

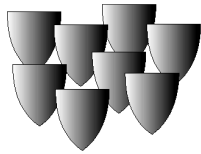
Fagpolitisk utvalg for samferdsel

møte 22. mai 2015

Sted: Akershus fylkeskommune, fylkestingsal.

Tid: 10.00 – 14.00

Saker: 06/15 – 13/15



ØstlandsSamarbeidet
Eastern Norway County Network

Møtested: Akershus fylkeskommune, fylkestingsal
Klokkeslett: 10.00 – 14.00

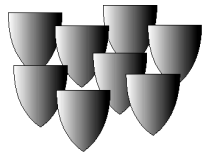
Møteleder:
Kåre Pettersen

Referent:
Inge Brørs

Saker til behandling:

- Sak 06/15 Referat fra møte 30. januar 2015**
- Sak 07/15 Forslag til revidert Østlandspakke
– behandling av høringsuttalelser**
- Sak 08/15 Gjennomgående billettering – anbefalinger for første fase**
- Sak 09/15 Knutepunktutvikling – forslag til oppfølging**
- Sak 10/15 Konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden - oppfølging**
- Sak 11/15 Skoleskyss – oppfølging i regi av KS**
- Sak 12/15 Scandria2Act – første gangs behandling i beslutningskomiteen**
- Sak 13/15 Virksomheten i fagpolitisk utvalg
- erfaringer og eventuelle anbefalinger til nytt utvalg**

Eventuelt



Saksnr	Utvalg	Møtedato
06/15	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	22.05.2015

Referat fra møte 30. januar 2015

	Fagpolitisk utvalg		Adm. samferdselsgruppe
	<i>Til stede:</i>	<i>Forfall:</i>	Til stede
Akershus	Gunnar Melgaard (H) Ruth Solveig Birkeland (SV)		Tom Granquist
Buskerud	Trond Johansen (KrF) Mathias Dannevig (Ap) vara	Anne Sandum (Ap)	
Hedmark	Anne Karin Torp Adolfsen (Ap) Helge Thomassen (PP)		Rune Hoff
Oppland	Reidun Gravdahl (Ap)	Eivind Brenna (V)	
Oslo		Guri Melby (V)	
Telemark	Sigbjørn Molvik (SV)	Edvard Mæland (H)	Anne-Gro Ahnstrøm
Vestfold	Kåre Pettersen (V)	Tom Strømstad Olsen (Ap)	Niklas Cederby
Østfold	Olav Moe (KrF) Gretha Kant (H)		Hans Arne Bjerkemyr
Andre:	Lars Salvesen, fylkesvaraordfører i Akershus Inge Brørs fra sekretariatet. Njål Arge fra Civitas AS.		
Møteleder:	Trond Johansen	Referent:	Inge Brørs
Vår referanse: 2012/2760-29			

Møtet ble holdt i Akershus fylkeskommune kl 10.00 - 14.00.

Innledningsvis i møtet var det en dialog med to representanter fra ØstsamUng, Bernhard Christoffer Caspari og Thea Bøhn Nyløkken fra Ungdommens Fylkesting i Hedmark.

Tema: kollektivbilletter for ungdom. Noen stikkord fra presentasjonen til ØstsamUng:

- Billettsystemet bør utformes slik at ungdom velger å reise kollektivt. Det vil være viktig for å redusere bruken av privatbil, hvor ungdom er den trafikkgruppen som oftest er involvert i ulykker.
- Ungdom 16 år og over må betale som voksen ved kjøp av enkeltbillett
- Rabattordninger kan ikke brukes på tvers av fylkesgrenser – fylkeskryssende reiser er dyrt

- Ungdommene ønsker et felles kort for kollektivtransport som gjelder over hele Østlandet. Det vil gjøre kollektivtransport enklere og mer brukt.
- Dagens uoversiktlige kollektivsystem gjør at mange velger individuell transport med privatbil

Deretter fikk utvalget en presentasjon av KVU for kryssing av Oslofjorden ved Anders Jordbakke fra Statens vegvesen. Presentasjonen til Jordbakke kan lastes ned fra <http://www.ostsam.no/20884.1084.Orienteringer.html>

Det var ingen merknader til møteinnkalling og sakliste. Til «Eventuelt» hadde Olav Moe innmeldt forslag om å diskutere Enova sitt nye mandat innenfor Transportsektoren.

Sak 01/15 Referat fra møte 31. oktober 2015

Det var ingen merknader til referatet.

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

Buskerud var eneste fylkeskommune som så langt hadde behandlet høringsforslaget. Fylkesutvalget i Buskerud ønsker et alternativt konsept hvor videre plan- og analysearbeid for ny kryssing av Oslofjorden konsentreres om alternativet med veg og jernbane over Hurums sydspiss, og videre mot Sande/tilkobling til Vestfoldbanen og E18 i syd. Dette i tillegg til bygging av ny tunnel for rv. 23.

Fagpolitisk utvalg konkluderte sin diskusjon av saken med at det ikke er grunnlag for å anbefale en felles uttalelse fra Østlandssamarbeidet på nåværende tidspunkt.

Sak 03/15 Forslag til revidert Østlandspakke

Forslag til revidert Østlandspakke, versjon 2015-01-22, ble gjennomgått punkt for punkt. Fagpolitisk utvalg diskuterte seg fram til enighet om noen endringer i foreliggende versjon. Disse innarbeides av sekretariatet i ny versjon til rådmannsutvalget og kontaktutvalget.

Tilknyttet punkt 3.4 (Andre jernbanestrekninger på Østlandet) fremmet Sigbjørn Molvik forslag om at Bratsbergbanen skulle nevnes konkret. Forslaget fikk tre stemmer og falt.

Tilknyttet samme punkt fremmet Ruth Solveig Birkeland forslag om at Hovedbanen skulle nevnes konkret. Forslaget fikk to stemmer og falt.

Fagpolitisk utvalg ble enige om å tilføye ordet «Hele» innledningsvis i innstillingens punkt 2, første strekpunkt. Deretter ble hele innstillingen enstemmig vedtatt:

Fagpolitisk utvalg for samferdsel fremmer følgende innstilling til sak 03/15 Forslag til revidert Østlandspakke 2018-2027:

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:*
 - *Hele 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 KVU-en om godsterminaler i Oslofjordområdet foreligger, må det igangsettes prosesser for å sikre arealer til nødvendige avlastningsterminaler til Alnabru.*
 - *Elektrifisering av gjenstående jernbanestrekninger vil bidra til mer effektiv og klimavennlig godstransport – ikke minst vil dette være viktig for den økende tømmertransporten.*
4. *Fortsatt utbyggingen av hovedvegene:*
 - *Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet.*
 - *Staten må ta ansvar for minst 50 % av finansieringen av bompengeprosjekter på Østlandet (utenom Oslopakke 3). Ved kostnadsøkninger må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.*
 - *Følgende riksvegutbygginger bør prioriteres:*
 - 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 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.*

Sak 04/15 Knutepunkter for kollektivtrafikken – rapport fra arbeidsgruppe

Nestleder i arbeidsgruppa for knutepunktutvikling, Runar Stustad fra Buskerud fylkeskommune, ga en kort orientering om arbeidet i regi av gruppa, og gruppas anbefalinger.

Sekretariatsleder endret sitt forslag til punkt 2 i sin innstilling.

Fagpolitisk utvalg for samferdsel sluttet seg til den endrede innstillingen fra sekretariatet.

Utvalget fremmer følgende innstilling til videre behandling av sak 04/15 «Knutepunkter for kollektivtrafikken – rapport fra arbeidsgruppe»:

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 kontaktutvalget gir sin tilslutning til at rapporten benyttes som et foreløpig grunnlag for fylkeskommunenes engasjement i knutepunktutvikling. Basert på synspunkter og erfaringer i fylkeskommunene, samt innspill fra kommunene, forutsettes det laget en revidert versjon av rapporten i 2016.*
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 i neste møte foreslå medlemmer til en programkomite for den første samlingen i et slikt fagforum.*

Sak 05/15 Gjennomgående billettering – arbeid med forprosjekt

Sekretariatet orienterte kort om arbeidet i forprosjektet, resultater så langt og samarbeidet med nasjonalt billettsystem i regi av Vegdirektoratet. Det er viktig at det arbeides mot et møte hvor fylkeskommunene på Østlandet (inkl. representanter fra kollektivselskapene) kan delta sammen med representanter fra NSB, Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet for å bli enige om første trinn fram mot et helhetlig og gjennomgående billettsystem.

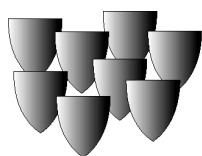
Videre skisserte sekretariatet et opplegg for arbeidet framover med følgende elementer:

- Foreløpig sak til rådmannsutvalgets møte 13. februar
- Møte i arbeidsgruppe for nasjonalt takstsystem 11. februar
- Supplerende informasjon til rådmannsutvalget i møte 13. februar
- Revidert sak til kontaktutvalgets møte 6. mars
- Konklusjoner fra Vegdirektoratet om første trinn i et nasjonalt billettsystem?
- Supplerende informasjon til kontaktutvalget i møte 6. mars. Forslag om at kontaktutvalget gir sitt samtykke til å holde et samordningsmøte mellom fylkeskommunene, NSB, Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet i april-mai
- Sak til fagpolitisk utvalg for samferdsel i møte 22. mai
- Viderebehandling i kontaktutvalget 5. juni.
- Gjennomføring av første trinn gjennomgående billettering 1. februar 2016?

