

**ØstlandsSamarbeidet**  
Eastern Norway County Network

Arkivreferanse 2012/2760-24

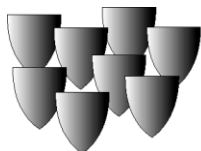
# **Fagpolitisk utvalg for samferdsel**

## **møte 19. september 2014**

Sted: Akershus fylkeskommune, Fylkestingsalen

Tid: 10.00 – 14.00

Saker: 17/14 – 26/14



**MØTESTED:** AKERSHUS FYLKESKOMMUNE, FYLKESTINGSALEN

**Klokkeslett:** 10.00 – 14.00

**Møteleder:**  
Kåre Pettersen

**Referent:**  
Inge Brørs

## Opplegg for møtet

### 10.00-10.15 Møtestart

**10.15-11.15** Dialog med statssekretær John-Ragnar Aarset, Samferdselsdepartementet

- Regjeringens tanker og planer for arbeidet med revisjon av Nasjonal transportplan
- Litt om meldinger og utredninger som er varslet/vil komme
- Forventninger fra nasjonale myndigheter til fylkeskommunene?

**11.15-11.45** Lunsj

**11.45-13.00** Behandling av sakskart, hvor arbeid med revisjon av Østlandspakka vil være hovedtema

**13.00-14.00** Dialog med vegdirektør Terje Moe Gustavsen og Jan Fredrik Lund, leder av NTP-sekretariatet.

- Om transportetatens NTP-arbeid - innledning ved Moe Gustavsen og Lund
- Om fylkesvegene og muligheter til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet
- Finansiering av økt kollektivtrafikk, spesielt i byområder som ikke kommer inn under bymiljøavtalene

## Saker til behandling:

**Sak 17/14** Referat fra møte 9. mai 2014

**Sak 18/14** Dialog med statssekretær Aarset

**Sak 19/14** InterCity-konferansen 27. oktober 2014

**Sak 20/14** Billettsamarbeid – gjennomgående billettering

**Sak 21/14** Refusjon for skoleskyss – oppfølging i regi av KS

**Sak 22/14** Nettverket ØstsamUng og forholdet til politiske utvalg

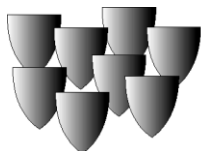
**Sak 23/14** Revisjon av Østlandspakka

**Sak 24/14** Om arbeidet med knutepunktutvikling

**Sak 25/14** Møteplan for 2015

**Sak 26/14** InterCity-triangelet – uttalelse fra organisasjoner

**Eventuelt**



**Saksnr**    **Utvalg**    **Møtedato**  
**17/14**    Fagpolitisk utvalg for samferdsel    19.09.2014

## Referat fra møte 9. mai 2014

	Fagpolitisk utvalg		Adm. samferdselsgruppe
	<b>Til stede:</b>	<b>Forfall:</b>	Til stede
Akershus	Finn Terje Tønnessen (FrP) vara	Tim Holmvik (H)	Tom Granquist
		Ruth Solveig Birkeland (SV)	
Buskerud	Trond Johansen (KrF)		
		Anne Sandum (Ap)	
Hedmark	Anne Karin Torp Adolfsen (Ap)		Anders Paulsen
	Helge Thomassen (PP)		
Oppland	Reidun Gravdahl (Ap)		Magne Flø
	Eivind Brenna (V)		
Oslo		Guri Melby (V)	
Telemark	Sigbjørn Molvik (SV)		Anne-Gro Ahnstrøm
		Edvard Mæland (H)	
Vestfold	Kåre Pettersen (V)		
	Tom Strømstad Olsen (Ap)		
Østfold		Olav Moe (KrF)	
		Gretha Kant (H)	
Andre:	Bjørn Reisz og Inge Brørs fra sekretariatet		
Møteleder:	Trond Johansen	Referent:	Inge Brørs
Vår referanse:	2012/2760-23		

Møtet ble holdt i Akershus fylkeskommune kl 10.00 - 14.00 – inkl. arbeidsseminar om gjennomgående billettering.

Det var ingen merknader til møteinnkalling og saksliste.

### Sak 09/14 Referat fra møte 24. januar 2014

Det var ingen merknader til referatet.

**Sak 10/14 Østlandssamarbeidets handlingsprogram for 2014-2015**

Saken ble tatt til orientering.

**Sak 11/14 Om arbeidet med knutepunktsutvikling**

Magne Flø, leder av arbeidsgruppa for knutepunktsutvikling, orienterte kort fra det første møtet.

I etterfølgende diskusjon ble bl.a. følgende synspunkter/innspill tilkjennegitt:

- Kommunene har reguleringsmyndighet og bør sannsynligvis involveres på en eller annen måte
- Kommunene er sjelden den største pådriveren i knutepunktsarbeidet. I mandatet for arbeidsgruppa er det forutsatt at gruppa underveis vurderer behovet for kontakt med kommunene.
- Det er bra at dette arbeidet er kommet i gang, og at arbeidet med knutepunkter kan koordineres – hver kommune jobber for sitt
- Fylkeskommunene har ansvar for fylkesvegene og for kollektivtrafikken (ekskl. jernbane)
- Arbeidet er ikke avgrenset til knutepunkter tilknyttet InterCity-utbyggingen
- Innfartsparkering ved jernbanestasjoner er viktig, men samtidig en utfordring
- Viktig med objektiv beskrivelse av parter og ansvar. Kanskje skille mellom faktisk ansvar for fylkeskommunen og mulig/ønskelig rolle, som bl.a. kan være avhengig av økonomi.
- Forholdet til stoppesteder for ekspressbussene kan være en spesiell utfordring
- Akershus fylkeskommune har utviklet et kurstilbud for kommunene om by- og tettstedsutvikling, inkl. utbyggingsavtaler. Kort informasjon finnes på [http://www.akershus.no/Ansvarsomrader/Planlegging/?article\\_id=202122](http://www.akershus.no/Ansvarsomrader/Planlegging/?article_id=202122)

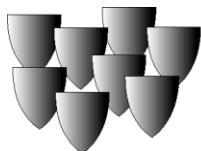
**Sak 12/14 Revisjon av Østlandspakka – forslag til arbeidsopplegg**

Fagpolitisk utvalg ga sin tilslutning til den foreslåtte tidsplan for arbeidet, men forutsetter nødvendig justering om det kommer nye signaler fra Samferdselsdepartementet om opplegg for arbeidet med NTP 2018-2027.

*Arbeidet legges opp med sikte på å kunne behandle et forslag til revidert Østlandspakke i fagpolitisk utvalg i månedsskiftet januar/februar 2015. Deretter viderebehandling i kontaktutvalget i mars 2015 og etterfølgende høring i fylkeskommunene. Sluttbehandling i fagpolitisk utvalg i mai 2015 og i kontaktutvalget i juni 2015.*

Innspill/synspunkter til revisjonsarbeidet – fra en eller flere av medlemmene i utvalget:

- Flere understreket at det er viktig med fullt trykk på InterCity-utbyggingen. Det er fortsatt mye som gjenstår, og det er mange konkurrerende prosjekter.
- Viktig at det blir kontinuitet i InterCity-utbyggingen – at utbyggingsorganisasjoner ikke må bygges ned før neste prosjekt kan starte
- Samtidig viktig at det også kan satses på utbedringer og bedre reisetilbud på andre jernbaner på Østlandet
- Vi bør også begynne å tenke på utvikling i forlengelsen av nåværende InterCity-triangel



- Det er viktig at fagpolitisk utvalg kan komme fram til en enighet om hva de åtte fylkeskommunene kan stå sammen om
- Samferdselstiltak for å motvirke effektene av den to-delte økonomien er viktig, ikke minst tilrettelegging for transport av tømmer og tremasse
- Viktig at fagpolitisk utvalg kan holdes best mulig informert om hva som foregår på ulike samferdselsarenaer
- Godstransport, godskorridorer (innenlands og grensekryssende) og terminaler viktige tema. Kan mer gods sendes utenom Alnabru?
- Akershus har foreslått nye godsterminaler i Vestby og Ullensaker
- Telemark og Vestfold samarbeider om interregional plan for godstransport
- Stortingsmeldinger om veg- og jernbanereformer høsten 2014 vil være viktig grunnlagsmateriale
- Også analysearbeidet i regi av transportetatene vil utgjøre viktig materiale

Fagpolitisk utvalg ønsker at noen fra ledelsen i Samferdselsdepartementet inviteres til utvalgets møte 19. september – for å orientere om opplegg og status for NTP-arbeidet. Til samme møte ønskes også vegdirektøren invitert. Det er viktig med god sammenheng mellom veg og kollektivtransport.

