



## REFERAT

### Fagpolitisk utvalg for samferdsel – møte 26. april 2013

	Fagpolitisk utvalg		Adm. samferdselsgruppe
	<i>Til stede:</i>	<i>Forfall:</i>	<i>Til stede</i>
Akershus	Anette Solli (H)	Ruth Solveig Birkeland (SV)	Tom Granquist
Buskerud	Lavrans Kierulf (FrP)	Trond Johansen (KrF) Anne Sandum (Ap)	
Hedmark		Anne Karin Torp Adolfsen (Ap) Tor Andre Johnsen (Frp)	Per Olav Bakken
Oppland	Reidun Gravdahl (Ap)	Eivind Brenna (V)	Magne Flø
Oslo	Ola Elvestuen (V) Eivind Nikolaysen (V) vara		
Telemark	Sigbjørn Mølvik (SV)	Edvard Mæland (H)	Andreas Kjær
Vestfold	Kåre Pettersen (V)	Tom Strømstad Olsen (Ap)	Daniel Maslø-Hansen
Østfold	Gretha Kant (H)	Olav Moe (KrF)	Hans Arne Bjerkemyr
Andre:	Inge Brørs (sekretariatsleder)		
Møteleder:	Kåre Pettersen	Referent:	Inge Brørs
Vår referanse:	2012/2760-15		

**Møtet ble holdt i Akershus fylkeskommune kl 10.00 – 14.00.**

Det var ingen merknader til møteinnkalling og saksliste.

#### **Sak 10/13 Referat fra møte 1. februar 2013**

Det var ingen merknader til referatet.

#### **Sak 11/13 Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023**

Etter forespørsel fra Jernbaneforum Øst, var Bernt Sverre Medhammer fra COWI AS invitert til å gi en kort orientering om rapporten «Mernytte av Østfoldbanen» og tidligere analyse av mernytte ved dobbeltspor Hamar – Lillehammer (inkludert i rapport om «Mernytte av Ringeriksbanen»). COWI benytter en såkalt agglomerasjonsmodell til å anslå verdi av ikke prissatte effekter. Agglomerasjonsmodellen er basert på at tre mekanismer – samsvar, deling og læring – bidrar til større og mer integrerte regioner som igjen fører til økt produktivitet og verdiskapning. Mer

informasjon om modellen og analysen for Østfoldbanen finnes i rapporten som er lagt ut på Østlandssamarbeidets nettside <http://www.ostsam.no/20884.1084.Orienteringer.html>. COWIs analyse avviker fra en tradisjonell kost-nytte analyse, men inkluderer samtidig noen av de tradisjonelle nytteeffektene. Modellen som er brukt, ser bare på nytte for persontransport.

Gjennom sammenligning av produktivitet i byer med varierende frekvens i togtilbudet, har COWI kommet fram til et anslag på agglomerasjonseffektene som beløper seg til 764 millioner kroner per år. I nåverdi vil dette tilsvare litt i overkant av 11 milliarder kroner over en 25 års periode. Effekten er størst for kommunene Fredrikstad, Halden, Råde, Rygge og Sarpsborg.

Tilsvarende merverdiberegning for nytt dobbeltspor fra Hamar til Lillehammer viser en kapitalisert nytte på 4,2 milliarder, med størst effekt for Hamar, Ringsaker og Lillehammer.

#### Fellesmøte med Transport- og kommunikasjonskomiteen om InterCity-utbyggingen

Fagpolitisk utvalg fokuserte sin etterfølgende diskusjon av stortingsmeldingen om fellesmøtet med Transport- og kommunikasjonskomiteen – med InterCity-utbyggingen som tema. Hovedbudskapet fra fagpolitisk utvalg er at:

- InterCity-utbyggingen, med dobbeltspor til Halden, Lillehammer og Skien, må planlegges og utbygges som ett helhetlig prosjekt. Det er avgjørende å unngå at det bare blir laget en arbeidsplan for utvikling av indre triangel. Det er avgjørende at Stortinget går for ett helhetlig prosjekt, hvor utbyggingen kan skje så raskt og rasjonelt som mulig.
- Planlegging og utbygging av ny jernbanetunnel gjennom Oslo må samordnes med InterCity-utbyggingen.
- En helhetlig InterCity-utbygging, inkludert ny jernbanetunnel gjennom Oslo, må finansieres og organiseres som et særskilt prioritert prosjekt. Stortinget må sette en sluttdato som gjør at utbyggingen skjer så raskt og effektivt som mulig. Jernbaneverket har sagt at 13 år er optimal tid for planlegging og utbygging.

