

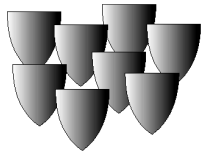
# **Fagpolitisk utvalg for samferdsel**

## **møte 30. januar 2015**

Sted: Akershus fylkeskommune, fylkestingsal.

Tid: 10.00 – 14.00

Saker: 01/15 – 05/15



# ØstlandsSamarbeidet

Eastern Norway County Network

Møtested: Akershus fylkeskommune, fylkestingsal  
Klokkeslett: 10.00 – 14.00

Møteleder:  
Trond Johansen

Referent:  
Inge Brørs

Innledningsvis i møtet blir det to orienteringer/presentasjoner:

- To representanter fra ØstsamUng, Bernhard Christoffer Caspari og Thea Bøhn Nyløkken fra Ungdommens Fylkesting i Hedmark. Tema: kollektivbilletter for ungdom.
- Anders Jordbakke fra Statens vegvesen – om KVVU for kryssing av Oslofjorden

## **Saker til behandling:**

**Sak 01/15 Referat fra møte 31. oktober 2015**

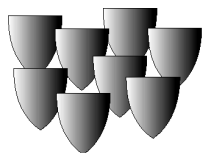
**Sak 02/15 KVVU for kryssing av Oslofjorden  
– eventuell uttalelse fra Østlandssamarbeidet**

**Sak 03/15 Forslag til revidert Østlandspakke**

**Sak 04/15 Knutepunkter for kollektivtrafikken – rapport fra arbeidsgruppe**

**Sak 05/15 Gjennomgående billettering – arbeid med forprosjekt**

**Eventuelt**



<b>Saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
01/15	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	30.01.2015

## Referat fra møte 31. oktober 2014

	<b>Fagpolitisk utvalg</b>		<b>Adm. samferdselsgruppe</b>
	<i>Til stede:</i>	<i>Forfall:</i>	<b>Til stede</b>
Akershus	Ruth Solveig Birkeland (SV)	Gunnar Melgaard (H)	Tom Granquist
Buskerud	Lavrans Kierulf (Frp) vara Mathias Dannevig (Ap) vara	Trond Johansen (KrF) Anne Sandum (Ap)	
Hedmark	Anne Karin Torp Adolfsen (Ap) Helge Thomassen (PP)		Per Olav Bakken
Oppland	Eivind Brenna (V)	Reidun Gravdahl (Ap)	
Oslo		Guri Melby (V)	
Telemark		Sigbjørn Molvik (SV) Edvard Mæland (H)	
Vestfold	Kåre Pettersen (V) Øyvind Hunnskaar (Sp) vara	Tom Strømstad Olsen (Ap)	Linda C Ehnmark
Østfold	Olav Moe (KrF) Gretha Kant (H)		Hans Arne Bjerkemyr
Andre:	Inge Brørs fra sekretariatet. Rolf Gillebo og Njål Arge fra Civitas AS.		
Møteleder:	Kåre Pettersen	Referent:	Inge Brørs
Vår referanse: 2012/2760-27			

Møtet ble holdt i Akershus fylkeskommune kl 10.00 - 14.00.

Det var ingen merknader til møteinnkalling og saksliste.

### **Sak 27/14 Referat fra møtet 19. september 2014**

Det var ingen merknader til referatet.

Tilknyttet sak 27/14 «Scandria@2Act – forespørsel om deltakelse i Interreg-prosjekt», informerte sekretariatet om at kontaktutvalget i sitt møte 24. oktober vedtok at Østlandssamarbeidet søker å delta som partner i det planlagte Interreg-prosjektet.

**Sak 28/14 Gjennomgående billettering – opplegg for forprosjekt**

Fagpolitisk utvalg tok til orientering vedtaket i kontaktutvalget.

**Sak 29/14 Revisjon av Østlandspakka – ufullstendig utkast som grunnlag for diskusjon**

Etter en runde med innledende kommentarer til det ufullstendige utkastet, ble dokumentet gjennomgått punkt for punkt.