For at fagpolitisk utvalg skal kunne delta mer aktivt i arbeidet med revisjon av Østlandspakka, planlegges det for et ekstra møte i utvalget 31. oktober 2014.

### **Sak 13/14 Kommunikasjonstrategien for IC-utbyggingen - oppfølging**

Fagpolitisk utvalg er opptatt av fortløpende og kontinuerlig arbeid for å sikre gjennomføringen av InterCity-utbyggingen. IC-utbyggingen er fortsatt avhengig av årlige bevilgninger på statsbudsjettet. «Timing» og helhetlige budskap er viktige i dialogen med statlige myndigheter.

Et eventuelt OL i Oslo 2022 vil kunne påvirke prosjekter og prioriteringer.

Fagpolitisk utvalg ga full støtte til anbefalingen fra samferdselsgruppa om en InterCity-konferanse, arrangert i fellesskap av Østlandssamarbeidet og Jernbaneverket høsten 2014. Det vil være en god oppfølging av plankonferansen som ble holdt høsten 2012. En ny konferanse vil bidra til å opprettholde fokus på InterCity-utbyggingen. Den vil videre kunne være nyttig for erfaringsutveksling mellom involverte parter og den vil kunne gi oppdatert informasjon til kommuner og andre berørte som ikke direkte er involvert i konkrete planprosesser.

### **Sak 14/14 Tilrettelegging for gjennomgående billettering**

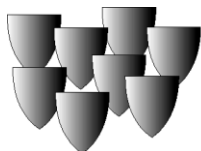
Saken ble tatt til orientering.

### **Sak 15/14 Samarbeidet med Schleswig-Holstein – tema under samferdsel**

Hedmark og Oppland fylkeskommuner gav signaler om at de ønsker å kunne delta administrativt i samarbeid omkring nord-syd aksen av TEN-T multimodale kjernenettverk. Kontaktperson for Hedmark vil være fylkessjef Anders Paulsen.

Vestfold og Telemark vil som foreslått følge opp samarbeid i korridoren fra Nord-Tyskland til Norge via Hirtshals.

**Sak 16/14** Styrking av Oslo-regionen – organisering av det regionale samarbeidet  
Saken ble tatt til orientering.



<b>Saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
18/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	19.09.2014

## Dialog med statssekretær Aarset

*Informasjon om stikkord som er sendt John-Ragnar Aarset- til orientering for fagpolitisk utvalg.*

### Forslag til tre hovedtema for dialogen

Etterfølgende forslag til tema for dialogen mellom Aarset og fagpolitisk utvalg ble oversendt til Aarset 2. september. Handlingsplan for kollektivtransport ble presentert av Samferdselsdepartementet 5. september –

[http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/Transport/Kollektivtransport/handlingsplan\\_kollektivtransport.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/Transport/Kollektivtransport/handlingsplan_kollektivtransport.pdf)

### 1. Regjeringens tanker og planer for arbeidet med revisjon av Nasjonal transportplan

Herunder:

- Oppfølgingen av de reformer som er varslet i regjeringens politiske plattform, hvor det bl.a. heter at det skal *"fremmes en sak som presenterer ulike løsninger for hvordan Stortinget i fremtiden skal kunne vedta nasjonale planer med mål, rammer, tiltak og finansiering, og hvordan fagetatene kan overta ansvaret for detaljer og gjennomføring."* Plattformen varsler også at det skal utarbeides en nasjonal motorvegplan og en nasjonal havnestrategi, og at ansvaret for kollektivtransport kan bli overført fra fylkeskommunene til kommunene.
- Videre status i oppfølging av forslagene om at det skal etableres et utbyggingselskap for veg, at det skal gjennomføres en større reform av jernbanesektoren og at det skal etableres et infrastrukturfond der avkastningen skal øremerkes bl.a. veg-, jernbane- og kollektivnettet.

### 2. Litt om meldinger og utredninger som er varslet/vil komme, som:

- Handlingsplan for kollektivtrafikken
- Framdriftsplan for InterCity-utbyggingen
- Bred samfunnsanalyse av godstransporten
- KVVU for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo
- KVVU for kryssing av Oslofjorden
- Mandat arbeidsgruppe «mer godstransport med tog på tvers av grensa Norge – Sverige»

### 3. Forventninger fra nasjonale myndigheter til fylkeskommunene?

- Fylkeskommunene er blitt store vegeiere og har et hovedansvar for kollektivtrafikken. Er det behov for eller ønskelig med nærmere dialog i prosessen fram mot stortingsmeldingen om ny Nasjonal transportplan?





<b>Saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
19/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	19.09.2014

*Saken legges fram for eventuelle synspunkter fra fagpolitisk utvalg.*

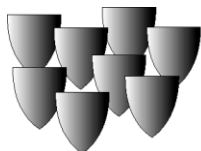
## **InterCity-konferansen 27. oktober 2014**

Jernbaneverket og Østlandssamarbeidet skal sammen arrangere en InterCity-konferanse 27. oktober 2014, på Thon Hotel Opera i Oslo.

Målgruppe for konferansen er lokale, regionale og nasjonale politikere, andre sentrale planaktører samt næringsliv og interesseorganisasjoner. Formålet med konferansen er å opprettholde fokus på utbyggingen, bidra til nyttig erfaringsutveksling mellom involverte parter og gi oppdatert informasjon til kommuner og andre berørte som ikke direkte er involvert i konkrete planprosesser.

Et foreløpig program for konferansen ble utsendt til bl.a. kontaktutvalget og fagpolitisk utvalg for samferdsel 9. september – med oppfordring om å videreformidle informasjon til kommunale representanter og andre som antas å kunne ha utbytte av å delta.

Sekretariatet vil oversende invitasjonen til samarbeidende organisasjoner og stortingsrepresentanter når alle innledderne er på plass.



<b>Saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
20/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	19.09.2014

## **Billetsamarbeid – gjennomgående billettering**

*Saken legges fram for synspunkter fra fagpolitisk utvalg.*

### **Oppland fylkeskommune oppfordrer Østlandssamarbeidet til å ta initiativ**

Fylkesordfører i Oppland sier i brev av 25. august 2014 bl.a.:

Over lang tid er det gjort en innsats for å få til et mer sømløst billetteringssystem på tvers av fylker. Arbeidet har gått tregt av ulike årsaker, noen av dem har vært av teknologisk art. Seinest ble det stilt spørsmål til fylkesordfører om dette på fylkestinget 12. juni. Svaret var at teknologien stort sett nå er på plass for å få til gode løsninger, men at det trengs mer dialog – også på politisk nivå – for å få til samarbeid om billetter, rabattordninger og prising.