Fagpolitisk utvalg ga full støtte til å arbeide etter den skisserte framdriftsplanen.

Eventuelt

Det ble ikke tid til å behandle innmeldt forslag fra Olav Moe om å diskutere Enova sitt nye mandat innenfor Transportsektoren.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
07/15	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	22.05.2015

Forslag til revidert Østlandspakke –behandling av høringsuttalelser

Fem av fylkeskommunene har så langt ferdigbehandlet saken, og i to av fylkeskommunene foreligger det innstilling fra hovedutvalg for samferdsel. Det er ingen uttalelser som så langt går imot kontaktutvalgets foreløpige vedtak av 6. mars 2015, men det er noen forslag om tilføyelser.

Saken legges fram for fagpolitisk utvalg for anbefaling til kontaktutvalgets møte 5. juni 2015.

Høringsuttalelser fra fylkeskommunene

Akershus fylkeskommune

Hovedutvalg for samferdsel 06.05.2015 – sluttbehandling i fylkestinget 18.05.2015:

Fylkestinget gir sin tilslutning til «Revidert Østlandspakke 2018-2027», som Østlandssamarbeidets innspill til Nasjonal Transportplan og som Østlandssamarbeidets Kontaktutvalg fattet vedtak om i de 6 nedenforstående punktene:

1. Revidert Østlandspakke 2018-2027 skal bidra til å følge opp nasjonale målsettinger gitt gjennom klimaforliket i 2008 og Nasjonal transportplan 2014-2023. Samtidig viser den de store utfordringene man har på Østlandet og de viktigste samferdselspolitiske tiltak for å sikre en balansert og bærekraftig utvikling innen landsdelen.
2. Utvikling av jernbanen:
 - Hele InterCity-utbyggingen må forseres, slik at den blir fullført innen 2027. Dette er viktigste samferdselstiltak for Oslo kommune og alle fylkeskommunene på Østlandet, og er således disse fylkenes førsteprioritet. Regjeringen og Stortinget må snarest fatte nødvendige vedtak slik at planarbeid og utbygging tilpasses en slik fremdriftsplan.
 - Tilbudet på de øvrige jernbanene på Østlandet som Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen, Østfoldbanen Østre linje, Spikkestadbanen og hovedbanen til

Eidsvoll må styrkes. Nødvendige tiltak må iverksettes når KVVU-en for Oslo-Navet foreligger våren 2015, slik at Oslostunnelen ikke blir en flaskehals etter at InterCity-utbyggingen er fullført.

- Tilbudet på de øvrige jernbanene som Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen, Østfoldbanen Østre linje, Spikkestadbanen og hovedbanen til Eidsvoll på Østlandet må styrkes. Kapasiteten må økes ved bygging av nye kryssingsspor slik at det kan kjøres halvtimes ruter på faste minutt-tall i rushtidene. Dette vil forsterke utviklingen av et helhetlig og effektivt kollektivtrafikksystem.
- Økt persontransport med jernbane er avhengig av at kapasitet og regularitet bedres. Dette betinger økt satsing på vedlikehold og fornyelse, i tillegg til utbygging av nye dobbeltspor.
- Økt persontransport med jernbane er avhengig av at kapasitet og regularitet bedres. Dette betinger økt satsing på vedlikehold og fornyelse, i tillegg til utbygging av nye dobbeltspor.

3. Mer effektiv og miljøvennlig godstransport:

- Økt godstransport med jernbane er helt avhengig av at påliteligheten og regulariteten til jernbanen økes. I tillegg til InterCity-utbyggingen er det nødvendig med økt satsing på vedlikehold og utbygging av kryssingsspor.
- Arbeidet med oppgradering av Alnabruterminalen bør starte umiddelbart, og terminalen bør utbygges i takt med forventet behov.
- Når KVVU-en om godsterminaler i Oslofjordområdet foreligger, må det igangsettes prosesser for å sikre arealer til nødvendige avlastningsterminaler til Alnabru.
- Elektrifisering av gjenstående jernbanestrekninger vil bidra til mer effektiv og klimavennlig godstransport – ikke minst vil dette være viktig for den økende tømmertransporten.

4. Fortsatt utbyggingen av hovedvegene:

- Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet.
- Staten må ta ansvar for minst 50 % av finansieringen av bompengeprosjekter på Østlandet (utenom Oslopakke 3). Ved kostnadsøkninger må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.
- Følgende riksvegutbygginger bør prioriteres:
 - Hovedvegene i de fem nasjonale transport-korridorene gjennom Østlandet
 - Gode transportårer utenom Oslo (Ring 4 utenom Oslo)
 - Økte rammer for å styrke trafiksikkerheten
- Etter forvaltningsreformen er fylkeskommunene blitt landets største vegeier. Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til i løpet av 10-15 år å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av fylkesveger overtatt fra staten, og settes i stand til å ruste opp viktige beredskapsveger.

5. Kollektivtrafikken må styrkes vesentlig:

- Rammen for ordningen med gjensidig forpliktende, langsiktige bymiljøavtaler må utvides, og ordningen må omfatte flere byområder enn de ni det er lagt opp til i

dag. Avtalene må tilpasses forholdene avhengig av bystørrelse og konkrete utfordringer.

- Fylkeskommunene må få nødvendige midler til å opprettholde og styrke kollektivtilbudet.
- Fylkeskommunene anbefales å ta et sterkere ansvar enn tidligere for utviklingen av kollektivknutepunktene, men det forutsetter at fylkeskommunene settes økonomisk i stand til å gjennomføre sitt utvidete ansvar for kollektivtrafikk og knutepunktutvikling.
- Kommunene må i samarbeid med fylkeskommunene og andre relevante aktører sørge for at bolig- og næringsutbygging i størst mulig grad skjer tilknyttet kollektivknutepunktene.

6. Klimahensyn må ivaretas i samferdselspolitikken:

- Nasjonale mål om at økningen i persontransporten skal kunne tas med kollektivtrafikk sykkel og gange må tillegges stor vekt i areal- og transportutviklingen.
- Utbygging av infrastruktur for el-biler er viktig, samt utvikling og bruk av alternativt drivstoff som biogass og hydrogen.
- Tilpasningstiltak for klimaendringer må innarbeides innen all planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur.

Akershus fylkesting ber også om at følgende 2 vedtakspunkter tas med som Østlanssamarbeidets innspill til Nasjonal Transportplan 2018-2027:

7. Akershus og Oslo har i dag over 60 prosent av alle jernbanereiser i landet. For å tilrettelegge for et godt helhetlig kollektivtilbud kreves det en god samordning mellom Ruters omfattende kollektivtilbud og jernbanetilbudet som staten har ansvar for. For å sikre en mer robust og effektiv samordning mellom lokale og regionale togjenester med resten av kollektivtilbudet, bør det derfor vurderes om ikke Akershus fylkeskommune og Oslo kommune bør overta kjøpsansvaret for disse reisene på vegne av Samferdselsdepartementet.
8. For Norge er den grensekryssende strekningen mellom Halden og Trollhättan svært viktig både for gods- og passasjertrafikken. Det er lagt opp til at Intercity-utbyggingen med dobbeltspor fra Oslo til Halden skal slutføres i 2030. Det bør derfor være et mål at videreføringen med utbygging av et sammenhengende dobbeltspor fram til Trollhättan på svensk side, også ferdigstilles i 2030. Hele jernbanestrekningen Oslo -Gøteborg vil da fremstå som et moderne og fremtidsrettet jernbanenett av høy kvalitet og vil innebære betydelige fordeler både for befolkning og næringsliv i Norge og Sverige.

Forslag som følger saken:

Fra Inger Johanne Bjørnstad (V)

Endringsforslag 1:

Kontaktutvalgets vedtak 6.mars 2015. Pkt «2. Utvikling av jernbanen» - 2. kulepunkt endres til:

«Tilbudet på de øvrige jernbanene på Østlandet må også styrkes. Kapasiteten må økes

ved bygging av nye kryssingsspor slik at de kan kjøres halvtimes ruter på faste minuttall i rushtidene, eller bedre. Reisetiden må også forbedres på de øvrige jernbanene på Østlandet.»

Endringsforslag 2

I avsnitt 3.4 «Andre jernbanestrekninger på Østlandet».

De to mest glemte av de glemte grenbanene, Spikkestadbanen og Hovedbanen på Øvre Romerike må beskrives på lik linje med de andre. Følgende to avsnitt legges inn fra side 18 i dokumentet:

Spikkestadbanen

Spikkestadbanen dekker de sørlige områder av Asker kommune samt Røyken kommune. Røyken er den raskest voksende kommunen i Buskerud. Asker kommune og Plansamarbeidet i Akershus har utpekt Spikkestadkorridoren, med Heggedal, som prioriterte vekstområde.