Et slikt hovedbudskap innarbeides i notat som fellesdelegasjonen fra Østlandssamarbeidet forutsettes å legge igjen ved sitt møte med Transport- og kommunikasjonskomiteen 7. mai. Videre innarbeides argumenter om at full IC-utbygging også er en forutsetning for å kunne oppfylle regjeringens intensjon om å få mer gods fra veg til bane.

Fylkeskommunene oppfordres til innledningsvis i sine respektive møter med komiteen å nevne InterCity-utbyggingen med referanse til fellesmøtet.

#### Andre tema i Østlandspakka

Fagpolitisk utvalg anbefaler at fylkeskommunene i tillegg til egen uttalelse til NTP 2014-2023 også tar med seg momenter fra Østlandspakka og felles uttalelse fra kontaktutvalget som referanse ved møtene med Transport- og kommunikasjonskomiteen.

#### **Sak 12/13 InterCity-utbyggingen – videre påvirknings- og planarbeid**

Sekretariatsleder orienterte kort fra møte 19. april i samarbeidsgruppa med Jernbaneverket. Anbefalingen så langt er å satse på kommunedelplan og reguleringsplan som planprosesser for de fleste strekninger. Fylkesmennene er trukket med i en tidlig fase for å bistå med kartlegging av mulige konfliktområder så tidlig som mulig.

Fagpolitisk utvalg mener Østlandssamarbeidet og samarbeidsinstanser, som eksempelvis jernbaneforaene, må bidra aktivt til at debatten om InterCity-utbyggingen fortsatt holdes oppe. Fylkeskommunene og kommunene har videre et ansvar for aktivt å bidra til at planarbeidet blir gjennomført i tilstrekkelig tempo.

Argumenter om mernytte kan være et viktig element i de kommende prosesser. Østlandssamarbeidet bør derfor vurdere om det kan være aktuelt med supplerende mernytteanalyser, slik at vi har en mernyttevurdering av hele InterCity-utbyggingen.

### **Sak 13/13 Utvikling av knutepunkter for kollektivtrafikken**

#### **KNUTEPUNKTSUTVIKLING I OPPLAND**

Magne Flø orienterte, med hovedvekt på Lillehammer og Gjøvik skystasjon. Fløs presentasjon finnes på <http://www.ostsam.no/20884.1084.Orienteringer.html>

Oppland fylkeskommune startet i 1986 et arbeid om offentlig eierskap og drift av rutebilstasjonene, og endret i den forbindelse navnet til skystasjon. Arbeidet ble forankret i fylkeskommunens strategiske samferdselsplan. Otta skystasjon ble gjennomført som et pilotprosjekt i 1990, organisert som et aksjeselskap. Modellen la ellers opp til et spleiselag, hvor partene tok delansvar innenfor sine områder. Modellen ble videreført til flere skystasjoner. De viktigste partene har vært: ROM Eiendom (tidl. NSB Eiendom), NSB persontog, Jernbaneverket, Statens vegvesen, kommunen og fylkeskommunen.

Lillehammer rutebilstasjon ble etablert i 1956. Fylkeskommunen kjøpte rutebilstasjonen rundt 1990. Lillehammer skystasjon ble etablert i 1993, ved et eiendomsselskap bestående av Lillehammer kommune og fylkeskommunen. Kommunen trakk seg senere ut av eiendomsselskapet.

Nye Lillehammer skystasjon – Morgendagens skystasjon – ble utviklet i samarbeid mellom ROM Eiendom, NSB, Jernbaneverket, Statens vegvesen Oppland, Lillehammer kommune, Lillehammer Turist og Oppland fylkeskommune. I utviklingsprosessen kom man fram til at videre utvikling og drift ville være best tjent med at den samlede eiermasse hadde en eier, og dette ble ROM Eiendom.

Gjøvik skystasjon – utviklingen har bestått av følgende hovedprosjekter:

- Gammel og ny stasjonsbygning
- Ny bussterminal – kollektivgate
- Gater og kryss
- Parker og torg

Nytt stasjonsbygg ble finansiert av kommunen, Jernbaneverket og fylkeskommunen. Byggherre var ROM Eiendom.

Generelt om knutepunktsutvikling i Oppland:

- Fylkeskommunene har vært en pådriver og har fått med seg de parter som må delta for å løse oppgaven
- Finansiering har vært en tung oppgave – fylkeskommunen har gått sterkt inn i finansiering på andres eiendom/anlegg. Dette er det blitt stilt spørsmål ved.