Saken har også vært tema i samferdselsutvalget i Østlandssamarbeidet uten at det har kommet til konkrete resultater. Vi vedlegger et statusnotat for Oppland utarbeidet av vår administrasjon (separat vedlegg).

Oppland fylkeskommune vil oppfordre Østlandssamarbeidet til å ta initiativ til å arrangere nødvendige samlinger/møter mellom de aktuelle fylkeskommuner og NSB på Østlandet for å få en god politisk arena for å få koordinert og få fokus på arbeidet med billetsamarbeid på tvers av fylkene.

Takstsamarbeid og samarbeidsavtaler må være tema, og det må legges føringer for gjennomgående billettering mellom fylker.

Det er naturlig at dette arbeidet kanaliseres gjennom sekretariatet i Østlandssamarbeidet, og at de koordinerer dette mellom de ulike faggrupper i Østlandssamarbeidet og Kollektivtrafikkforeningen og de politiske arenaene.

Det klare målet må være å få avtaler som styrer takstsamarbeidet og andre nødvendige prinsipper mellom de ulike fylkeskommuner. Staten må også involveres i forhold til nasjonale målsetninger om «ett felles billettsystem», jfr. vedtak i Stortinget.

### **Merknader fra sekretariatet**

Sekretariatet legger saken fram for fagpolitisk utvalg for forankring og synspunkter. Synspunkter/anbefaling fra fagpolitisk utvalg vil bli lagt fram for kontaktutvalget for å sikre en bred politisk forankring for videre arbeid. Henvendelsen fra Oppland fylkeskommune ble også lagt fram for synspunkter i samferdselsgruppa 1. september og i den administrative billetteringsgruppa 3. september.

Bortimot 70 prosent av alle kollektivreiser foregår på Østlandet, og det er her behovet for gjennomgående billettering klart er størst. Det er likevel viktig at opplegg og avtaler som tilrettelegges for fylkene på Østlandet, også er i samsvar med det arbeid som skal igangsettes på nasjonalt nivå for å følge opp Stortingets vedtak 17. juni 2014 om gjennomgående billettering på nasjonalt nivå.

Som en oppfølging av diskusjonen i billetteringsgruppa 3. september, er Østlands-samarbeidets sekretariat i dialog med Vegdirektoratet om et felles prosjekt med fokus å Østlandet, men samtidig avstemt med arbeid på nasjonalt nivå. Vegdirektoratet forventes å bli spurt om å være med på å utforme mandat for arbeidet med gjennomgående billettering på nasjonalt nivå.

Som det ble gitt noen antydninger om på i seminaret 9. mai, vil gjennomgående billettering kreve en harmonisering av regelverket (eksempelvis aldersgrenser og rabattordninger), selv om det legges opp til at takstmyndigheten fortsatt ligger i den enkelte fylkeskommune. Sekretariatet vil diskutere med Vegdirektoratet muligheten for et oppstartsprosjekt der en ser på noen alternativer for samordning av regelverk og vurdering av hvilke kostnader dette vil innebære for fylkeskommunene/kollektivselskapene på Østlandet. Kollektivtrafikkforeningen kan også være en aktuell samarbeidspart i et slikt prosjekt.

Saksnr	Utvalg	Møtedato
21/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	19.09.2014

## **Refusjon for skoleskyss – oppfølging i regi av KS**

*Informasjon til orientering for fagpolitisk utvalg.*

Etter anbefaling fra fagpolitisk utvalg for samferdsel, fattet kontaktutvalget i møte 8. mars 2013 følgende vedtak i sak 4/13:

*Østlandssamarbeidet ber KS ta opp problematikken omkring kostnadsfordelingen for skoleskyss i grunnskolen, slik at det blir bedre samsvar mellom ansvar for bestilling av skoleskyss og ansvar for kostnadene bestillingen medfører.*

*KS bes også om å se på mulige uheldige utslag av elevenes rettigheter til skoleskyss i videregående opplæring.*

Brev med anmodning til KS ble oversendt 18. mars 2013.

### Oppfølging i KS i 2013

Saksbehandler i KS har opplyst at saken har vært diskutert i KS sitt rådmannsutvalg. Rådmannsutvalget ønsket ikke å gå inn i saksområdet gjennom et vedtak, men ønsket at KS skulle skaffe seg et bredt kunnskapsgrunnlag gjennom et FoU-prosjekt. Dette ble fremmet for KS sitt hovedstyre som behandlet FoU-søknader i sitt møte 13.12.2013. Temaet skyss av skoleelever gikk gjennom nåløyet. Det innebærer at det blir lyst ut et slikt prosjekt på bakgrunn av dette vedtaket.

FoU-en vil danne grunnlag for KS sin videre involvering.

### Oppfølging i KS hittil i 2014

Tidligere saksbehandler har sluttet i KS. Ny saksbehandler har på forespørsel om status for arbeidet opplyst følgende i e-post 8. september:

Av kapasitetshensyn har vi ikke klart å komme i gang med denne FoU-en. Jeg skal ta saken opp igjen med avdelingen i løpet av uka.

Saksnr	Utvalg	Møtedato
22/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	19.09.2014

## Nettverket ØstsamUng og forholdet til politiske utvalg

*Fagpolitisk utvalg bes om å komme med synspunkter/innspill mht. forslaget til bedre dialog mellom nettverket ØstsamUng og kontaktutvalget og fagpolitisk utvalg for samferdsel.*

### Bakgrunn

Kontaktutvalget behandlet i sitt møte 13. juni 2014 sak 14/14: «Intern evaluering av arbeidet i ØstsamUng og videre fokus på ungdomsmedvirkning». Følgende vedtak ble fattet:

- *Basert på tilbakemeldingene i evalueringen anbefales det å videreføre nettverket ØstsamUng og utvikle dette i tråd med anbefalingene fra evalueringen – i nært samarbeid med de deltagende fylkeskommunene.*
- *Det anbefales at det fortsatt settes av ressurser til en koordinatorfunksjon for ØstsamUng.*
- *Kontaktutvalget ber om å få en egen sak til neste møte om hvordan man bør organisere forholdet mellom ØstsamUng og Østlandssamarbeidets egne organer.*

Kontaktutvalget bad om å få en sak til neste møte – gjerne også med innspill fra de fagpolitiske utvalgene. Internasjonalt fagpolitisk utvalg og fagpolitisk utvalg samferdsel ble nevnt spesielt.

### ØstsamUng – mål og funksjon

Østlandssamarbeidets ungdomsutvalg er et forum for ungdom fra fylkene i Østlands-samarbeidet. Ungdommene rekrutteres fra passende ungdomsorganer i hvert av fylkene (Ungdommens fylkesting/fylkesråd, fylkeselevråd, internasjonale ungdomsnettverk etc). ØstsamUng er arena for læring, erfaringsutveksling, nettverksbygging og internasjonal deltakelse.

#### Funksjon og mål:

- Forum for samordning av internasjonal ungdomsdeltakelse i BSSSC (Baltic Sea States Subregional Co-operation) og AER (Assembly of European Regions) sine ungdomsaktiviteter.
- Forum for diskusjon, forberedelse og etterarbeid i forhold til BSSSCs og AERs ungdomsaktiviteter.
- Forum for diskusjon av internasjonale og nasjonale tema

I forbindelse med rullering av Østlandssamarbeidets europapolitiske strategi 2013 - 2017 ble ungdomsmedvirkning tatt opp og ytterligere forsterket i forhold til i tidligere strategidokument. Følgende er nedfelt i strategiens kap. 2:

*«I Østlandssamarbeidets europapolitiske arbeid legges det vekt på å involvere unge mennesker. Ungdomsmedvirkning på alle samfunnsområder er viktig fordi unge mennesker påvirkes av beslutninger tatt av myndigheter på europeisk, nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Nettverket ØstsamUng er en arena for læring, erfaringsutveksling, nettverksbygging og europeisk deltakelse.»*

### **Evalueringsrunde av nettverket ØstsamUng gjennomført våren 2014**

Basert på tidligere vedtak i kontaktutvalget ble det gjennomført en intern gjennomgang/evaluering av nettverket ØstsamUng med innspill fra den fylkeskommunale koordineringsgruppa, ØstsamUng selv og sekretariatet i Østlandssamarbeidet.