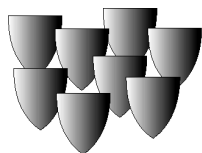
Flere uttrykte innledningsvis at foreliggende dokument utgjør et godt grunnlag for videre arbeid. Noen av utvalgets medlemmer vil sjekke ytterligere om fakta og ambisjoner i eget fylket, og deretter melde tilbake om eventuelle beskrivelser som bør endres.

I den punktvis gjennomgangen ble det gitt en rekke kommentarer, som innarbeides i neste versjon av dokumentet. Noen av fylkeskommunene påtok seg å komme med konkrete innspill, bl.a. i forhold til grensekryssende transport.

Fylkeskommunene er innstilt på å bidra med egne tall om sekretariatet finner behov for det i den videre bearbeiding av dokumentet.

---

**Neste møte i fagpolitisk utvalg samferdsel er avtalt til 30. januar 2015.**



<b>Saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
02/15	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	30.01.2015

## **KVU for kryssing av Oslofjorden – eventuell uttalelse fra Østlandssamarbeidet**

Innstilling fra sekretariatet:

1. Fagpolitisk utvalg bes med utgangspunkt i saksframlegg og orientering fra Statens vegvesen diskutere hvorvidt utvalget mener det er grunnlag for/ønskelig med en uttalelse fra Østlandssamarbeidet. Eventuell uttalelse forutsettes vedtatt av kontaktutvalget i møte 6. mars 2015.
2. Hvis fagpolitisk utvalg mener det bør avgis en uttalelse, anbefales at utvalgets leder og nestleder, sammen med sekretariatet, gis fullmakt til å utforme forslag til uttalelse, som innstilling til kontaktutvalget.

### **Saksredegjørelse**

#### **Bakgrunn for saken**

Østlandssamarbeidet ble på linje med en rekke andre instanser tilsendt hørings sak om KVU for kryssing av Oslofjorden – ved brev av 19.11.2014 fra Statens vegvesen. Høringsbrevet følger saken som separat vedlegg. Høringsfrist er 1. mars 2015.

Konseptvalgutredningen og underlagsrapporter finner du på [www.vegvesen.no/vegprosjekter/oslofjordkryssing](http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/oslofjordkryssing). Kortversjon av utredningen finnes på [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/729915/binary/1002537?fast\\_title=Kortversjon+KVU+for+kryssing+av+Oslofjorden.pdf](http://www.vegvesen.no/_attachment/729915/binary/1002537?fast_title=Kortversjon+KVU+for+kryssing+av+Oslofjorden.pdf)

#### **Behov, mål og krav**

Som utgangspunkt for konseptvalgutredningen ble det formulert et prosjektutløsende behov: «Å redusere ulempene knyttet til Oslofjorden som trafikal barriere, spesielt for gods- og næringstransport».

Samferdselsdepartementet har fastsatt følgende samfunns mål for utredningen:

*«Et miljøvennlig og effektivt transportsystem med forutsigbar reisetid, som ivaretar næringslivets behov, og som knytter bolig- og arbeidsmarkedet på hver side av Oslofjorden tettere sammen.»*

Ut fra samfunns målet er det konkretisert effektmål som er virkninger for trafikanter og naboer til transportsystemet. Effektmålene er redusert reisetid, mindre forsinkelser og redusert risiko for stenging, utvikling av en større og integrert region og begrensning av klimagassutslipp.

I tillegg til effektmålene er det satt følgende krav som konseptene skal oppfylle:

- Alle konsepter med bru skal ha seilingshøyde i hovedledet på minimum 72 meter.
- Konsepter skal ikke gi varige inngrep i landskapet i store, nasjonale verneområder.

### **Hovedelementer i utredningen**

KVU for kryssing av Oslofjorden har utredet to hovedspørsmål:

1. Konsepter som kan redusere Oslofjorden som barriere for transport
2. Om bru kan være alternativ til å utvide rv. 23 Oslofjordtunnelen

### ***Sammendrag*** (utdrag fra rapporten):

«Konseptvalgutredningen ser nærmere på hvordan Oslofjorden kan reduseres som barriere for transport, spesielt for nærings- og godstransport. Videre analyserer utredningen hvordan et bedre transportsystem kan bidra til utvikling av et felles arbeids- og boligmarked over Oslofjorden. I tillegg vurderer utredningen bru som alternativ til utvidelse av rv. 23 Oslofjordtunnelen.