Spikkestadbanen fikk en forverret reisetid ifbm. Ruteplan 2012. Dette har medført at biltrafikken på to av Norges mest trafikkerte fylkesveier, Røykenveien og Slemmestadveien (hver med ÅDT 19.000 kjøretøy), gjennom tettbygget område, nå har økende framkommelighetsproblemer.

Det må igangsettes en KVVU for å utrede hvordan tog til/fra Spikkestadlinja skal kunne benytte Askerbanen. Med, en ny kryssing på Asker stasjon vil reisetidsgevinsten kunne bli opptil 15 minutter.

Hovedbanen – Øvre Romerike

Lokaltog på Hovedbanen fra Lillestrøm og nordover via Jessheim til Dal må oppgraderes til et dobbeltspor som kan gi et konkurransekraftig persontog til Øvre Romerike, med kobling til Gardermoen. Dette er viktig for å utvikle Gardermobyen (Jessheim) som boog arbeidsområde. I tillegg må det bygges nye stasjoner som kan ta dobbelt så lange tog ved Frogner/Lindeberg, nye Jessheim Nord og Minnesund/Langset.

Godstrafikken til hele Norge nord for Bergen bruker Hovedbanen til/fra Alnabruterminalen i Oslo. Jernbaneverkets mulighetsstudie viser, at med et nytt kombinert godsog persontogspor fra Lillestrøm til Dal, så kan man mangedoble godskapasiteten på Hovedbanen.

Fra Siri Hov Eggen (Ap)

«Signalproblemene i Oslo og Akershus krever at det planlagte ERTMS-signalanlegget blir installert uten forsinkelse og vesentlig raskere enn planlagt med gjennomføringsstart i inneværende Transportplan-periode.»

Buskerud fylkeskommune

Fylkesutvalget vedtok den 14.4.2015 i sak 38/2015 følgende (enstemmig):

Fylkesutvalget i Buskerud slutter seg til forslaget til revidert Østlandspakke for samferdselsinfrastruktur på Østlandet. Østlandspakka blir Østlandssamarbeidets innspill til Nasjonal Transportplan 2018-27.

Hedmark og Oppland fylkeskommuner

Fylkestingene i Hedmark og Oppland behandlet «Revidert utkast til Østlandspakke» som innspill til Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2027 i felles fylkesting 22.04.2015:

Fylkestinget slutter seg til de hovedprioriteringer som Revidert Østlandspakke skisserer for å få til forsert samferdselsutbygging på Østlandet med sikte på å oppnå reduksjon i ulykker, bedre framkommelighet for næringslivet og rasjonell miljøvennlig avvikling av persontransporten.

Fylkestinget understreker viktigheten av:

- 1. Forsert utbygging av hele InterCity- området slik at det blir fullført innen 2027. Dette er viktigste samferdselstiltak på Østlandet og det må derfor snarest fattes nødvendige vedtak slik at planarbeid og utbygging tilpasses en slik framdriftsplan.*
 - Tilbudet på grenbanene Kongsvinger- og Gjøvikbanen må styrkes. Kapasiteten må økes ved bygging av nye kryssingsspor. Dette vil forsterke utviklingen av et helhetlig og effektivt kollektivtrafikksystem.*
 - Røros- og Solørbanen elektrifiseres slik at banene kan avlaste Dovrebanen både når det gjelder person- og godstransport. Dette vil være viktig for den økende tømmertransporten og bidra til mer effektiv og klimavennlig transport.*
 - Arbeidet med oppgradering av Alnabruterminalen bør starte umiddelbart og utbygges i takt med forventet behov.*
 - Det bør planlegges for utbygging av nødvendige avlastningsterminaler til Alnabruterminalen bl.a. i Kongsvingerområdet.*
- 2. Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet. For Innlandet gjelder dette Rv 4, E6, E16 og Rv 3/25, Rv 3.*
 - Staten må ta ansvaret for minst 50 % av finansieringen av bompengeprosjekter på Østlandet. Ved kostnadsøkninger må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.*
 - Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av fylkesvegene herunder viktige beredskapsveger.*
- 3. Kollektivtrafikken må styrkes vesentlig. Ordningen med forpliktende, langsiktige bymiljøavtaler må utvides til å omfatte flere byområder enn de ni det er lagt opp til i dag bl.a. Mjøsområdet.*
 - Fylkeskommunene må få nødvendige midler til å opprettholde og styrke kollektivtilbudet og finansiere infrastruktur for å oppnå større grad av universell utforming i kollektivtransporten.*
 - Fylkeskommunene må også settes økonomisk i stand til å gjennomføre sitt ansvar når det gjelder knutepunktutvikling.*
 - 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 og tilpasningstiltak for klimaendringer må innarbeides i all planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur.*

Oslo kommune

Uttalelse vil komme.

Telemark fylkeskommune

Behandling i hovedutvalg for samferdsel 04.05.2015 – sluttbehandling i fylkesutvalget 21.05.2015.

Telemark fylkeskommune støtter forslaget til «Revidert Østlandspakke, Innspill til Nasjonal transportplan 2018-2027» og vil legge det til grunn for det videre arbeid med Nasjonal transportplan 2018-2027.

Vestfold fylkeskommune

Fylkestinget i Vestfold fylkeskommune har behandlet revidert Østlandspakke 2018-2027, i sak 26/15. Vestfold fylkeskommune slutter seg til revidert Østlandspakke 2018-2027, og er enig i at full InterCity-utbygging skal ha 1. prioritet.

Fylkeskommunen vil særlig understreke betydningen av følgende punkter:

- *Fylkeskommunen støtter at fylkeskommunene i løpet av 10-15 år må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslepet knyttet til både investeringer og drift/vedlikehold på fylkesvegnettet. Etter forvaltningsreformen overtok fylkeskommunene et veinett fra Staten med et stort drift-/vedlikeholdsetterslep. For fylkeskommunene er investeringssetterslepet enda større. Dette er et tema som har fått liten nasjonal oppmerksomhet, og Vestfold fylkeskommune mener synliggjøring av investeringssetterslepet må være en viktig del av Østlandspakken.*
- *Det er avgjørende at fylkeskommunene settes i stand til å ruste opp viktige beredskapsveier. I Vestfold har dette blitt tydelig i forbindelse med kollapsen av Skjeggestadbrua på E18 i Holmestrand kommune. Fylkeskommunen mener Staten har et betydelig ansvar for og interesse i et fungerende beredskapsveinett, og anser at det ikke er fylkeskommunens oppgave alene å sørge for effektive og trafikksikre beredskapsveier. Vestfold fylkeskommune anmoder Østlandssamarbeidet om at Østlandspakken må poengtere Statens ansvar og interesse for effektive og trafikksikre beredskapsveier på fylkesveinettet.*
- *Østlandspakken framholder betydningen av å utvide ordningen med bymiljøavtaler til å gjelde flere enn de ni byene/byområdene som har vært del av framtidens byer. Dette budskapet bør forsterkes ytterligere nå som også Strategi- og analysefasen til NTP 2018-2027 viser til flere byer med innbyggertall over 40.000 som bør være aktuelle for bymiljøavtale.*

Østfold fylkeskommune

Fylkestingets vedtak 30.04.2015

1. *Fylkestinget i Østfold konstaterer at Østlandet er navet i det nasjonale transportsystemet, og de viktigste forbindelsene mellom Norge og utlandet går gjennom landsdelen. Et velfungerende transportsystem på Østlandet er avgjørende for hele landet. Både for næringslivet og befolkningen ide andre landsdelene vil kapasiteten i transportsystemet på Østlandet være av stor betydning. Flaskehalsen på Østlandet gir negative virkninger i form av lengre transporttid til og fra de andre landsdelene.*

Fylkestinget viser også til Statistisk sentralbyrå (SSB) som i sin befolkningsprognose juni 2014 (middeialternativet) anslår at det i 2030 vil bo ca. 3 millioner innbyggere i de åtte Østlandsfylkene - en vekst på 17 prosent eller nesten 450.000 flere mennesker mer enn i 2014. I Oslo og Akershus forventes veksten å bli over 20 prosent. I perioden 2030-2040 forventes befolkningen på Østlandet å øke med ytterligere 200.000.

Fylkestinget forutsetter at utbyggingsplanene i Nasjonal transportplan 2014-2023 gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i 2013.

Stor befolkningsvekst og økning i transportbehovet gjør at det etter Fylkestingets mening må tilrettelegges for følgende:

A. Utvikling av jernbanen

- *Hele 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 Oslostunnelen 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, regularitet og punktlighet bedres. Dette betinger økt satsing på vedlikehold og fornyelse, i tillegg til utbygging av nye dobbeltspor.*

B. Mer effektive og miljøvennlig godstransport

- *Økt godstransport med jernbane er helt avhengig av at påliteligheten og regulariteten til jernbanen økes. I tillegg til InterCity-utbyggingen er det nødvendig med økt satsing på vedlikehold og utbygging av kryssingsspor.*
- *Arbeidet med oppgradering av Alnabruterminalen bør starte umiddelbart, og terminalen bør utbygges i takt med forventet behov.*
- *Når KVU-en om godsterminaler i Oslofjordområdet foreligger, må det igangsettes prosesser for å sikre arealer til nødvendige avlastningsterminaler til*

Alnabru.