Ett moment ble lagt fram for særlig drøfting i kontaktutvalgets møte: *Forholdet mellom ØstsamUng og Østlandssamarbeidets egne organ – hvordan skal ungdomsmedvirkning og -innspill tas inn i politiske utvalg og administrative grupper?*

Bakgrunn for dette spørsmålet var ungdommens forslag til forbedringer i ØstsamUngs arbeid. Her kom følgende punkter fram:

- Mer informasjon om Østlandsamarbeidet, hva de jobber med og hvilke saker de prioriterer.
- Kontakt med politikerne i Østlandssamarbeidet – kan noen av dem inviteres til våre samlinger?
- Velge en arbeidsgruppe eller et utvalg som kan fronte saker som ØstsamUng ønsker å ha fokus på. Arbeidsgruppen skal være et talerør for saker som ØstsamUng jobber med og hva vi mener.

### **Kontaktutvalgets behandling 13.06.14**

Kontaktutvalgets medlemmer viste til eksempler på hvordan dialogen mellom politikerne og ungdommens fylkesting/-råd/fylkeselevråd er organisert i eget fylke. Her ble det både vist til årlige møter med fylkestingene, muligheter for å komme med innspill til saker som behandles og mulighet til å fremme forslag til saker, mulighet for å delta på politiske møter med talerett og mulighet for å høres i særlig relevante saker.

Flere medlemmer foreslo å invitere representanter fra ØstsamUng nettverket til ett av kontaktutvalgets årlige møter, der 1-2 saker settes på dagsorden etter innspill fra ungdommene og/eller organer innen Østlandssamarbeidet. I tillegg bør en vurdere en åpning for innspill til saker av spesiell interesse for ungdomsnettverket. Det ble antydnet å prøve ut en slik ordning en gang og så evaluere før en går videre.

### **Forslag til bedre dialog mellom ØstsamUng og kontaktutvalget i Østlandssamarbeidet**

- Det etableres et årlig møtepunkt mellom nettverket ØstsamUng og kontaktutvalget. Ordningen gjennomføres som en prøveordning 6. mars 2015 og evalueres så. Ved positiv evaluering iverksettes ordningen for valgperioden 2015 – 2019. Ordningen vurderes/evalueres på nytt ved utgangen av valgperioden.
- Nettverket ØstsamUng utfordres til å gi en kort orientering innledningsvis om sitt arbeid det siste året, slik at kontaktutvalgets medlemmer kan holde seg oppdaterte.
- Inntil to saker/tema plukkes ut for det felles møtet etter innspill fra nettverket ØstsamUng og/eller organer innen Østlandssamarbeidet. Sakene/temaene kommuniseres mellom partene i god tid før møtet i kontaktutvalget slik at de kan forberedes.

- Aktuelle fagpolitiske utvalg og administrative grupper, koordinert via sekretariaet, gis ansvar for å følge opp kontaktutvalgets beslutning i disse sakene. Tilbakemelding gis til både ØstsamUng og kontaktutvalget.
- Dersom det foreligger saker av spesiell interesse for ØstsamUng - som de ønsker å komme med synspunkt til eller det er saker de har særlig ønske om å fremme for kontaktutvalget til drøfting – åpnes det for dette som en del av ordningen. Sakene sendes til sekretariatet og tas opp med kontaktutvalgets leder i god tid før kontaktutvalgets møter.
- Hver fylkeskommune som deltar i nettverket kan stille med inntil to representanter i møtet på vegne av ØstsamUng.

Internasjonalt fagpolitisk utvalg vil i sitt møte 12. september drøfte disse forslagene og forslag som går spesielt på dialogen mellom ØstsamUng og internasjonalt fagpolitisk utvalg.

Samferdsel, og spesielt kollektivtransport, er et tema som ØstsamUng har vist interesse for. Innspill om rabattordninger for ungdom ble bl.a. omtalt i møtet i fagpolitisk utvalg for samferdsel 20. september 2013.

Saksnr	Utvalg	Møtedato
23/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	19.09.2014

## Revisjon av Østlandspakka

*Saken legges fram for fagpolitisk utvalg for diskusjon og innspill til videre arbeid.*

### Bakgrunn for saken

Fagpolitisk utvalg for samferdsel anbefalte i sitt møte 24. januar 2014 at det blir igangsatt et arbeid for revisjon av Østlandspakka. Kontaktutvalget behandlet anbefalingen fra fagpolitisk utvalg i sitt møte 7. mars og uttrykte seg positivt til at fagpolitisk utvalg igangsetter et slikt arbeid.

Fagpolitisk utvalg diskuterte nærmere opplegg for revisjonsarbeidet i sitt møte 9. mai og besluttet å arbeide ut fra etterfølgende tidsplan, om det ikke kommer nye signaler fra Samferdselsdepartementet når det gjelder arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2027:

*Arbeidet legges opp med sikte på å kunne behandle et forslag til revidert Østlandspakke i fagpolitisk utvalg i månedsskiftet januar/februar 2015. Deretter viderebehandling i kontaktutvalget i mars 2015 og etterfølgende høring i fylkeskommunene. Sluttbehandling i fagpolitisk utvalg i mai 2015 og i kontaktutvalget i juni 2015.*

Fra diskusjonen i samferdselsgruppa 1. september nevnes spesielt synspunkter på å vektlegge utvikling i transportkorridorene – med sikte på alliansebygging med fylker utenom Østlandet. Innspart reisetid, eksempelvis Oslo – Lillehammer, er også innspart tid Oslo – Trondheim.

### Retningslinjer, utredninger og grunnlagsmateriale for NTP 2018-2017

#### NTP 2018-2027 - Retningslinje 1 fra Samferdselsdepartementet

I retningslinje 1 til de statlige transportetatene er det vist til Regjeringens politiske plattform av 7. oktober 2013 (Sundvollen-erklæringen), hvor det bl.a. varsles en rekke organisatoriske og strukturelle endringer i transportsektoren som vil få betydning for langtidspanleggingen. Dette gjelder spesielt punktene om at det skal etableres et utbyggingselskap for veg, at det skal gjennomføres en større reform av jernbanesektoren og at det skal etableres et infrastrukturfond der avkastningen skal øremerkes bl.a. veg-, jernbane- og kollektivnettet. Plattformen varsler også at det skal utarbeides en nasjonal motorvegplan og en nasjonal havnestrategi, og at ansvaret for kollektivtransport kan bli overført fra fylkeskommunene til kommunene.

På bakgrunn av de utfordringer som avdekkes i analyse- og strategifasen, og det videre arbeidet med innretningen av transportplanleggingen, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake med retningslinjer og prosess for det videre arbeidet. I den forbindelse vil også framleggingstidspunkt og planens tidshorison bli avklart.



NTP 2018 -2017 – Utredninger og grunnlagsmateriale i regi av transportetatene

Samferdselsdepartementet har bestilt en rekke utredningsprosjekter i første fase av transportetatenes og Avinors arbeid med Nasjonal transportplan 2018-2027. Utredninger og rapporter fra tverretatlige prosjekter gjennomføres som en del av en analyse- og strategifase. De omfatter etatenes egne faglige vurderinger og gjennomganger av viktige problemstillinger i tilknytning til NTP. Mandater for delprosjektene finnes [her](#). I tillegg gjennomfører etatene egne interne utredninger.