Det bor om lag 2 millioner mennesker i området rundt Oslofjorden, og ifølge SSB forventes det stor befolkningsvekst de nærmeste tiårene. Langs Oslofjorden er det store arealinteresser knyttet til kulturminner, landskap, friluftsliv, naturmiljø og jordbruk, og store områder er vernet mot inngrep.

I dag er det mulig å krysse Oslofjorden med ferje mellom Moss og Horten eller gjennom Oslofjordtunnelen mellom Frogn og Hurum. Reisevaneundersøkelser og transportanalyse av dagens situasjon viser at rv. 23 Oslofjordforbindelsen og ferja Moss-Horten i hovedsak betjener ulike transportstrømmer i et nordlig og sørlig marked. På denne bakgrunn ble det utviklet konsepter i et nordlig, midtre og søndre delområde.

Etter siling ble det utredet fire konsepter:

- K1 Forbedret ferjetilbud
- K2 Hurumforbindelsen med veg og jernbane
- K3 Bru Moss – Horten
- K4 Tunnel Moss-Horten.

I transportanalysen ser en fast forbindelse over Oslofjorden i hovedsak ut til å ha to virkninger for transportstrømmene. For det første skjer det en endring for en del relativt korte, lokale reiser som tidligere hadde start og mål på en og samme side av fjorden, og som nå velger å krysse fjorden. For disse reisene øker andel bilreiser på bekostning av kollektivtransport, sykkel og gåing. For det andre skjer det en endring i rutevalget for lengre reiser som flyttes fra E18 på vestsida til E6 på østsida av Oslofjorden.

### ***En fast forbindelse Moss - Horten anbefales utredet videre***

Det anbefales videre utredning og planlegging av en fast vegforbindelse i korridoren Moss-Horten fordi en slik løsning gir størst reduksjon i reisetid og reisekostnader og bidrar mest til regionforstørring. Horten og Jeløya peker seg ut som landingspunkter for bru eller tunnel. Dette skyldes høy trafikantnytte som redusert reisetid og forhold knyttet til grunnforhold, teknologi, kostnader og muligheter for å begrense arealkonflikter.

Det forutsettes at ei bru bygges uten varige inngrep i landskapet i de store verneområdene. K3 Bru Moss - Horten gir best muligheter for kollektivtransport og sykling og for å knytte byområdene tettere sammen. Basert på de analyserte alternativene for bru og tunnel framstår konsept K4 Tunnel Moss – Horten som best når det gjelder prissatte virkninger fordi byggekostnadene antas å være vesentlig lavere enn for bru. Det er så stor usikkerhet knyttet til kostnader, tekniske løsninger og risiko og sårbarhet at valg mellom bru og tunnel krever videre utredning.

Det er store konflikter mellom transportmålene og klimamålet i valg mellom konsepter for utvikling av transportsystemet over Oslofjorden. I videre planlegging vil det være viktig å vurdere hvordan samordnet areal- og transportplanlegging kan begrense uønskede virkninger i form av økte utslipp av klimagasser og mer biltrafikk i byene.

### ***K1 forbedret ferjetilbud bør utvikles på kort sikt***

På kort sikt anbefales det at K1 Forbedret ferjetilbud utvikles med utgangspunkt i rammene for ny ferjekonsesjon. Dette forutsetter at rv. 19 gjennom Moss bygges ut som anbefalt i KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge.

### ***Rv. 23 Oslofjordforbindelsen – bru vil gi størst nytte på lang sikt***

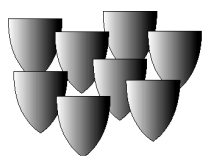
Anbefalingen om videre utredning av faste forbindelser mellom Moss og Horten betyr at rv. 23 Oslofjordforbindelsen fortsatt skal gå i en korridor ved Drøbak.

En utvidet tunnel med to løp vil gi en vegforbindelse som tilfredsstillende kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og har samme kapasitet som en løsning med bru.