- *Elektrifisering av gjenstående jernbanestrekninger vil bidra til mer effektiv og klimavennlig godstransport – ikke minst vil dette være viktig for den økende tømmertransporten.*

C. Fortsatt utbygging 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 Oslopakke3). Ved kostnadsøkninger må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.*
- *Følgende riksvegutbygginger bør prioriteres:*
 - *Hovedvegene i de fem nasjonale transport-korridorene gjennom Østlandet*
 - *Godetransportårer utenom Oslo*
 - *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.*

D. Kollektivtrafikken må styrkes vesentlig

- *Ordningen med gjensidig forpliktende, langsiktige bymiljøavtaler må utvides til å omfatte flere byområder enn de ni det er lagt opp til i dag. Avtalene må tilpasses forholdene avhengig av bystørrelse og konkrete utfordringer.*
- *Fylkeskommunene må få nødvendige midler til å opprettholde og styrke kollektivtilbudet 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.*

E. Klimahensyn må ivaretas i kollektivtrafikken

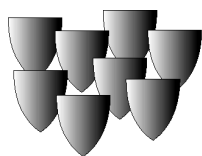
- *Nasjonale mål om at økningen i persontransporten skal kunne tas med kollektivtrafikk sykkel og gange må tillegges stor vekt i areal- og transportutviklingen.*
- *Utbygging av infrastruktur for el-biler er viktig, samt utvikling og bruk av alternativt drivstoff som biogass og hydrogen.*
- *Tilpasningstiltak for klimaendringer må innarbeides innen all planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur*

2. *Fylkestinget er enig i at Kontaktutvalgets synspunkter fremhevet i punkt 1 oversendes de statlige transportetatene og Samferdselsdepartementet som felles*

innspill i planfasen for NTP 2018-2027.

Endeligversjon av revidert Østlandspakke oversendes etter kontaktutvalgets behandling 5. juni 2015.

3. *Fylkestinget ber Samferdselsdepartementet om snarest, og senest i budsjettforslaget for 2016, å fremme forslag som sikrer at Jernbaneverket får planleggingskapasitet som muliggjør tilrettelegging for en utbygging av InterCity-triangelet innen 2027.*
4.
 - *Det er vesentlig for Østfold at våre jernbaner enkelt knyttes til direkte forbindelse Ski-Oslo. Vi er sterkt imot å innføre flere stopp på denne strekningen.*
 - *Østfold framholder at Østre linje må få en standard som tilsvarer intercityforbindelsene.*



Saksnr	Utvalg	Møtedato
08/15	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	22.05.2015

Gjennomgående billettering – anbefalinger for første fase

Anbefaling til kontaktutvalget:

Oslo kommune og fylkeskommunene innen Østlandssamarbeidet tar i bruk likelydende kundekategorier i løpet av 2016, med følgende inndeling etter alder:

<i>Barn gratis</i>	<i>Alle personer opp til fylte 4 år.</i>
<i>Barn 50 % rabatt</i>	<i>Personer fra og med 4 år til og med 17 år.</i>
<i>Ungdom</i>	<i>Personer fra og med 18 år og til og med 19 år.</i>
<i>Voksen</i>	<i>Personer fra og med 20 år til og med 66 år</i>
<i>Senior (honnør)</i>	<i>Alle personer fra og med 67 år</i>

I tillegg videreføres kundekategorier basert på aktivitet og funksjonsevne.

Det anbefales at man i første omgang legger til grunn forretningsregler basert på eksisterende bestemmelser og bransjestandard.

Bakgrunn

Ved brev av 25. august 2014 fra fylkesordfører i Oppland ble Østlandssamarbeidet oppfordret 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 billettsamarbeid på tvers av fylkene.

Henvendelsen fra Oppland fylkeskommune ble fulgt opp med diskusjon i møte i fagpolitisk utvalg for samferdsel i møte 19. september og med sak til kontaktutvalget i møte 24. oktober 2014 (sak 25/14). Kontaktutvalget fattet følgende vedtak:

Stortingets vedtak 17. juni 2014, om gjennomgående billettering på nasjonalt nivå, er spesielt viktig for de kollektivreisende på Østlandet – det er der de fleste grensekryssende kollektivreiser foregår.

Kontaktutvalget gir sin tilslutning til at det i samarbeid med Vegdirektoratet settes i gang et forprosjekt for å konkretisere muligheter og konsekvenser av gjennomgående billettering i fylkene på Østlandet.

Samferdselsdepartementet orienteres om arbeidet gjennom et eget brev.

Oppfølging i Østlandssamarbeidet

Gjennom nevnte forprosjekt ble det tatt sikte på å anslå noen økonomiske virkninger av et forenklet billettsystem – et system som er enkelt for de som reiser gjennom flere fylker, og som også forenkler opplegget for automatisk billettkjøp. Opplegg for forprosjektet ble utformet etter samtaler med representanter fra Vegdirektoratet, Interoperabilitetstjenester AS og Ruter As.

Datainnsamling i prosjektet ble gjort i november-desember 2014. Foreløpige resultater ble diskutert i et møte i Østlandssamarbeidets billetteringsgruppe 12. desember 2014. Det var enighet om at det viktigste er å standardisere billettkategorier og aldersgrenser. Rabatter er sannsynligvis ikke mulig å samordne fullt ut.

Fagpolitisk utvalg for samferdsel ble orientert om arbeidet i sitt møte 30. januar 2015, og ga i samme møte sin tilslutning til en skisse til arbeidsopplegg våren 2015.

Kontaktutvalget ble i møte 6. mars 2015 orientert om resultatene av forprosjektet og forslag til opplegg for et samordningsmøte. Kontaktutvalget fattet følgende vedtak i sak 5/15:

Kontaktutvalget gir sin tilslutning til hovedtrekkene i det foreslåtte opplegg for å komme fram til første fase i et opplegg for gjennomgående billettering.

Hensynet til at løsningen skal være økonomisk gjennomførbar for Oslo kommune og alle fylkeskommunene må ivaretas.

Det søkes arrangert et samordningsmøte mellom fylkeskommunene, NSB, Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet 6. mai 2015.

Samordningsmøte 6. mai 2015

Et notat med bakgrunnsmateriale og anbefalinger ble sendt ut i forkant av samordningsmøtet 6. mai, jf. vedlegg 1. I overkant av 30 personer deltok på møtet, jf. vedlegg 2.

Anbefalingen fra Østlandssamarbeidets administrative arbeidsgruppe er at følgende felles kundekategorier tas i bruk fra 2016 (mer utfyllende omtale av kundekategoriene i vedlegg 1):

- Barn gratis. Alle personer opp til fylte 4 år.
- Barn 50 % rabatt. Personer fra og med 4 år til og med 17 år. Rabatt i forhold til den pris en voksen betaler for en reise – både på enkeltbilletter og periodebilletter.
- Ungdom. Personer fra og med 18 år og til og med 19 år.
- Voksen. Personer fra og med 20 år til og med 66 år
- Senior (honnør). Alle personer fra og med 67 år
- I tillegg kundekategorier basert på aktivitet og funksjonsevne

Det var bred enighet i møtet om at det er nødvendig med en trinnvis prosess for å realisere et opplegg med gjennomgående billettering. Første nødvendig skritt er å bli enige om felles brukerkategorier, noe som bør kunne komme på plass i 2016.

Det var noe ulike synspunkter på hvor store skritt som er nødvendig å ta for at kundene skal merke en forskjell. Det var enighet om at den anbefalte justeringen av øvre aldersgrense for barn, fra 16 til 18 år, kan være noe som bidrar til at kundene merker forskjell.

Flere av fylkeskommunene på Østlandet har innført kundekategorien «Ung voksen» - foreløpig med noe ulik øvre aldersgrense. Mange av deltakerne i samordningsmøtet mente at innføring av ung voksen som en felles kategori hadde vært ønskelig, men at dette ikke er mulig økonomisk uten et aktivt bidrag fra nasjonale myndigheter.

Et tredje alternativ som ble diskutert, og som ikke tidligere har vært tatt med ut fra signaler om økonomi, var å lage en felles kundekategori «Barn/ungdom», omfattende alle fra og med 4 år til og med 19 år.

Vegdirektoratet forventes å komme med sin anbefaling om kundekategorier i rapport til Samferdselsdepartementet i mai 2015.

Vedlegg 1

Bakgrunn

I regi av ulike instanser og organer har det gjennom mange år vært arbeidet for å få til enkle og kundevennlige billettløsninger – løsninger som også kan benyttes på tvers av administrative områder og driftsarter. Fram til nå har manglende teknisk og forretningsmessig samordning gjort gjennomgående billettering vanskelig, men disse begrensningene er nå i ferd med å bli fjernet.