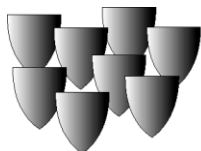
Følgende tverretatlige prosjekter er satt i gang:

- Byområdeutfordringer
- Drivkrefter og utviklingstrekk
- Internasjonale forbindelser
- Kapasitetsutvikling på de store lufthavnene
- Klima
- Lufthavnstruktur
- Metode 21, fase 2
- Miljø
- Målstruktur
- Regional utvikling
- Samfunnssikkerhet og beredskap
- Samfunnsøkonomiske analyser
- Transportanalyse
- Transportsikkerhet
- Transportutvikling og effektivitet i korridorene
- Universell utforming og gående
- Vedlikeholdsetterslep
- Ny strategisk utredning om øst-vest forbindelsene

Rapporter fra disse utredningene skal komme i løpet av høsten 2014. For noen av utredningene skal delutredninger være klar tidligere. En oppsummeringsrapport fra hele analyse- og utredningsfasen til transportetatene skal være ferdig i løpet av februar 2015.

Andre meldinger/utredninger som er varslet/vil komme

- Framdriftsplan for InterCity-utbyggingen
- Bred samfunnsanalyse av godstransporten, hovedrapport juni 2015, delrapport om terminalstruktur nasjonalt og i Oslofjorden desember 2014
- KVVU for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo – rapport skal leveres 1. mai 2015
- KVVU for kryssing av Oslofjorden – rapport skal komme i løpet av høsten 2014



- Mandat arbeidsgruppe «mer godstransport med tog på tvers av grensa Norge – Sverige» (= oppgave i pressemelding 02.09.2014: Norsk-svensk samarbeid om utredning av jernbanetrafikken mellom Oslo og Göteborg?)

*Dialogen med statssekretær Aarset, med vegdirektør Moe Gustavsen og sekretariatsleder Lund i møtet til fagpolitisk utvalg 19. september vil forhåpentligvis gi noe mer informasjon om status i disse arbeidene.*

## Nye befolkningsprognoser

Statistisk sentralbyrå publiserte i juni 2014 nye befolkningsframskrivninger. I henhold til byråets hovedalternativ – mellomalternativet MMMM<sup>1</sup> - vil folketallet i Norge fortsetter å vokse hele dette hundreåret. Prognosene er basert på utviklingen de senere år, og viser at veksten blir særlig stor i og rundt de store byene.

Da samferdselsgruppa i sitt møte 1. september diskuterte konsekvenser av befolkningsutviklingen, ble det minnet om de overordnede mål for Østlandssamarbeidet:

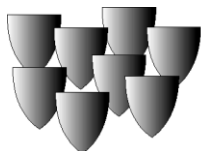
*Det er et hovedmål å sikre en balansert og bærekraftig utvikling innen Østlandet, gjennom utvikling av byer i flerkjernestruktur. Dette vil minske presset på hovedstadsområdet (Oslo og Akershus) og styrke resten av landsdelen. Effektiv og helhetlig transportutvikling er også nødvendig for å videreutvikle Østlandet som en konkurransedyktig region i Europa.*

SSBs nye framskrivninger (alternativ MMMM) viser etterfølgende tall for fylkene på Østlandet, hver for seg og samlet, samt for hele landet. Østlandets andel av landets samlede befolkning øker litt, men bare fra 50,15 % i 2014 til 50,70 % i 2040. Det kan ellers være verdt å merke seg at veksten i befolkningen avtar betydelig i løpet av perioden om dette framskrivningsalternativ legges til grunn.

### Framskrevet folkemengde 2014-2040, alternativ MMMM

	2014	2020	2025	2030	2035	2040	Økning 2014-40
<b>01 Østfold</b>	284 962	303 546	318 928	333 427	346 152	357 216	72 254
<b>02 Akershus</b>	575 757	624 204	661 983	696 724	726 658	752 511	176 754
<b>03 Oslo</b>	634 463	699 267	741 473	776 057	804 582	828 820	194 357
<b>04 Hedmark</b>	194 433	200 462	206 434	212 504	217 719	222 063	27 630
<b>05 Oppland</b>	187 820	193 471	198 492	203 631	208 069	211 769	23 949
<b>06 Buskerud</b>	272 228	292 642	308 823	323 716	336 523	347 606	75 378
<b>07 Vestfold</b>	240 860	254 340	265 766	276 552	285 943	293 959	53 099
<b>08 Telemark</b>	171 469	176 237	180 810	185 281	188 968	191 906	20 437
<b>ØSTLANDET</b>	2 561 992	2 744 169	2 882 709	3 007 892	3 114 614	3 205 850	643 858
<b>NORGE</b>	5 109 056	5 450 104	5 710 613	5 948 156	6 150 734	6 323 562	1 214 506

<sup>1</sup> Hvert alternativ beskrives ved fire bokstaver i følgende rekkefølge: fruktbarhet, levealder, innenlandsk flytting og innvandring. M = middels, L = lav og H = høy.



	Antall	Årlig prosentvis vekst					% vekst
	2014	2014-19	2020-24	2025-29	2030-34	2035-39	2014-2040
01 Østfold	284 962	1,09	1,01	0,91	0,76	0,64	25,36
02 Akershus	575 757	1,40	1,21	1,05	0,86	0,71	30,70
03 Oslo	634 463	1,70	1,21	0,93	0,74	0,60	30,63
04 Hedmark	194 433	0,52	0,60	0,59	0,49	0,40	14,21
05 Oppland	187 820	0,50	0,52	0,52	0,44	0,36	12,75
06 Buskerud	272 228	1,25	1,11	0,96	0,79	0,66	27,69
07 Vestfold	240 860	0,93	0,90	0,81	0,68	0,56	22,05
08 Telemark	171 469	0,46	0,52	0,49	0,40	0,31	11,92
ØSTLANDET	2 561 992	1,19	1,01	0,87	0,71	0,59	25,13
NORGE	5 109 056	1,11	0,96	0,83	0,68	0,56	23,77

## InterCity-utbyggingen og andre jernbaner på Østlandet

### InterCity-utbyggingen

Nasjonal Transportplan 2014-23 legger opp til at InterCity-strekningene mellom Oslo og Hamar, Tønsberg og Seut ved Fredrikstad skal være ferdig utbygd innen 2024. Det skal planlegges for at utbyggingen kan videreføres til Lillehammer, Skien og Halden i 2030.

De 230 kilometerne av InterCity-nettet som ikke er bygget ut eller er under bygging, skal planlegges. Jernbaneløstetets IC-prosjektet bygges opp nå, og skal sørge for at den nye banen

- legger til rette for et tilbud som møter etterspørselen etter transport i takt med befolkningsveksten.
- gir korte reisetider, hyppige avganger og god regularitet.
- bidrar til utviklingen av en flerkjernestruktur langs strekningene og avlastning av Oslo-området.
- utvikles med velfungerende knutepunkter, og at samarbeidet med de andre aktørene i byene bidrar til at flest mulig får nytte av satsingen.
- har nok kapasitet til å frakte mer gods på tog.

Regjeringen har besluttet at også Ringeriksbanen skal inngå i InterCity-utbyggingen.

