Vegdirektoratet
m	Avløst Fv33 Fredheim	Kommunal veg	800 m	7	Akershus fylkeskommune
n	Fv501 fra ny rundkjøring ved Stenshol (ny Fv33) til kryss med gml. Fv33. Omklassifiseres til Fv177.	Fylkeskommunal veg	550 m	7	Akershus fylkeskommune

Utvalgets behandling:

Votering:

Fylkesrådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Hovedutvalg for samferdsels vedtak:

1. Nye veilenker 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 og 10 klassifiseres til fylkeskommunal vei.
2. Veilenker a, b og h vedtas nedlagt som offentlig vei.
3. Veilenke m omklassifiseres til kommunal vei.
4. Veilenke n omklassifiseres til fylkeskommunal vei.

	<i>Nye veier</i>	<i>Klassifisering</i>	<i>Lengde</i>	<i>V</i>	<i>Vedtaksmyndighet</i>
1	Fv507, omlegging ved Sundbyvegen bru	Fylkeskommunal veg	610 m	3	Akershus fylkeskommune
2	Langs Fv507, ny gang- og sykkelveg	Fylkeskommunal veg	610 m	3	Akershus fylkeskommune *Tas over av Eidsvoll kommune når forbindelsen til tilstøtende gs-veg er etablert
3	Fv180/Fv508, Ormlia	Fylkeskommunal veg	1050 m	4	Akershus fylkeskommune
4	Langs Fv180, ny gang- og sykkelveg	Fylkeskommunal veg	470 m	4	Akershus fylkeskommune
5	Langs Fv501, Tømte, ny gang- og sykkelveg	Kommunal veg	790 m	6	Eidsvoll kommune
6	Fv501, omlegging ved Tømte bru	Fylkeskommunal	500 m	6	Akershus

		veg			fylkeskommune
7	Langs Fv177 Fredheim, ny gang og sykkelveg	Fylkeskommunal veg	700 m	7	Akershus fylkeskommune
8	Langs Fv501 Stenshol, ny gang- og sykkelveg	Fylkeskommunal veg	300 m	7	Akershus fylkeskommune
9	Langs Fv33 Stenshol, ny gang- og sykkelveg	Fylkeskommunal veg	930 m	7	Akershus fylkeskommune
10	Fv33, østre rundkj. av E6 ved kontrollplass til tilkobling eks. veg Fv33	Fylkeskommunal veg	1020 m	7	Akershus fylkeskommune

	<i>Omklassifisering og nedlegging av eks. veger</i>	<i>Ny klassifisering</i>	<i>Lengde</i>	<i>V</i>	<i>Vedtaksmyndighet</i>
a	Avløst fv507 ved omlegging av Sundbyvegen bru	Nedlegges som offentlig veg	250 m	3	Akershus fylkeskommune
b	Avløst fv508 ved omlegging	Privat veg atkomst	530 m	4	Akershus fylkeskommune
c	Dagens ramper ved Bogsrud vil inngå i nytt vegareal	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	400 m	5	Vegdirektoratet
d	Dagens E6 nordgående avrampe ved Tømte	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	120 m	6	Vegdirektoratet
e	Dagens E6 nordgående pårampe ved Tømte	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	150m	6	Vegdirektoratet
f	Dagens E6 sørgående avrampe ved Tømte	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	110 m	6	Vegdirektoratet
g	Dagens E6 sørgående pårampe ved Tømte	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	150 m	6	Vegdirektoratet
h	Avløst Fv501, omlegging ved Tømte	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	400 m	6	Akershus fylkeskommune
i	Dagens E6 nordgående avrampe ved Minnesynd vegkryss (Fredheim)	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	100 m	7	Vegdirektoratet
j	Dagens E6 nordgående pårampe ved Minnesynd vegkryss (Fredheim)	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	100 m	7	Vegdirektoratet
k	Dagens E6 sørgående avrampe ved	Nedlegges som	250 m	7	Vegdirektoratet