Stortinget vedtok 17. juni 2014 et representantforslag om å etablere et felles billettsystem for kollektivtransport i hele landet:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til å opprette en nasjonal ordning med tilbud om elektronisk billett for sømløse kollektivreiser over hele landet, i samarbeid mellom de ulike aktørene.»

Hva er en sømløs kollektivreise?

Storingsvedtaket om sømløse kollektivreiser er tolket ulikt av de ulike media som har publisert materiale om Stortingets anmodningsvedtak fra 17. juni 2014. Ut i fra ulike tolkninger av anmodningsvedtaket, kan det se ut som om at en sømløs kollektivreise innebærer at:

En kunde kan reise med ett og samme billettmedium på alle kollektive transportmidler over hele landet. For reiser som går over to eller flere administrative områder skal kunden kunne bruke ett produkt som gjelder i alle de aktuelle administrative områdene.

Forutsetninger fra Østlandssamarbeidet

Fylkeskommunene på Østlandet er opptatt av at de reisende skal kunne tilbys gjennomgående billetter ved kjøp av kollektivreiser. Kundekategoriene må være mest mulig like og billettsystemene enkle og kundevennlige. Samtidig er økonomien i fylkeskommunene under sterkt press, og kontaktutvalget understreket derfor i sitt møte 6. mars 2015 at ***de fellesløsninger man legger opp til, må være økonomisk gjennomførbare for Oslo kommune og alle fylkeskommunene.***

Noen avgjørende elementer for sømløs billettering

Gjennomgående billettering, og at kollektivreisende skal kunne bruke samme billettmedium innen ulike administrative kollektivområder, krever teknisk, funksjonell og kontraktuell samordning. Samordningen må både ivareta ***hensynet til kundene*** (mest mulig likt/gjenkjennbart og enkelt) og nødvendig teknisk, funksjonell og forretningsmessig ***samordning i baksystemene.***

Kundekategorier

For å etablere et system med gjennomgående billettering, må kundekategorien være den samme for alle delstrekninger og alle operatører som er involvert i gjennomføringen av en konkret reise. Det hjelper ikke at et billettmedium (se forklaring i vedlegg 1) kan kommunisere med en kortleser og utveksle informasjon, dersom informasjonen betyr forskjellige ting hos de ulike operatørene.

Ulike selskaper/operatører har i dag noe forskjellige kundekategorier. Norge er på ingen måte i en særstilling i så måte. SINTEF har i en rapport fra 2015¹ påvist at det i de fleste europeiske land opereres med ulike kundekategorier både mellom landene og innen det enkelte land.

Fylkeskommunene og selskapene som opererer kollektivtrafikken på Østlandet, har noe ulike kundekategorier. Spesielt gjelder det for unge voksne, der det i Buskerud, Hedmark, Telemark, Vestfold og Østfold er innført en kundekategori «ung voksen» som er mer gunstig for den aktuelle kundegruppa enn det disse pr dato får ved tilsvarende reise i Akershus, Oslo og Oppland – eller ved reise med NSB.

Samordning av kundekategorier har normalt økonomiske konsekvenser, fordi det vanligvis er knyttet rabatter til billetter for andre kundegrupper enn «voksen». Omfanget av økonomiske konsekvenser vil avhenge av antall kunder som blir berørt ved en endring av kundekategori og hvilken rabatt kundene får.

Som grunnlag for diskusjon mellom fylkeskommunene, har Østlandssamarbeidet fått gjort en beregning av økonomiske virkninger av like alderskategorier og rabattsatser, basert på fire forskjellige forutsetninger. Hovedtrekk av beregningene er gjengitt i vedlegg 2. Fullstendig beregning finnes på nettsiden <http://www.ostsam.no/file=30433>.

Rabatter

I ovennevnte beregninger for Østlandssamarbeidet er det for enkelhets skyld lagt til grunn 50 % rabatt i nesten alle beregningseksemplene. Gjennom diskusjoner i administrative grupper, både nasjonalt og innen Østlandssamarbeidet, er anbefalingen at det må være opp til hver fylkeskommune/selskap å bestemme om det skal gis rabatt til en kundegruppe som ikke omfattes av de landsomfattende ordningene, og hvor stor rabatten i tilfelle skal være. De landsomfattende sosiale rabattordningene med 50 prosent rabatt på enkeltbillett gjelder for honnørreisende, barn og vernepliktige/sivile vernepliktige. Ordningene gjelder kun for personer som reiser med tilskuddsberettiget kollektivtransport.

Liten eller ingen rabatt (utenom de landsomfattende ordningene) hos noen selskaper vil redusere økonomiske virkninger ved samordning av kundekategorier. Det er derfor mulig å tenke seg at et selskap kan ha en kundekategori (utenom «voksen») som gis null rabatt, eksempelvis «ung voksen», men at kundekategorien innføres for å være på linje med kundekategoriene hos tilliggende fylker/selskaper.

Nærmere om kriterier for kundekategorier og anbefalinger

Det er tre kriterier som vanligvis legges til grunn for definisjon av kundekategorier:

- Alder – barn, ungdom, voksen, honnør/senior
- Aktivitet – student, vernepliktig/militær, ledsager
- Nedsatt funksjonsevne – bevegelsehemning, hørselshemning, synshemning og andre forhold som gir rett til uførepensjon

Etterfølgende forslag til kundekategorier er primært rettet mot kollektivtransport som mottar offentlig tilskudd. Om kommersielle ruter (som ikke mottar tilskudd) finner grunnlag for å benytte de samme kundekategoriene, vil dette være en fordel for kollektivtransportens kunder.

¹ SINTEF rapport A26777: Harmonisering av kundekategorier og produkter i sømløse kollektivreiser

Kundekategorier etter alder

I de administrative arbeidsgruppene har det vært diskusjoner om øvre og nedre alder for ulike kundekategorier, da det finnes gode begrunnelser for å velge det ene eller det andre. Ut fra hensyn til hva som er mest vanlig i dag, men som samtidig kan rette opp «urimelige» forhold, foreslår Østlandssamarbeidets administrative arbeidsgruppe (se vedlegg 3) etterfølgende kundekategorier basert på alder. De økonomiske beregningene (vedlegg 2) indikerer et samlet inntektstap på en prosent ved dette alternativet – om rabatter og priser holdes uendret.

Kundekategori	Definisjon (stikkord)	Kommentar
Barn gratis	Alle personer opp til fylte 4 år.	Dette er en grense både NSB og alle offentlige selskaper i dag praktiserer. Noen mener at grensa burde være opp til 6 år, som er skolepliktig alder, mens eksempelvis de kommersielle busselskapene gjerne ville hatt en lavere grense – ut fra når et barn opptar eget sete.
Barn 50 % rabatt	Personer fra og med 4 år til og med 17 år. Rabatt i forhold til den pris en voksen betaler for en reise – både på enkeltbilletter og periodebilletter.	Alle selskapene har i dag 15 år som øvre grense for barn, som fra og med 16 år må betale voksenpris for enkeltbillett. Dette oppfattes av mange som sterkt urimelig, da nedre grense for voksen/myndighetsalder er 18 år. For periodebillett kan denne aldersgruppa få rabatt gjennom kjøp av ungdomskort.
Ungdom	Personer fra og med 18 år og til og med 19 år.	Ungdom gis mulighet til å kjøpe periodekort med spesielle rabatter, men må fortsatt betale voksenpris for enkeltbilletter.
Voksen	Personer fra og med 20 år til og med 66 år	Betaler full pris for enkeltbillett og periodebillett, men sistnevnte gir betydelig rabatt i forhold til daglig kjøp av enkeltbillett. Fem av fylkene på Østlandet har egen ordning for unge voksne, se egen omtale nedenfor.
Senior (honnør)	Alle personer fra og med 67 år ²	Nåværende betegnelse er «honnør», som også brukes for andre grupper med samme rabatt. Senior skal i henhold til gjeldende regler ha 50 % rabatt på enkeltreiser.

Kundekategorien «ung voksen» er innført på bussruter i fem av fylkene på Østlandet, men med noe ulike aldersgrenser og produkter:

Fylke	Aldersgruppe	Kort om produktet
Buskerud	20-25 år	Periodebillett for 30 dager, gjelder i alle soner på Brakars linjer
Hedmark	20-29 år	Periodebillett for 14 eller 30 dager, pris avhengig av antall soner
Telemark	20-29 år	Periodebillett for 30 dager, pris avhengig av antall soner
Vestfold	20-29 år	Periodebillett for 7, 14 eller 30 dager, fast pris for hele Vestfold
Østfold	20-24 år	Periodebillett for 7, 30 eller 180 dager, fast pris for hele Østfold

² I forhold til gjeldende regler, gjengitt på www.regjeringen.no/nb/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/id1387/, representerer dette en viss innstramning, da honnør i dag også omfatter ektefelle/partner til person over 67 år.

«Ung voksen» kan fortsatt være et lokalt produkt innen kundekategorien voksen, selv om det ikke inngår i felles kundekategorier nasjonalt eller for hele Østlandet.