Et spørsmål til videre diskusjon i Østlandssamarbeidet kan være hvem som bør eie terminalområdene? Fylkeskommunen går inn med store midler, men det er ikke avklart tilstrekkelig om ansvar for forvaltning, drift og vedlikehold. Oppland fylkeskommune prøver å utarbeide en plan for ansvarsfordeling mellom partene.

#### ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE OG ARBEIDET MED KNUTEPUNKTER

Kari Ottestad fra samfunnsplanavdelingen i Østfold fylkeskommune orienterte om fylkeskommunens utpeking av viktige kollektivknutepunkt, som er forankret i fylkesplanens arealstrategi mot 2050. Gjennom arbeidet med mulighetsstudiet og høring av KVVU for InterCity(IC)-utbyggingen, har Østfoldsamfunnet jobbet seg frem til enighet om konsept for IC på strekningen Moss - Halden, deriblant enighet om at IC skal gå gjennom alle østfoldbyene.

For tiden jobber Østfold fylkeskommune sammen med seks kommuner langs denne IC-strekningen for å få på plass rettplanverktøy, slik at planarbeidet på delstrekningen ikke blir en forsinkende faktor. Østfold fylkeskommune vil bistå kommunene der det er behov for samordning av planer i tid og vil være pådriver for å få til nødvendige avklaring av konflikter så tidlig som mulig.

Ottestads presentasjon finnes på <http://www.ostsam.no/20884.1084.Orienteringer.html>

#### Knutepunktsutvikling i Moss

Kommuneplanlegger Terje Pettersen orienterte om en del av de planprosesser som er på gang. Det er mange aktører og parallelle prosesser som det er nødvendig å samordne:

- Planlegging av jernbane
- Planlegging av hovedvegssystem (KVVU og kommunedelplan for Rv 19). I tillegg pågår KVVU-arbeid for ulike Oslofjord-kryssinger
- Strategisk sentrumsplan med oppfølgende områderegulering

Videreutvikling av vegsystemet er avgjørende for å få optimale effekter av ny jernbanestasjon i Moss. En kvalitetssikringsrapport (KS1, datert 22.04.2013) av KVVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge, bestilt av Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet, har skapt forvirring, da den har formuleringer om i hvilken rekkefølge ulike vedtak må fattes for at beste alternativ skal kunne velges.

Presentasjonen til Terje Pettersen finnes også på <http://www.ostsam.no/20884.1084.Orienteringer.html>

#### **Kommentarer/synspunkter i forhold til innledningene:**

- Plansystemene er gamle og avleggse – bør forenkles. De statlige føringene på KVVU endres stadig.
- ROM Eiendom og Jernbaneverket virker i noen tilfelle mer som konkurrenter enn parter som bør utfylle hverandre
- Statens vegvesen er en god partner, med perspektiver på byutvikling
- Jernbaneverket lite aktive i planprosesser før de har fått formelt oppdrag og planleggingsmidler. Jernbaneverket synes heller ikke spesielt interessert i arealutvikling utenfor spor og perronger.
- Utvikling av knutepunksveileder i forbindelse med IC-utbyggingen kan synes bare å bli et internt dokument for Jernbaneverket

- På lengre sikt burde det være Jernbaneverket og ikke ROM Eiendom som har eierskapet til stasjonsområdene
- En ulempe at statlige organer taler med ulik stemme ved samme utviklingsprosjekt, eks. bussterminal på Oslo S

Fagpolitisk utvalg ber om at sekretariatet i samarbeid med samferdselsgruppa kommer tilbake med forslag til hvordan temaet knutepunktsutvikling kan følges opp. Temaet er viktig, og fylkeskommunene har fått et koordineringsansvar.

### **Sak 14/13 Neste møte i fagpolitisk utvalg – 20. september 2013**

Forslag til handlingsprogram for første 4 år av NTP-perioden – både for Jernbaneverket og Statens vegvesen – skal foreligge i slutten av august. Diskusjon av felles synspunkter i forhold til handlingsprogrammene vil bli en viktig sak på neste møte.

Medlemmene i fagpolitisk utvalg ble oppfordret til å melde inn på e-post til sekretariatet eventuelle ønsker om tema som ellers ønskes satt på dagsordenen i møtet 20. september.

### **Eventuelt**

Ingen saker ble tatt opp under eventuelt.