*Sekretariatet har dialog med Jernbaneløstet, slik at vi vil kunne presentere en oppdatert beskrivelse av status for utbygging og prosjekter ved årsskiftet 2014/2015. Framdriftsplan for videre arbeid med planlegging og utbygging forventes fremlagt sammen med forslag til statsbudsjett for 2015.*

I kontaktutvalgets møte 13. juni 2014 var det bred enighet om at fylkeskommunene fortsatt vil stå sammen om InterCity-utbyggingen som det viktigste samferdselsprosjektet for Østlandet.

### **Momenter til drøfting**

- Bør utbyggingen forseres og være ferdig før 2030?

- Hva er i tilfelle et rimelig mål? 2027? Kan 2025 bli for stramt?
- Hvilke faktorer er begrensende for rask utbygging?
  - Bevilgninger eller ferdigstilling av planer?
- Godstrafikk på IC- strekningene.
  - Signaler fra Jernbaneverket tilsier at de både ser på muligheter for bruk av parallelle baner (eks. østre linje i Østfold) og gradvis utbygging av forbikjøringsspor på de nye IC-strekningene
- Oslotunnel nr 2.
  - Jernbaneverket har lovet å gi oss en skriftlig redegjørelse for sin vurdering av når kapasiteten i nåværende tunnel utgjør et vesentlig problem.

### **Andre jernbaner på Østlandet – og sammenknytning av baner**

Med øvrige baner menes her strekningene:

- Oslo – Gjøvik (Gjøvikbanen)
- Lillestrøm – Kongsvinger (Kongsvingerbanen)
- Drammen – Kongsberg (Sørlandsbanen)
- Ski – Mysen (Østfoldbanens østre linje)

Disse banene betjener byer og regioner som også er av stor betydning for utviklingen av Østlandet. Byene på disse strekningene inngår i den flerkjernestruktur som Østlandssamarbeidet vil videreutvikle.

Det er viktig med vesentlige tilbudsbedringer også på disse banene. Samtidig må dette gjøres slik at det ikke skaper usikkerhet om at InterCity-utbyggingen har høyest prioritet.

### ***Momenter til drøfting***

- Hvilket ambisjonsnivå bør velges for utbyggingen på disse banene?
  - Skal vi fokusere på konkrete tilbudsforbedringer og enkle utbygginger for å få til et bedre tilbud – uten å kreve utbygging av nye delstrekninger i denne omgang?

Elektrifisering av Røros- og Solørbanen.

- Hvilke ambisjoner skal vi ha her?

Sammenknytning av baner

- Det er igangsatt KVVU for sammenknytning av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen
- Skal vi ha synspunkter på sammenknytning mellom Gjøvik og Moelv?

### **Vegsektoren i Østlandspakka**

Østlandet har tettest biltrafikk i Norge. De fleste vegstrekningene på riks- og fylkesvegnettet har bare to felt. Behovet for en rask utbygging av de viktigste vegstrekningene er avgjørende av hensyn til trafikksikkerhet og for å gi næringstrafikken og kollektivtrafikken på veg god

framkommelighet. Østlandet med Oslo er navet i det nasjonale hovedvegnettet. En stor del av biltrafikken på vegene er trafikk til og fra andre landsdeler og til og fra utlandet.

Utbyggingen av riksvegnettet på Østlandet er de senere år finansiert med offentlig midler og ved trafikantbetaling. Dette har gitt klare forbedringer. Men trafikken fortsetter å vokse og behovet er stort. Statlige bevilgninger må derfor trappes opp til riksveginvesteringer og til oppgradering og vedlikehold av fylkesvegnettet.

Østlandssamarbeidets tidligere prioriteringer når det gjelder riksveg er:

1. Hovedvegene i de fem nasjonale transportkorridorene som går radielt gjennom Østlandet
2. Gode transportårer på tvers og utenom Oslo
3. Økte rammer for å styrke trafikksikkerheten

I første periode av NTP 2014-2017 skal bompenginntektene dekke 50 % av de samlede riksveginvesteringer på Østlandet (utenom Oslopakke 3) mot 30 % i resten av landet. For flere av de nye vegprosjektene i det sentrale Østlandet er bompengandelen oppe i 70-80 %. Derfor må Staten ta et større ansvar for finansieringen av riksvegutbyggingen.

Etter forvaltningsreformen er fylkeskommunene blitt landets største vegeier. Fylkeskommunene i hele landet må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av veger overtatt fra staten. På fylkesveger med stor trafikk må det bli mulig å finansiere utbygging av midtdeler og kollektivfelt.

## **Momenter til drøfting**

### Overordnet

- Skal prioriteringene over opprettholdes eller skal noen av dem framheves sterkere enn de andre?
- Skal man opprettholde «trykket» på riksvegutbyggingen eller skal man skifte over til en sterkere prioritering av finansiering av fylkesvegene (et behov vi deler med resten av landet)?
- Skal man argumentere for å redusere bompengandelen på riksvegprosjekter på Østlandet eller skal man akseptere en skjevfordeling og forutsette en sterk statlig jernbaneutbygging på Østlandet?
- Skal man argumentere mest for å holde bompengandelen nede på nivå med resten av landet for prosjekter i de ytre deler av Østlandet der det er mindre trafikk?

*Forslag:* For den nåværende regjering synes utbygging av riksvegnettet å være svært viktig og betalingsvilligheten for bompenger synes høy. Derfor kan det være hensiktsmessig denne gang å framheve bedre finansiering av fylkesvegnettet samt å holde bompengandelen i ytre områder med liten trafikk nede.

### Riksvegnettet

- Skal man ganske detaljert liste opp vegprosjekter som kan være realistisk å få bygget innen 2027 og angi prioritet for 1. og 2. planperiode, eller skal man mer

overordnet angi hvilke sammenhengende strekninger man ønsker skal være ferdig utbygd med fullgod standard innen 2027?

- Skal man begrense seg til hva som kan være realistisk å få bygget innen 2027 eller skal man angi mer langsiktige prioriteringer av riksvegstrekninger, for eksempel til 2035?

*Forslag:* Angi overordnet hvilke sammenhengende strekninger som man ønsker utbygget innen 2027 og videre hvilke innen 2035.

### Oslopakke 3

Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 går fram til 2018. Utbyggingsprogrammet ut over 2018 vil bli avklart i forbindelse med rulleringen av Oslopakke 3 og ny areal- og transportplan for Oslo og Akershus. Til sammen kan dette komme opp i 50-60 mrd. kroner.

- Skal Østlandssamarbeidet uttrykke noen mening om vegbyggingsdelen av Oslopakke 3?

### Kryssing av Oslofjorden

KVU for kryssing av Oslofjorden med anbefalt løsning vil foreligge i løpet av høsten. En forsterket kryssing av Oslofjorden vil kunne endre mye på transportnettets på søndre del av Østlandet, ikke minst for godstransporten. Det kan synes som en ren vegløsning vil bli anbefalt. Etter siling gjenstår tre korridorer hvorav følgende løsninger kan være mest sannsynlige:

- Nordre korridor (to nye tunnellop ved dagens tunnel på Rv23?)
- Nordre korridor (bro ved nordre del av Håøya)
- Midtre korridor med broer ved Tofte og nord for Holmestrand
- Søndre korridor (forbedret fergetilbud og Rv19 i tunnel Moss?)

Kanskje vil Statens vegvesen gå inn for ett av alternativene i nordre korridor fordi dette vil være rimeligst og utnytte eksisterende veginvesteringer (Rv23).

- Skal Østlandssamarbeidet starte en drøfting av en felles holdning til KVU i forkant av framleggingen?

## **Styrking av kollektivtrafikken**

I utredningsmandatet for tema «Byområdeutfordringene» sies det bl.a.:

Videre økonomisk vekst og økende inntekt vil sammen med den ventede befolkningsveksten i byområdene føre til økt behov for transport av varer og personer. Dersom etterspørselen etter transport øker i samme takt som befolkningsveksten, tilsvarer dette en økning i de ni største byområdene på ca. 30 pst. fra 2010 til 2030.