	Omklassifisering og nedlegging av eks. veger	Ny klassifisering	Lengde	V	Vedtaksmyndighet
	Minnesynd vegkryss (Fredheim)	offentlig veg. Tillegges trafikkareal			
l	Dagens E6 sørgående pårampe ved Minnesynd vegkryss (Fredheim)	Nedlegges som offentlig veg. Tillegges trafikkareal	100 m	7	Vegdirektoratet
m	Avløst Fv33 Fredheim	Kommunal veg	800 m	7	Akershus fylkeskommune
n	Fv501 fra ny rundkjøring ved Stenshol (ny Fv33) til kryss med gml. Fv33. Omklassifiseres til Fv177.	Fylkeskommunal veg	550 m	7	Akershus fylkeskommune

34/16 Videreføring av driften av Ruters hydrogenbusser ved avslutning av CHIC-prosjektet

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 31.08.2016

Fylkesrådmannens forslag til vedtak:

- 1. Akershus fylkeskommune innarbeider bevilgning til videreføring av driften av 5 busser med brenselcelle i ØP 2017-2020. I budsjettet for 2017 vil dette innebære en bevilgning på 6. mill. kr. Bevilgning i budsjettene for videreføring i 2018 og 2019 vil være hhv. 6 mill. kr og 7,5 mill. kr. Bevilgningene innarbeides i tildelingsbrevene til Ruter.*
- 2. Bevilgningen utgjør 50% av ekstrakostnadene ved drift av busser med brenselcelle. Det forutsettes at Oslo kommune bidrar med finansieringen av de øvrige 50%.*
- 3. Bevilgningen belastes Miljøfondet.*

Utvalgets behandling:

Representanten Finn Terje Tønnessen (FrP) fremmet følgende forslag:

Pengene tas innenfor Ruters eget budsjett.

Votering:

Forslaget fra Tønnessen fikk 2 stemmer og falt

Fylkesrådmannens forslag ble enstemmig vedtatt

Innspill fra hovedutvalg for samferdsel:

- 1. Akershus fylkeskommune innarbeider bevilgning til videreføring av driften av 5 busser med brenselcelle i ØP 2017-2020. I budsjettet for 2017 vil dette innebære en bevilgning på 6. mill. kr. Bevilgning i budsjettene for videreføring i 2018 og 2019 vil være hhv. 6 mill. kr og 7,5 mill. kr.*

Bevilgningene innarbeides i tildelingsbrevene til Ruter.

- 2. Bevilgningen utgjør 50% av ekstrakostnadene ved drift av busser med brenselcelle. Det forutsettes at Oslo kommune bidrar med finansieringen av de øvrige 50%.*
- 3. Bevilgningen belastes Miljøfondet.*

35/16 Lavutslippssone for biler

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 31.08.2016

Fylkesrådmannens forslag til vedtak:

Akershus fylkeskommune har følgende høringsinnspill til forslag om sentral forskrift om lavutslippssone for biler:

- 1. Akershus fylkeskommune støtter ikke forslaget til sentral forskrift om lavutslippssone for biler slik det foreligger. Fylkeskommunen er enig i Vegdirektoratets argumentasjon om at miljødifferensierte bompengetakster er et mer hensiktsmessig virkemiddel enn kommunale lavutslippssoner. I avtalen om Oslopakke 3 er det lagt opp til innføring av miljødifferensierte bomtakster fra 1.3.2017, og det er ikke ønskelig å åpne for andre ordninger som kan komme i konflikt med dette.*
- 2. Dersom det skal åpnes for kommunale lavutslippssoner, og slike soner ikke skal kunne kombineres med miljødifferensierte bomsatser, er det behov for avklaring av forholdet til Oslopakke 3, herunder i hvilken grad nytt bomtakstsystem utelukker at kommuner i Akershus vil kunne innføre lavutslippssoner.*