Valg mellom bru eller tunnel må gjøres ut fra en helhetlig avveining av netto nytte, måloppnåelse og mulighet for finansiering. På lang sikt vurderes alternativet med bru som vesentlig bedre i den samfunnsøkonomiske analysen. Brualternativet er også noe bedre når det gjelder måloppnåelse. For å kunne oppnå denne mernytten av ei bru kreves imidlertid en mye større statlig investering i løpet av de neste 10 – 15 årene enn det en tunnel vil kreve.

### ***Per i dag er det ikke markert for jernbanekryssing over Oslofjorden***

Per i dag er det vanskelig å se at en investering på det aktuelle nivået (40 - 50 milliarder kroner) kan forsvares. På lengre sikt kan det likevel være aktuelt å vurdere en Oslofjordkryssing over Hurum i det videre arbeidet med å utvikle jernbanen, for eksempel som et strategisk grep for langsiktig utvikling av areal- og transportsystemet i Oslo-området.



<b>Saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
03/15	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	30.01.2015

## **Forslag til revidert Østlandspakke**

Hovedmålet med Østlandspakka er et opplegg for forsert samferdselsutbygging på Østlandet, med sikte på å oppnå reduksjon i ulykker, bedre framkommelighet for næringslivet og reduserte miljøulemper. Østlandspakka 2018-2027 har fokus på jernbane og veg, som er de områdene innen samferdsel fylkeskommunene mener det er viktigst å stå sammen om.

Forslag til revidert Østlandspakke, versjon 2015-01-22, følger saken som separat vedlegg. Forslaget bygger på diskusjonen i fagpolitisk utvalg 31. oktober 2014, innspill som er mottatt etter den tid, og diskusjon/innspill i den administrative samferdselsgruppa 13. januar 2015.

I det foreløpige utkast som ble lagt fram til diskusjon for fagpolitisk utvalg 31. oktober ble det i vegkapitlet antydnet foreløpige målsettinger for 2027 og 2035. Da samferdselsgruppa diskuterte foreløpig utkast til Østlandspakke i møtet 13. januar, ble det fra flere av gruppas medlemmer uttrykt skepsis til konkrete målsettinger ut over det som ligger i gjeldende NTP 2014-2023. Forslaget som nå fremmes i kapittel 5, er en mellomvariant, hvor det foreslås målsettinger for 2027, pluss ytterligere prosjekter som vil være viktige å gjennomføre, men uten noen tidsangivelse. Kapittel 5 forutsettes ajourført etter behandlingen i fagpolitisk utvalg.

Sekretariatet fremmer følgende innstilling til fagpolitisk utvalg:

- 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 vi har på Østlandet og de viktigste samferdselspolitiske tiltak for å sikre en balansert og bærekraftig utvikling innen landsdelen.*
- 2 Utvikling av jernbanen:*
  - *InterCity-utbyggingen må forseres slik at den blir fullført innen 2027. Regjeringen og Stortinget må snarest fatte nødvendige vedtak slik at planarbeid og utbygging tilpasses en slik framdriftsplan.*
  - *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 kollektivtrafikksystemet.*
  - *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:*
  - o Hovedvegene i de fem nasjonale transport-korridorene gjennom Østlandet*
  - o Gode transportårer utenom Oslo*
  - o Økte rammer for å styrke trafiksikkerhet*
- 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.*

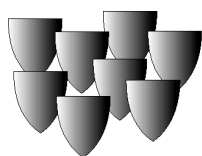
*5 Kollektivtrafikken må styrkes vesentlig:*

- Ordningen med gjensidig forpliktende, langsiktige bymiljøavtaler må utvides til å omfatte flere byområder enn de nå 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 i distriktene og i og mellom byer/tettsteder som ikke omfattes av bymiljøavtaler.*
- 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 knutepunkt-utvikling.*
- Kommunene må i samarbeid med fylkeskommunene og andre relevante aktører sørge for at bolig- og næringsutbygging i størst mulig grad skjer tilknyttet kollektivknute-punktene.*

*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.*



<b>Saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
04/15	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	30.01.2015

## **Knutepunkter for kollektivtrafikken – rapport fra arbeidsgruppe**

Det er et nasjonalt mål at veksten i persontransporten i de største byområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. For å oppnå dette må kollektivtilbudet utvikles slik at det framstår som et tidsbesparende, komfortabelt og økonomisk alternativ til det å bruke egen bil. Attraktiv kollektivtrafikk er også viktig for de som bor utenfor byene, og spesielt for de som pendler dit.