Kundekategori basert på funksjonsevne

Kundekategori	Definisjon (stikkord)
Nedsatt funksjonsevne	Alle personer som oppfyller nærmere definerte krav til nedsatt funksjonsevne for: <ul style="list-style-type: none"> • Bevegelseshemmede • Hørselshemmede • Synshemmede • Personer som mottar uførepensjon • Utviklingshemmede

Kundekategorier basert på aktivitet

Kundekategori	Definisjon (stikkord)
Student	Alle personer t.o.m. 29 år som studerer ved offentlig godkjent fagskole, høyskole og universitet som hovedbeskjeftigelse. Aldersbegrensningen er i samsvar med den som er brukt i nåværende forordning fra Samferdselsdepartementet. I henhold til samme forordning skal kundekategorien «student» ha 40 % rabatt på den prisen en voksen betaler for tilsvarende periodekort.
Vernepliktig	Alle personer som gjennomfører ordinær tjeneste iht. Lov om verneplikt. Med ordinær tjeneste menes førstegangstjeneste og repetisjonstjeneste. Kundekategorien «Vernepliktig» skal i henhold til gjeldende regler ha 50 % rabatt på den prisen en voksen betaler for en tilsvarende enkeltreisebillett.
Ledsager	Alle personer som ledsager en person i kundekategorien «Nedsatt funksjonsevne» og hvor den med nedsatt funksjonsevne ikke kan reise alene. Det mest vanlige produktet for denne kundekategorien vil være enkeltbillett. Prisreglene bestemmes av den enkelte produkteier.

Samordning av forretningsregler - ansvar overfor kundene

Når det skal etableres et system for sømløse kollektivreiser, må en i tillegg til regler for avregning mellom de ulike aktørene, ta høyde for dagens regelverk innen passasjerrettigheter, aktørenes nåværende betingelser og ønsket grad av samordning og ansvarsfordeling.

Tilretteleggingen kan gjøres på ulike måter og i forskjellige trinn:

- Forretningsreglene kan være avgrenset til de vilkår som den enkelte operatør stiller for den enkelte strekning, slik at et billett kjøp kun er å forstå som et kjøp av en serie unike og selvstendige produkter.

- Forretningsreglene kan utformes slik at et billett kjøp, eksempelvis gjennom en nasjonal reiseplanlegger, er å forstå som kjøp av et felles reiseprodukt hvor operatørene bærer et kollektivt ansvar for hele reisen.

Hvis det skal innføres et prinsipp om at operatørene bærer et kollektivt ansvar for reisen i sin helhet, innebærer det en utvidelse av passasjerrettighetene i dag, hvor eksempelvis busspassasjerer vil få de samme rettighetene som togpassasjerer, gitt at billetten er kjøpt som en gjennomgående reise i et felles grensesnitt. Det foreligger i dag ikke en felles lovgivning for passasjerrettigheter med ulike transportmidler.

Det anbefales at man i første omgang legger til grunn forretningsregler basert på eksisterende bestemmelser og bransjestandard.

På noe lengre sikt bør det arbeides for en sterkere samordning, ved å etablere prinsipper for (1) en generell refusjonsbestemmelse, (2) refusjon ved omlegging av reisen, (3) erstatning, (4) assistanse og (5) ansvar ved innstilling av reise, forsinkelser eller tapt korrespondanse.

Teknisk og funksjonell samordning – gjenstående utfordringer

Selv om gjennomgående bruk av reisepenger og muligheten til å bruke reisekort på tvers av selskapene (kortinteroperabilitet) nå snart skal være løst for fylkene/selskapene på Østlandet, gjenstår det fortsatt tekniske utfordringer mht. felles produkter på reisekortet, f.eks. bruk av gjennomgående billetter som ett produkt. Utfordringen består i hovedsak i at Vegdirektoratets håndbok for elektronisk billettering V821 anbefaler bruk av en grunnleggende modell for håndtering av elektroniske billetter. I tillegg gis det rom for alternative måter å løse dette på. Leverandørene til fylkene på Østlandet benytter to ulike metoder, som er innbyrdes inkompatible.

Inntil nødvendige endringer er på plass, står man derfor ikke fritt til å lage gjennomgående billetter som kan selges og benyttes i alle de administrative områdene. En midlertidig løsning kan være å legge flere billetter på samme kort, slik at disse til sammen dekker hele reisen.

Ved bruk av mobilløsninger skjer det pr i dag ingen maskinell behandling av billett ved påstigning og overgang. Dette gjør at man er mindre sårbar for ulikheter i leverandørløsninger, slik at det antas at man ved bruk av mobilløsninger har en enklere og raskere veg frem til produktinteroperabilitet.

Fylkene på Østlandet har likeartede regler for oppstart og levetid på elektroniske periodebilletter, beregnet etter tidspunkt på døgnet når billetten blir validert/benyttet for første gang.

Tidspunkt for iverksetting av gjennomgående billetter på Østlandet

Mange av selskapene på Østlandet gjennomfører prisendring 1. februar hvert år. Er det mulig å iverksette noen ordninger med gjennomgående billettering eksempelvis fra 1. februar 2016?

Prosess videre for Østlandsfylkene

Samordning mellom fylkene og selskapene/operatørene på Østlandet må så langt mulig være i overensstemmelse med nasjonale retningslinjer for sømløs billettering.

Forutsatt at det i samordningsmøtet 6. mai 2015 oppnås enighet eller tilnærmet enighet om kundekategorier, er det innen Østlandssamarbeidet en intensjon om å fremme en sak for

Østlandssamarbeidets fagpolitiske utvalg for samferdsel til møte 22. mai, og at anbefalingen derfra viderebehandles i kontaktutvalgets møte 5. juni. Kontaktutvalgets vedtak/anbefaling vil så danne grunnlag for endelig beslutning i den enkelte fylkeskommune/administrasjons-selskap.

Vedlegg

Samordning av billettsystemene på Østlandet - økonomiske virkninger av like alderskategorier og rabattsatser

Kort om forprosjekt i regi av Østlandssamarbeidet

For å etablere gjennomgående billetter på tvers av fylkesgrenser og/eller driftsarter, må de kundekategoriene som skal brukes for slike reiser være de samme.

Gjennom et kort forprosjekt ble det tatt sikte på å anslå noen økonomiske virkninger av et forenklet billettsystem – et system som er enkelt for de som reiser gjennom flere fylker, og som også forenkler opplegget for automatiske billett kjøp. Opplegg for forprosjektet ble utformet etter samtaler med representanter fra Vegdirektoratet, Interoperabilitetstjenester AS og Ruter As. Forprosjektet la i utgangspunktet til grunn en samordning som bygger på følgende:

- Hvert fylke fastsetter sine egne takster.
- Takstene bygges opp slik at alle rabatterte grupper – som barn, ungdom, honnør og øvrige rabatterte kundegrupper – konsekvent betaler halv pris av voksentakst.
- Samordningen består videre i at aldersgrensen for barn, ungdom, honnør og andre rabatterte kundegrupper settes likt i alle fylker.
- Det vurderes å endre aldersgrensene for ungdom slik at andre rabatterte grupper som studerende og vernepliktige kan erstattes av en utvidet ungdomsrabatt.

Første runde med datainnsamling i prosjektet ble gjort i november-desember 2014. Beregningene ble slutført i februar 2015. Det var enighet om at det viktigste er å standardisere billettkategorier og aldersgrenser. Rabatter er sannsynligvis ikke mulig å samordne fullt ut.

Ungdom er en viktig kundegruppe i kollektivtrafikken

Tall fra reisevaneundersøkelsen 2009 viser at på landsbasis var 20,8 prosent av kollektivreisene knyttet til ungdom i alderen 16-19 år. Tilsvarende tall for fylkene på Østlandet ligger i snitt på ca. 25 prosent – med variasjon fra 11,2 prosent i Oslo til 34,9 prosent i Hedmark.

Mange av fylkene på Østlandet har etter hvert innført spesielt gunstige billettordninger for ungdom og unge voksne, for å få dem til å bli aktive brukere av kollektivtilbudet og dermed bruke mindre privatbil, noe som blant annet kan redusere risikoen for ulykker.

Både i Østlandssamarbeidets forprosjekt for gjennomgående billettering og i det nasjonale takst- og billetteringsprosjektet har aldersgrenser for ungdom stått sentralt i diskusjonene om kundekategorier.