Utvalgets behandling:

Representanten Tonje Brenna (Ap) fremmet følgende alternative forslag på vegne av Ap og MDG

- 1. Akershus fylkeskommune støtter forslaget om at kommunene selv kan innføre lavutslippssoner. Akershus fylkeskommune ønsker å kunne kombinere både miljødifferensierte bomtakster, lavutslippssoner og bilfrie soner som virkemidler for å regulere trafikk.*
- 2. Akershus fylkeskommune vil gjennom Oslopakke 3-samarbeidet og dialog med kommunene, finne løsninger for hvordan dette kan gjøres der det er aktuelt, samtidig som det ses i sammenheng med andre tiltak og eksisterende bomring.*

Representanten Njål Vikdal (V) fremmet følgende forslag:

Legge til setning etter setning 1 i vedtaks punkt 1:

Akershus fylkeskommune ønsker å kunne bruke både miljødifferensierte bompengetakster, lavutslippssoner og bilfrie soner for å kunne bedre luftkvaliteten for sine innbyggere.

Fungerende leder foreslo at forslagene fra Brenna følger saken til fylkesutvalget, og fikk utvalgets tilslutning til det.

Votering:

1. Fylkesrådmannens forslag punkt 1 ble vedtatt mot 2 stemmer (FrP)
2. Fylkesrådmannens forslag punkt 2 ble vedtatt mot 2 stemmer (FrP)
3. Vikdals forslag ble enstemmig vedtatt

Innspill fra hovedutvalg for samferdsel

1. *Akershus fylkeskommune støtter ikke forslaget til sentral forskrift om lavutslippssone for biler slik det foreligger. Akershus fylkeskommune ønsker å kunne bruke både miljødifferensierte bompengetakster, lavutslippssoner og bilfrie soner for å kunne bedre luftkvaliteten for sine innbyggere. Fylkeskommunen er enig i Vegdirektoratets argumentasjon om at miljødifferensierte bompengetakster er et mer hensiktsmessig virkemiddel enn kommunale lavutslippssoner. I avtalen om Oslopakke 3 er det lagt opp til innføring av miljødifferensierte bomtakster fra 1.3.2017, og det er ikke ønskelig å åpne for andre ordninger som kan komme i konflikt med dette.*
2. *Dersom det skal åpnes for kommunale lavutslippssoner, og slike soner ikke skal kunne kombineres med miljødifferensierte bomtakster, er det behov for avklaring av forholdet til Oslopakke 3, herunder i hvilken grad nytt bomtakstsystem utelukker at kommuner i Akershus vil kunne innføre lavutslippssoner.*

Forslag fra Ap og MDG som følger saken til fylkesutvalget:

1. Akershus fylkeskommune støtter forslaget om at kommunene selv kan innføre lavutslippssoner. Akershus fylkeskommune ønsker å kunne kombinere både miljødifferensierte bomtakster, lavutslippssoner og bilfrie soner som virkemidler for å regulere trafikk.
2. Akershus fylkeskommune vil gjennom Oslopakke 3-samarbeidet og dialog med kommunene, finne løsninger for hvordan dette kan gjøres der det er aktuelt, samtidig som det ses i sammenheng med andre tiltak og eksisterende bomring.

36/16 Rullering av strategi for hydrogen med handlingsprogram. Planprosess**Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 31.08.2016****Fylkesrådmannens forslag til vedtak:**

1. *Akershus fylkeskommune igangsetter prosessen for å rullere hydrogenstrategien for Oslo og Akershus, samt handlingsprogram 2017-2018.*
2. *Proessen gjennomføres i et samarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune og med involvering av det regionale hydrogenmiljøet i næringsliv og forskning.*
3. *Hydrogenstrategi for Oslo og Akershus legges fram til behandling i desember 2016.*

Utvalgets behandling:

Votering:

Fylkesrådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Innspill fra hovedutvalg for samferdsel