Det ligger i kollektivtrafikkens natur at det ikke er mulig å etablere et nett som gjør at alle kan reise direkte til alle målpunkter. Et attraktivt og effektivt kollektivnett forutsetter derfor små og store knutepunkter for effektiv omstigning og korrespondanse, og som målpunkt og møteplass.

Mandat for arbeidet og organisering av arbeidsgruppe for knutepunktutvikling ble vedtatt i Østlandssamarbeidets fagpolitiske utvalg for samferdsel 24. januar 2014. Rapport fra arbeidsgruppa, versjon 2015-01-22, følger saken som separat vedlegg. Arbeidsgruppas nestleder, Runar Stustad fra Buskerud fylkeskommune, vil i møtet 30. januar gi en kort presentasjon av rapporten.

I arbeidsgruppas mandat er det sagt at gruppa forutsettes underveis i arbeidet å vurdere behovet for kontakt med kommunene. Arbeidsgruppa har ikke hatt direkte kontakt med kommunene, men anbefaler i rapporten at den enkelte fylkeskommune diskuterer nærmere med «sine» kommuner hvordan anbefalingene i denne rapporten kan følges opp ved konkrete prosjekter. Det er ønskelig med synspunkter fra fagpolitisk utvalg på hvorvidt fylkeskommunene bør ha en dialogrunde med «sine» kommuner før rapporten videresendes til kontaktutvalget for sluttbehandling.

Sekretariatet fremmer følgende innstilling til fagpolitisk utvalg for samferdsel:

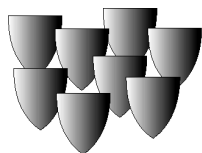
- 1. Fagpolitisk utvalg gir sin tilslutning til hovedtrekkene i rapport fra arbeidsgruppe for knutepunktutvikling.*

*Fagpolitisk utvalg registrerer at arbeidsgruppa anbefaler at fylkeskommunene tar et sterkere ansvar enn tidligere for utviklingen av kollektivknutepunktene.*

2. *Fagpolitisk utvalg anbefaler at fylkeskommunene tar en dialogrunde med «sine» kommuner før rapporten videresendes til kontaktutvalget for sluttbehandling.*

*Tilbakemeldinger og eventuelle innspill fra dialogrunden forutsettes sendt Østlandssamarbeidets sekretariat innen 5. mai 2015.*

3. *Fagpolitisk utvalg for samferdsel gir sin tilslutning til anbefalingen om at det opprettes en «permanent» faggruppe eller et fagforum for effektiv knutepunktutvikling. Utvalget vil til neste møte foreslå medlemmer til en programkomite for den første samlingen i et slikt fagforum.*



<b>Saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
05/15	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	30.01.2015

## **Gjennomgående billettering – arbeid med forprosjekt**

Dette tema ble diskutert i flere møter i fagpolitisk utvalg i 2014. Utvalget fikk i møtet 31. oktober en kort orientering om opplegget for et forprosjekt.

Første runde med datainnsamling i prosjektet ble gjort i november-desember 2014. Foreløpige resultater ble diskutert i et møte i Østlandssamarbeidets billetteringsgruppe 12. desember 2014. Det er enighet om at det viktigste er å standardisere billettkategorier og aldersgrenser. Rabatter er sannsynligvis ikke mulig å samordne fullt ut. Det arbeides nå med kvalitetssikring av innsamlet datamateriale og konsekvenser av et par alternativer for aldersgrenser.

Sekretariatet vil i møte 30. januar gi en muntlig orientering fra diskusjoner i Østlandssamarbeidets billetteringsgruppe 27. januar. Innspillet fra ØstsamUng bør også sees i sammenheng med denne saken.