Alternativer for kundekategorier og økonomiske konsekvenser

I forprosjektet er det gjort beregninger basert på tall fra NSB og administrasjonsselskapene i 2013. I beregningseksemplet, alternativ 1, er det lagt til grunn faktisk pris for ungdomskort i de ulike fylkene og 50 prosent rabatt for andre billettslag med rabatt, selv om det er enighet

om at det må være opp til det enkelte selskap å beslutte rabatten for ulike billettkategorier. Det ble etter hvert gjort beregninger for følgende alternativer:

Alders-kategori	Rabatt	Alt 1: Barn til 16, ungdom til 29 år	Alt 2: Barn til 18 år, ungdom til 24 år **	Alt 3: Barn til 16 år, ungdom til 24 år **	Alt 4: Barn til 18 år, ungdom til 20 år **
Barn	50 %	4 til 15 år	4 til 17 år	4 til 15 år	4 til 17 år
Ungdom	50 %	16 til 29 år	18 til 24 år	16 til 19 år *	18 til 19 år *
Ung voksen	50 %			20 til 24 år *	
Voksen	0 %	30 til 66 år	25 til 66 år	25 til 66 år	20 til 66 år
Honnør /senior	50 %	67 år +	67 år +	67 år +	67 år +

* Ikke rabatt på enkeltbillett

** Studentrabatt beholdes for de grupper som ikke får 50 % rabatt på periodebillettene, men fjernes på NSB enkeltbillett i alt 2, 3 og 4 (i dag rabatt på enkeltbilletter utenfor Ruters område)

Generelt: Ungdomsbilletter for aldersgruppen 16 – 19 år beholdes der disse finnes, og hvor de gir en lavere pris enn 50 % på voksen takst

Anslått effekt av de fire alternativene:

Fylke/ selskap (tall i mill kr)	Inntekt 2013	Alt 1: Barn til 16 år, ungdom til 29 år		Alt 2: Barn til 18 år, ungdom til 24 år		Alt 3: Barn til 16 år, ungdom til 24 år		Alt 4: Barn til 18 år, ungdom til 20 år	
		Endr.	Inntekt	Endr.	Inntekt	Endr.	Inntekt	Endr.	Inntekt
Buskerud	147	-14	132	-6	140	-4	143	-3	143
Hedmark	40	-3	37	-2	39	-2	39	0	40
NSB	2 724	-411	2 313	-143	2 581	-111	2 613	-25	2 699
Oppland	60	-5	55	-3	57	-2	58	-1	59
Oslo og Akershus	2 900	-324	2 576	-167	2 733	-129	2 771	-38	2 862
Telemark	66	-2	63	-1	65	0	66	-1	65

Vestfold	105	-7	98	-2	103	-1	104	-2	103
Østfold	83	-2	82	3	87	3	87	8	91
Total	6 125	-768	5 357	-321	5 804	-246	5 879	-62	6 063
%-vis inntekts- endring ift 2013		-13 %		-5 %		-4 %		-1 %	

Som tabellen viser, vil et sterkt forenklet billettsystem (alternativ1) innebære reduserte inntekter samlet på 13 prosent, mens inntektsreduksjonen i alternativ 4 bare anslås til 1 prosent. Inntektsreduksjonene er i alle alternativene størst for NSB og Ruter. Disse selskapene er dominerende mht. antall reisende og de har heller ikke innført rabatter for ungdom/unge voksne i samme omfang som de fleste fylkene på Østlandet.

Alternativ 1 ville gjort det mulig å fjerne billettkategoriene student og vernepliktige, mens disse kategoriene må beholdes ved de andre alternativene.

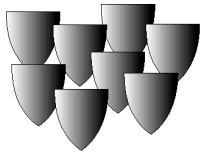
Alternativ 4 er det alternativ som enklest lar seg gjennomføre ut fra økonomiske vurderinger, samtidig som det gir en forbedring for ungdom 16-17 år når det gjelder enkeltbilletter. Anslått inntektstap for noen av selskapene bør kunne tas inn ved en mindre prisjustering.

Vedlegg 2

Gjennomgående billettering – samordningsmøte 6. mai

Deltakerliste

Samferdselsdepartementet	Thor Haatveit, avdelingsdirektør Anne-Lise Junge Jensen, avdelingsdirektør Ole Rasmus Owe, seniorrådgiver (alle tre fra Kollektivtransport- og baneavdelingen)
Akershus og Oslo	Kristen Sollesnes, spesialrådgiver Oslo kommune Ellen Rogde, salgs- og Markedsdirektør Ruter AS Tore Kåss, plandirektør Ruter AS
Buskerud	Lavrans Kierulf, fylkestingsmedlem Henry Gaarde, adm. direktør Brakar AS Vera Moen, IT-sjef Brakar AS
Hedmark	Helge Thomassen, fylkestingsmedlem Øystein Sjølie, rådgiver Arne Fredheim, direktør Hedmark Trafikk FKF Kjell-Arne Olsen, IKT-rådgiver Hedmark Trafikk FKF
Oppland	Gro Lundby, fylkesordfører Bjørn Rune Holmen, teamleder IKT Opplandstrafikk
Telemark	Sigbjørn Molvik, leder hovedutvalg for samferdsel
Østfold	Gretha Kant, fylkestingsmedlem Børre Johnsen, direktør Østfold kollektivtrafikk Bengt Aarum, rådgiver Østfold kollektivtrafikk
NSB AS	Elisabeth Cabrinetti, leder miljø og samfunn NSB persontog Svein Gjendemsjø, økonomi- og analysesjef
Vegdirektoratet	Mette Hendbukt, seniorrådgiver
Interoperabilitetstjenester	Jørn Hanssen, adm. direktør
NHO Transport	Terje Sundfjord, næringspolitisk fagsjef Ståle Nistov, adm. direktør Nettbuss Ekspress AS Stein, Inge Falck, IKT-ansvarlig NOR-WAY Bussekspress AS
Forbrukerrådet	Janne Pedersen, politisk rådgiver – offentlige tjenester og helse
Kollektivtrafikkforeningen	Olov Grøtting, daglig leder
Østlandssamarbeidet	Ole Haabeth, leder (og fylkesordfører Østfold) Kjetil Vrenne, Enable Consulting AS Inge Brørs, sekretariatsleder



Saksnr	Utvalg	Møtedato
09/15	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	22.05.2015

Knutepunktutvikling – forslag til oppfølging

Innstilling:

Fagpolitisk utvalg for samferdsel gir sin tilslutning til det foreslåtte opplegg for videre arbeid.

En foreløpig versjon av revidert rapport bør kunne presenteres for nytt fagpolitisk utvalg for samferdsel tidlig i 2016.

Opprettelse av et «permanent» fagforum utsettes, da den foreslåtte (større) referansegruppa i stor grad vil kunne ivareta denne funksjonen i 2015 og eventuelt 2016.

Kontaktutvalgets behandling 6. mars 2015

Flere av kontaktutvalgets medlemmer ga positive kommentarer til den foreliggende rapporten (som finnes på <http://www.ostsam.no/file=30180>), men uttrykte samtidig at rapporten burde hatt mer fokus på forholdene utenom det trafikale knutepunktet. Fylkeskommunene har en viktig pådriverrolle i forhold til kommunene, slik at arealutviklingen bygger opp om klima- og miljøhensyn og de store infrastruktur-investeringene som er i ferd med å bli realisert, bl.a. InterCity-utbyggingen.

Kontaktutvalget sluttet seg til innstillingen, og ga samtidig en fullmakt til utvalgets leder og sekretariatet til å formulere et nytt punkt (punkt 3 nedenfor) som sterkere understreker fylkeskommunenes viktige rolle i arealplanleggingen.

Utvalgets vedtak:

- 1. Kontaktutvalget gir sin tilslutning til hovedtrekkene i rapport fra arbeidsgruppe for knutepunktutvikling.*
- 2. Kontaktutvalget gir sin tilslutning til at rapporten benyttes som et foreløpig grunnlag for fylkeskommunenes engasjement i knutepunktutvikling. Basert på synspunkter og erfaringer i fylkeskommunene, samt innspill fra kommunene, forutsettes det laget en revidert versjon av rapporten i 2016.*
- 3. Fagpolitisk utvalg for samferdsel og den etablerte arbeidsgruppa forutsettes i den reviderte versjon av rapporten (2016) å legge større vekt på knutepunktene betydning i areal- og transportplanleggingen i byer og tettsteder, og å gi synspunkter på*

hvordan knutepunktstrategier bør inngå i regionale planstrategier og kommunale og fylkeskommunale planer.

4. *Kontaktutvalget tar til orientering at fagpolitisk utvalg for samferdsel har gitt sin tilslutning til anbefalingen om at det opprettes en «permanent» faggruppe eller et fagforum for effektiv knutepunktutvikling, og at utvalget i neste møte vil foreslå medlemmer til en programkomite for den første samlingen i et slikt fagforum.*

Skisse til oppfølging etter kontaktutvalgets møte 6. mars 2015

Fem representanter fra den administrative arbeidsgruppa møttes 16. mars 2015 for å diskutere slutføringen av rapporten fra januar 2015, og hvordan kontaktutvalgets vedtak kan følges opp. De fem som møtte var: Magne Flø (Oppland fylkeskommune), Runar Stustad (Buskerud fylkeskommune), Arne Naas (Vestviken kollektivtrafikk), Ellen Haug (ROM Eiendom) og Arne Jakobsen (NSB).

Merknader til slutføringen av rapporten i januar 2015

Ellen Haug og Arne Jakobsen gjentok synspunkter om at rapporten, spesielt i oppsummeringen, burde diskutert en handlingsstrategi for rolleavklaring hvis fylkeskommunene må begrense ressursbruken sin. Bakgrunnen for dette er at ROM/NSB er redd for at fylkeskommunene skal ta på seg en for stor rolle i forhold til sin egen ressursituasjon, og dermed forsinke konkrete prosjekter for knutepunktutvikling.