1. *Akershus fylkeskommune igangsetter prosessen for å rullere hydrogenstrategien for Oslo og Akershus, samt handlingsprogram 2017-2018.*
2. *Prosesen gjennomføres i et samarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune og med involvering av det regionale hydrogenmiljøet i næringsliv og forskning.*
3. *Hydrogenstrategi for Oslo og Akershus legges fram til behandling i desember 2016.*

37/16 Høring - Nye oppgaver til større kommuner

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 31.08.2016

Fylkesrådmannens forslag til vedtak:

1. *Oppgaver bør prinsipielt legges til lavest mulig effektive nivå.*
2. *Generalistprinsippet bør fortsatt gjelde for kommunene.*
3. *Kollektivtransporten beholdes på regionalt nivå, slik at den kan ses mest mulig i sammenheng innenfor bo- og arbeidsmarkedsregioner. Skoleskyss er en viktig del av kollektivtransporten og må ses i sammenheng med denne.*
4. *Fylkestinget har for øvrig ikke merknader*

Utvalgets behandling:

Representanten Finn Terje Tønnessen (FrP) fremmet følgende forslag:

Fylkesrådmannens punkt 1, 2 og 4 i innstillingen støttes.

Punkt 3 foreslås fjernet.

Votering:

Tønnessens forslag fikk 2 stemmer og falt

Fylkesrådmannens forslag punkt 1, 2 og 4 ble enstemmig vedtatt

Fylkesrådmannens forslag punkt 3 ble vedtatt mot 2 stemmer (FrP)

Innspill fra hovedutvalg for samferdsel

1. *Oppgaver bør prinsipielt legges til lavest mulig effektive nivå.*
2. *Generalistprinsippet bør fortsatt gjelde for kommunene.*
3. *Kollektivtransporten beholdes på regionalt nivå, slik at den kan ses mest mulig i sammenheng innenfor bo- og arbeidsmarkedsregioner. Skoleskyss er en viktig del av kollektivtransporten og må ses i sammenheng med denne.*
4. *Fylkestinget har for øvrig ikke merknader*

Notater

4/16 Orientering: Stortingsvedtak om nasjonal TT-ordning

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 31.08.2016

Fylkesrådmannens forslag til vedtak:

Notatet ble tatt til orientering

5/16 Oslo Arkitekturtriennale - konferanse 12.oktober

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 31.08.2016

Notatet ble tatt til orientering

Spørsmål

2/16 Spørsmål fra representanten Jan Sandal (Ap) trafikale konsekvenser av at det blir slutt på bompengeneinnkreving i Oslofjordtunnelen fra 1.9.16

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 31.08.2016

Fungerende leder Morten Vollset (Sp) svarte som følger:

I forbindelse med revidering av nasjonalbudsjettet for 2016 er det besluttet å avvikle bompengeneinnkreving for rv. 23 Oslofjordforbindelsen fra og med 1. september i år. Avvikling av bompengeneinnkrevingen vil medføre trafikkvekst i tunnelen, men Statens vegvesen mener veksten trolig vil komme over noe lengre tid enn tidligere antatt. Prognosen tilsier at det i løpet av 1-2 år kan bli opptil 45 prosent økning i trafikken. Det har tidligere vært snakket om mer enn 100 prosent økning, men Statens vegvesen mener nå at dette først kan skje etter mer enn 10 år. Dette gir noe bedre tid til å vurdere og planlegge tiltak for å ivareta trafikksikkerhet og framkommelighet. Budsjettmessige konsekvenser av aktuelle tiltak er ikke vurdert, men må drøftes særskilt.