Omfanget av de trafikale utfordringene varierer. De fire største byområdene har i dag store kapasitets- og miljøutfordringer. Også i middels store byområder er det utfordringer knyttet til miljøforhold og framkommelighet som må løses. Videre er det viktig å vurdere hvilke trafikale løsninger som er gunstige for den langsiktige byutviklingen i mindre byområder.

Det vi bygger i dag vil ha betydning for byenes utvikling i et 40-50-årspektiv. Det er derfor nødvendig å se langt fram når vi planlegger byenes transportsystemer.

For helhetlige bymiljøavtaler skal det ligge til grunn et overordnet mål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Avtalene skal mål- og resultatstyres.

I departementets retningslinjer står det at kollektivtilbudet må styrkes betraktelig for å håndtere trafikkveksten og samtidig følge opp Klimaforlikets mål om nullvekst i personbiltrafikken. I retningslinjene bes etatene og Avinor om å kartlegge behovet for tilskudd til drift av fylkeskommunal kollektivtransport i de fire største byområdene. SD ber også etatene og Avinor om å vurdere om dette bør omfatte flere byområder enn de største og i tilfelle hvilke.

På bakgrunn av SDs retningslinjer og etatenes ønske skal det foretas en enkel kartlegging av kollektivtransportens tilskudds- og investeringsbehov i byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler. Det vil også være behov for en tilsvarende kartlegging i øvrige byområder.

Samferdselsdepartementet har nå utarbeidet rammeverk og føringer for helhetlige bymiljøavtaler. Bymiljøavtalene er en utvidelse og en videreutvikling av dagens bompengoordninger og bypakker. Belønningsordningen skal fases inn i bymiljøavtalen så raskt som mulig. En viktig avgrensing fra regjeringen er at statlig finansiering av infrastrukturprosjekter til kollektivtrafikken kun skal gjelde for de fire største byene: Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Investeringsstilskuddet skal gå til høykvalitets kollektivtilbud med høy kapasitet, heter det i Samferdselsdepartementets brev av 04.07.2014 til Vegdirektoratet.

For byområdene Kristiansand, Grenland, Fredrikstad/Sarpsborg, Buskerudbyen og Tromsø mener departementet at passasjergrunnlaget for kollektivtransporten er mer begrenset, og byområdene kan ikke forvente støtte til infrastrukturprosjekter.

Regjeringens nye handlingsplan for kollektivtransport ble framlagt 5. september 2014. Handlingsplanen gir et bilde av hvordan regjeringen vil jobbe for å styrke miljøvennlige og arealeffektive transportløsninger. Planen legger særlig vekt på å gi en oversikt over hvilke konkrete tiltak staten skal sette i verk. Dette er tiltak som vil være styrende for den framtidige utviklingen på området. Finansiering av tiltak forutsettes likevel behandlet i de ordinære budsjettprosessene.

Momenter til drøfting:

- En styrking av kollektivtilbudet krever alltid økte midler til drift, og ofte også til investeringer. Hvordan få gjennomslag for økte midler til byområder utenom de fire storbyene og de øvrige fem som foreløpig er omfattet av belønningsordningen?
- Bedre kollektivtilbud er også avhengig av koordinering av tilbudet mellom ulike aktører. Behov for å si noe om dette?

Utvikling i kollektivknutepunktene er viktig for et velfungerende kollektivtilbud. Her bør vi kunne trekke ut noen elementer fra det pågående arbeid i egen arbeidsgruppe.

## Effektiv og miljøvennlig godstransport

### Utviklingen går i feil retning

Utviklingen i godstransport på bane har nå vært negativ i flere år. De siste årene har det vært flere store driftsavbrudd som følge av ras, flom og utglidninger. Den dårlige driftsstabiliteten har gitt store negative konsekvenser for godstrafikken – både økonomisk, markedsmessig og for jernbanens omdømme som transportør av gods. Den negative utviklingen i godstransport på bane gjør seg gjeldende både innenlands og til/fra utlandet. Andelen av godstrafikken som går med jernbane over Kornsjø har i løpet av få år sunket fra 17 til langt under 10 prosent. Samtidig er det en sterk økning i lastebiltransporten – daglig passerer nå ca. 2500 lastebiler over Svinesund.

Som forberedelse til arbeidet med NTP 2018-2027 har Samferdselsdepartementet gitt transportetatene i oppdrag å gjennomføre en bred samfunnsanalyse av godstransporten. Det overordnede målet for analysen er å «bidra til trafikksikker, miljøriktig og samfunnsøkonomisk effektiv godstransport». Et delmål i oppdraget er å gi anbefalinger om hvordan «overføre gods fra veg til sjø og bane, der dette støtter opp om hovedmålet». Koordineringsansvaret for dette arbeidet er lagt til Statens vegvesen. Prosjektleder for det tverretatlige arbeidet gav en orientering om arbeidsopplegget til fagpolitiske utvalg for samferdsel i møtet 24. januar 2014 og i samferdselsgruppas godsseminar 29. april.

### Momenter til diskusjon

Ambisjoner om vekst i godstrafikk på bane.

- Bør vi forsøke å et tallfestet vekstmål til slutten av NTP- perioden basert på befolkningsvekst, forbruksvekst og et mål om at all vekst på ”langdistansene” skal tas på bane?

Snu reduksjonen av godstrafikk på bane til vekst.

- For at man ikke skal tape mer trafikk til veg og øke trafikken er det nødvendig at driftsavbruddene på bane raskt reduseres vesentlig. Dette betinger vesentlig bedre vedlikehold. I tillegg bør vi ha fokus på utbygging av noen kryssingsspor.

Terminaler.

- Alnabru bør benyttes i så stor grad som mulig i årene fremover. Dette medfører at en utbygging av jernbaneterminalen bør starte raskt og skje i takt med forventet vekst. Det betyr også at utbygging av samlastterminaler bør skje på eller så nær Alnabru som mulig. Vi må sette oss inn i utbyggingsplanen for Alnabru, og vurdere når kapasiteten vil være fullt utnyttet.
- Når kapasiteten på Alnabru er fullt utnyttet, blir det nødvendig med et mindre antall avlastningsterminaler på Østlandet. Bør Østlandssamarbeidet nå prøve å komme til enighet om hvor disse (eventuelt noen av dem) bør ligge slik at man kan komme i gang med å sikre nødvendige arealer? Det antas ikke å være nødvendig med investeringer i første omgang.

Tømmer.



- Bruk av jernbane er kostnadsmessig avgjørende for å kunne eksportere tømmer til utlandet. Bør vi fokusere på tiltak, gjerne på kort og mellomlang sikt, for reduksjon av disse kostnadene og for en nødvendig utbygging av terminaler?

Utenlandstrafikk.

- Jernbanetrafikken over Kornsjø er svært lav (sammenlignet med over Kongsvinger). Bør vi fokusere på tiltak, gjerne på kort og mellomlang sikt, for å overføre deler denne lastebiltrafikken til bane?

Havner og jernbane.

- Terminalstruktur for gods i Oslofjordområdet - en del av den nasjonale samfunnsanalysen av godstransport – skal være klar ved årsskiftet 2014/15. Bør vi avvente resultatene fra denne, eller utvikle egne innspill?

Dialog med noen sentrale aktører for godstransportørene i neste møte i fagpolitisk utvalg?

- Hvis fagpolitisk utvalg anser det som hensiktsmessig, kan sekretariatet forsøke å få noen av de sentrale aktørene til å stille til dialog med utvalget i møtet 31. oktober. Godstransport skiller seg i vesentlig grad fra persontrafikk. Offentlig tilrettelegging for terminaler har liten verdi hvis ikke de sentrale aktørene ser dette som interessant i sine transportkonsepter.

## Internasjonale forbindelser

Globalisering innebærer økende økonomisk integrasjon mellom land. Bak dette ligger det faktorer som teknologisk utvikling med kraftig fallende transportkostnader, reduksjoner i toll og andre hindre mot handel, økt kapitalflyt over landegrensene og utvikling innen IKT. En voksende verdensøkonomi med inntektsvekst globalt og en sterkere internasjonal spesialisering og arbeidsdeling er en sterk drivkraft for økt handel og økt gods- og persontransport.

Samferdselsdepartementet har i retningslinje 1 til transportetatene sagt at «i større grad enn ved utarbeidelsen av NTP 2014-2023 ber vi om at det innledningsvis legges større vekt på det internasjonale perspektivet, internasjonale drivkrefter og hvilke konsekvenser dette sannsynligvis vil få for utformingen av norsk transportpolitikk.»

De internasjonale forbindelsene har i de foregående NTP-ene blitt noe forskjellig behandlet. Oppmerksomheten rundt disse forbindelsene i NTP 2014-2023 er lav, og omtalen er svært begrenset både i etatenes planforslag og i stortingsmeldingen.

Disse forbindelsene er imidlertid av stor betydning for et næringsliv som i stadig høyere grad opererer i et internasjonalt marked. Styringsgruppen for NTP 2018-2027 har derfor slått fast at de grensekryssende forbindelsene skal vies særlig oppmerksomhet i det kommende NTP-arbeidet. Noen av disse forbindelsene er av stor nasjonal betydning, mens andre først og fremst har betydning for regional utvikling (gjelder først og fremst veg).

Det som skjer i EU er viktig for arbeidet med de grensekryssende forbindelsene. Her planlegges utvikling av et kjerne-transportnett, TEN-T, innen 2030. Nettverket har spesielt fokus på ni prioriterte korridorer (<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fiches/ten-t-corridor-map-2013.pdf>) og skal fjerne flaskehals, oppgradere infrastrukturen og strømlinjeforme grensekryssende transport for personer og gods.

Hovedmålet med arbeidet med de internasjonale forbindelsene er høy effektivitet i transportavviklingen i de prioriterte forbindelsene. Dette innebærer en systematisert samhandling mellom de aktuelle landene i planlegging og gjennomføring av utvikling, drift og vedlikehold.

Analysen til transportetatene skal også inkludere en vurdering av hvordan den grensekryssende transportinfrastrukturen bør utvikles for å styrke integreringen av næringsliv og arbeidsmarked mellom Sverige og Norge. Samferdselsdepartementets pressemelding 02.09.2014: «Norsk-svensk samarbeid om utredning av jernbanetrafikken mellom Oslo og Göteborg» kan tilsi at dette arbeidet nå blir igangsatt.

*Dialogen med inviterte gjester i fagpolitisk utvalgs møte 19. september kan forhåpentligvis avklare noe om hva vi kan forvente av utredninger og informasjon fra nasjonalt nivå – som grunnlag for eventuelle egne utredninger.*

Saksnr	Utvalg	Møtedato
24/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	19.09.2014

## Om arbeidet med knutepunktutvikling

*Saken legges fram til orientering.*

Mandat for arbeid med knutepunktutvikling og organisering av arbeidsgruppe ble vedtatt i Østlandssamarbeidets fagpolitiske utvalg for samferdsel 24. januar 2014.

Etter invitasjon til fylkeskommunene og statlige instanser har arbeidsgruppa fått følgende sammensetning:

Fylke	Fylkeskommunen	Kollektivselskap
Akershus	Einar Hoel/Theis J. Theisen	
Buskerud	Runar Stustad	
Hedmark	Øystein Sjølie	Arne Fredheim
Oppland	Magne Flø	
Telemark	Hilde F. Andersen	
Vestfold	Per Kvaale Caspersen	Arne Naas
Østfold	Kari Ottestad	Børre Johnsen

### Statlige etater/selskaper

Jernbaneverket	Sjur Helseth/Hege Selbekk og Marianne Hermansen
NSB	Arne Jakobsen
ROM Eiendom	Per Atle Tufte og Ellen Haug
Statens vegvesen	Regine Merethe Hildre fra Region Sør Paul Høistad Berger fra Region Øst

### Sekretariat

Ole Falck Frederiksen fra Civitas AS  
Inge Brørs fra Østlandssamarbeidet

Arbeidsgruppa ledes av Magne Flø fra Oppland fylkeskommune, med Runar Stustad fra Buskerud fylkeskommune som nestleder. Arbeidsgruppa har hatt tre møter så langt. Det har vært brukt en del tid på å kartlegge hva de ulike organene oppfatter som sitt formelle ansvar og hvordan de opptrer i ulike situasjoner. Kartleggingen viser at det så langt har vært betydelige ulikheter i fylkeskommunenes engasjement i utvikling av kollektivknutepunkter.

I arbeidsgruppas mandat er det sagt at gruppa underveis i arbeidet forutsettes å vurdere behovet for kontakt med kommunene. I siste møte i arbeidsgruppa ble det foreslått at hver fylkeskommune får ansvar for å orientere om arbeidet til kommunene i eget fylke. Når utkast

til rapport foreligger, bør fagpolitisk utvalg /kontaktutvalget vurdere om rapporten skal sendes kommunene til høring.

Arbeidsgruppa har som intensjon at endelig rapport til fagpolitisk utvalg skal foreligge innen utgangen av 2014.

<b>Saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
25/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	19.09.2014

## **Møteplan for 2015**

*Følgende møteplan foreslås for fagpolitisk utvalg for samferdsel i 2015:*

- *Fredag 30. januar*
- *Fredag 22. mai*

Sekretariatet antar at det bare blir to møter i utvalget i 2015. Det opplegg som er besluttet for behandling av revidert Østlandspakke, høring av denne i fylkeskommunene og sluttbehandling i kontaktutvalget 5. juni, legger sterke føringer på møteplanen for fagpolitisk utvalg. Det første møtet må holdes i forkant av kontaktutvalgets møte 6. mars – 30. januar og 6. februar er aktuelle dager om møtet skal være på en fredag.

Møte på en fredag i mai er ikke enkelt på grunn av de bevegelige helligdagene. Sekretariatet foreslår fredag 22. mai, selv om dette er fredag før pinse.

<b>Saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
26/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	19.09.2014

## **Intercity-triangelet – uttalelse fra organisasjoner**

*Saken legges fram for fagpolitisk utvalg til orientering – og for eventuelle synspunkter.*

Som separat bilag er vist uttalelse datert 25. august 2014 til Samferdselsdepartementet og Stortingets transport- og kommunikasjonskomite. Hovedbudskapet i uttalelsen er fullfinansiering av hele InterCity-triangelet. Bak uttalelsen står organisasjonene For Jernbane, Framtiden i våre hender, Greenpeace, Natur og Ungdom, Naturvernforbundet, Norsk forening mot støy, Norsk Jernbaneklubb, Mjøsen pendlerforening, Pendlerforeningen i Follo og Østfold og Trafikkaksjonen.

I uttalelsen kreves det fullfinansiering av hele prosjektet og en forpliktende dato for fullføring av prosjektet. Det kreves også at InterCity-utbyggingen prioriteres framfor å legge til rette for mer bil- og flytrafikk.

I oversendelsen til Østlandssamarbeidet oppfordres fylkeskommunene til å fremme et lignende krav.