Videre arbeid

I Statens vegvesen er Vegavdeling Akershus og rv23-prosjektet enige om å samarbeide om følgende oppgaver de nærmeste månedene:

1. Utføre en ny trafikkberegning for rv23-forbindelsen som følge av at bompengeneinnkrevingen opphører.
2. Utføre kapasitetsberegning der trafikkberegningene viser at det blir markant trafikkvekst.
3. Med bakgrunn i resultatene vil det bli gjennomført en risikoanalyse. Det er Vegvesenets målsetting at denne skal være ferdigstilt innen utgangen av oktober 2016, men dette vil avhenge av når trafikkberegningene foreligger.
4. Med bakgrunn i funn i risikovurderingen planlegge og iverksette tiltak, herunder strakstiltak.

Arbeidene vil løpende bli koordinert med Vegavdeling Buskerud.

Mulige tiltak

Det er for tidlig å si konkret hvilke tiltak som blir aktuelle, men Statens vegvesen mener følgende må vurderes i det videre arbeidet:

- Rundkjøringen på Måna

Allerede med dagens trafikk i Oslofjordtunnelen oppleves jevnlig uforutsette hendelser i tunnelen som gjør at den må stenge i retning fra Drøbak, det blir da tilbakeblokkering til rundkjøringen. Tilbakeblokkeringen medfører at avviklingen gjennom rundkjøringen stopper opp og det hopper seg opp kø inn mot rundkjøringen fra alle retninger med påfølgende trafikale konsekvenser på øvrig vegnett. Stengetiden avgjør hvor langt tilbake i retning Vassum tilbakeblokkeringen går. Den har ved noen tilfeller gått helt tilbake til Frogntunnelen. Trafikk som skal til Drøbak eller Nesodden blir stående i kø og kommer ikke fram. Tiltak må vurderes.

- Stasjonær tungbergingsbil ved Måna i de mest trafikktunge deler av døgnet

Med økende trafikk gjennom tunnelen vil det bli økende antall uforutsette hendelser som medfører at Vegtrafikksentralen må stenge tunnelen. De uforutsette hendelsene involverer ofte tunge kjøretøy og det må rekvireres bergingsbil. For å redusere stengtiden så mye som mulig er et tiltak at Statens vegvesen kjøper bergingstjeneste ved at en tungbilberger stasjoneres ved Måna i de mest trafikk tunge deler av døgnet. Dette vil også bidra positivt for å unngå tilbakeblokkering til rundkjøringen og de trafikale utfordringer dette medfører. *Dersom det viser seg at trafikkveksten øker raskere enn forventet er dette et tiltak som kan iverksettes umiddelbart.*

- Gang- og sykkelveg langs Osloveien

Osloveien er omkjøringsvei når Frogn- og Vassumtunnelen stenger. Økt trafikk på rv. 23 betyr derfor også økt trafikk på Osloveien. Bygging av gang- og sykkelveg langs Osloveien (fv76) kan bli aktuelt som et trafiksikkerhetstiltak.

Andre tiltak som vil bli vurdert er

- Etablere biloppstillingsplasser på Månasiden for bruk ved stengt tunnel
- Etablere tilfartskontroll for å regulere avstanden mellom kjøretøyene i tunnelen
- Mindre trafiksikkerhetstiltak på omliggende vegnett

Trafiksikkerhet, brann- og konsekvensreducerende - tiltak i selve tunnelen

Etter brannen i 2011 ble det iverksatt flere tiltak for å forhindre uønskede hendelser, samt å redusere konsekvenser ved brann, blant annet ble det etablert redningsrom. Ytterligere tiltak i tunnelen kan vurderes.

3/16 Spørsmål fra representanten Jan Sandal (Ap) om fotgjengerovergang ved Nesbru videregående skole

Saksprotokoll i Hovedutvalg for samferdsel - 31.08.2016

Fungerende leder Morten Vollset (Sp) svarte som følger:

Det kan opplyses om at det aktuelle gangfeltet over fylkesvegen allerede er vurdert av Statens vegvesen, og at nødvendig tiltak vil bli utført for å bedre belysningen i krysningspunktet. Tiltaket forventes ferdig innen 1.oktober 2016.