Møtedeltakerne 16. mars la til grunn at synspunktene fra ROM/NSB diskuteres i videre arbeidet revisjon og utvidelse av rapporten.

Skisse til oppfølging av kontaktutvalgets vedtak

Møtedeltakerne 16. mars foreslo følgende prosess framover:

1. Kort notat til den etablerte arbeidsgruppa - skisse til oppfølging etter kontaktutvalgets møte 6. mars 2015
2. Møte i en engere, aktivt arbeidende gruppe primo mai 2015
3. Sak til fagpolitisk utvalg for samferdsel (til møte 22. mai) med forslag til oppfølging etter kontaktutvalgets behandling
4. Interne prosesser i fylkeskommunene og sammen med «egne» kommuner våren/sommeren 2015
5. Samling for et større referanseforum høsten 2015
6. Arbeid mot revidert rapport 2016 – vekselvis i en engere arbeidsgruppe og større referanseforum
7. Rapport til fagpolitisk utvalg for samferdsel vår eller høst 2016

Som medlemmer i en engere arbeidsgruppe ble foreslått:

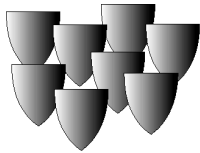
- Magne Flø, Oppland fylkeskommune
- Runar Stustad, Buskerud fylkeskommune
- Kari Ottestad, Østfold fylkeskommune
- Ellen Haug, ROM Eiendom
- Marianne Hermansen, Jernbaneverket (InterCity-utbyggingen)
- Paul Høistad Berger, Statens vegvesen Region Øst

Det er ikke kommet innvendinger til det foreslåtte opplegget fra andre medlemmer i arbeidsgruppa, men Vestfold fylkeskommune har bedt om at framdriften forseres, slik at revidert rapport kan være klar i løpet av 2015. Dette begrunnes med å kunne bruke rapporten ved planarbeidet for InterCity-utbyggingen.

Denne engere arbeidsgruppa møttes 12. mai for å utvikle og konkretisere opplegg for arbeidet framover. Gruppa ser positivt på det utvidede mandatet som er gitt gjennom kontaktutvalgets behandling i møte 6. mars. Gruppa vil foreløpig arbeide etter det opplegg som ble skissert i møte 16. mars, men vil se på muligheter for en framdrift som ivaretar anmodningen fra Vestfold fylkeskommune om et raskere framdrift.

Den engere arbeidsgruppa vil ha et nytt møte 1. juni, der også representanter fra tre kommuner blir invitert til å delta. Arbeidsgruppa mener å kunne legge fram et forslag til revidert rapport i tidlig i 2016.

Samtidig vil arbeidsgruppa anbefale at det foreløpig ikke etableres en «permanent» faggruppe, da aktuelle personer for deltakelse i en slik faggruppe uansett vil måtte involveres i ett eller to møter i en referansegruppe høsten 2015.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
10/15	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	22.05.2015

Konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden - oppfølging

Fagpolitisk utvalg for samferdsel bes om, ut fra foreliggende politiske vedtak og behandling i fylkeskommunene, å diskutere muligheter for noen felles synspunkter fra Østlandssamarbeidet på et senere tidspunkt, jf. kontaktutvalgets behandling 6. mars.

Behandlingen i fagpolitisk utvalg for samferdsel 30. januar 2015

Buskerud var eneste fylkeskommune som så langt hadde behandlet høringsforslaget. Fylkesutvalget i Buskerud ønsker et alternativt konsept hvor videre plan- og analysearbeid for ny kryssing av Oslofjorden konsentreres om alternativet med veg og jernbane over Hurums sydspiss, og videre mot Sande/tilkobling til Vestfoldbanen og E18 i syd. Dette i tillegg til bygging av ny tunnel for rv. 23.

Fagpolitisk utvalg for samferdsel konkluderte sin diskusjon av saken med at det ikke er grunnlag for å anbefale en felles uttalelse fra Østlandssamarbeidet på nåværende tidspunkt.

Saksprotokoll i Østlandssamarbeidets kontaktutvalg 06. mars 2015

Kontaktutvalget sluttet seg til innstillingen, men bad samtidig om at fagpolitisk utvalg for samferdsel følger opp saken med sikte på mulig felles uttalelse fra Østlandssamarbeidet på et senere tidspunkt, eksempelvis når KS1-rapport foreligger. Kontaktutvalgets vedtak:

Kontaktutvalget tar til orientering at fagpolitisk utvalg for samferdsel mener at det for tiden ikke er grunnlag for en felles uttalelse fra Østlandssamarbeidet.

Kontaktutvalget ber fagpolitisk utvalg for samferdsel følge opp saken med sikte på mulig felles uttalelse fra Østlandssamarbeidet på et senere tidspunkt.

Uttalelser fra fylkeskommunene og Oslo kommune

Akershus fylkesutvalg 16.03.2015

- 1. Akershus fylkeskommune støtter anbefalingen om på kort sikt å forbedre ferjetilbudet mellom Moss og Horten, og at det i denne sammenheng igangsettes arbeid med tanke på utbygging av rv. 19 gjennom Moss.*

2. *Akershus fylkeskommune konstaterer at KVVU for kryssing av Oslofjorden konkluderer med at på lang sikt har alternativet med Rv 23 i bru over Oslofjorden høyere samfunnsnytte enn et nytt tunnellop. Det anbefales ut fra dette å jobbe videre med en slik løsning. Dersom broalternativet skal utredes videre må natur, miljø, friluft- og kulturminneinteresser utredes tilfredsstillende. Enten det bygges nytt tunnellop eller bru forutsettes det at Riksvei 23 utbedres og får en bedre tilkobling til E18 på vestsiden.*
3. *Akershus fylkeskommune mener det er viktig at samfunnsnyttene av en jernbaneforbindelse over fjorden, vurdert i et nasjonalt og langsiktig perspektiv, og med særlig vekt på godstransportens behov, blir et sentralt punkt i det videre utredningsarbeidet knyttet til en eventuell fast kryssing lenger ute i Oslofjorden. Hurumalternativet bør være med videre, og arbeidet bør sees i sammenheng med føringene som gis gjennom det pågående arbeidet med en nasjonal godsutredning og en KVVU for ny godsterminalstruktur i Oslofjordområdet.*
4. *Fylkesutvalget ber om en egen sak om konsekvensene for fylkesvei 67 ved en ny fjordkryssing.*

Protokolltilførsel fra Frp:

Broalternativet har betydelige konsekvenser for berørte kommuner på begge sider av fjorden. Likevel er en broløsning langt å foretrekke fremfor tunnellop. Samfunnsøkonomisk fremstår Moss-Horten som det beste alternativet gitt at man finner avbøtende tiltak.

Frp mener at alternativet RV 23-Frogn er det nest beste alternativet og det eneste som kan avverge ny tunnel – Oslofjordforbindelsen. En ny tunnellop vil få langt høyere kostnader enn tidligere estimert på grunn av endret krav til stigningsgrad, med andre ord en betydelig lengre tunnel. Frp ønsker derfor en statlig regulering, som hensynstar nødvendige avbøtende tiltak for å få til en best mulig broløsning.

Næringslivet og NLF foretrekker bro, fordi det er langt mer trafiksikkert. En slik kryssing vil være best for distansetrafikken, både for tung- og personbiltransporten mellom Sørlandet, SørØstlandet og Sverige/kontinentet.

Buskerud fylkesutvalg 28. januar 2015

1. *Fylkesutvalget anbefaler at det pågående planarbeid for bygging av nytt løp for rv. 23 i Oslofjordtunnelen videreføres og realiseres raskest mulig. Det forutsettes effektiv planlegging og bygging. Hele strekningen fra E6 i øst til E18 i vest sees i sammenheng. Hele strekningen må ferdigstilles for å oppnå et forutsigbart, effektivt transportsystem som knytter bolig- og arbeidsmarkedet på hver side av Oslofjorden tettere sammen.*
2. *Fylkesutvalget ønsker et alternativt konsept hvor videre plan- og analysearbeid for ny kryssing av Oslofjorden konsentreres om alternativet med veg og jernbane over Hurums sydspiss, og videre mot Sande/tilkobling til Vestfoldbanen og E18 i syd. Dette i tillegg til bygging av ny tunnel for rv. 23.*

Oppland fylkeskommune

Denne KVVU-en har ikke vært til politisk behandling, men i forbindelse med høring på øst-vest-utredninga har Oppland sagt noe om den.

Oslo kommune ved byråd for miljø og samferdsel avga etterfølgende uttalelse 19. mars 2015

Konseptvalgutredningen (KVVU) for kryssing av Oslofjorden er et todelt oppdrag som utreder:

- Konsepter som kan redusere Oslofjorden som barriere for transport
- Bro for rv. 23 som alternativ til utvidelse av Oslofjordtunnelen med et nytt løp med to felt

Behovsanalyse

I KVVUen er det prosjektutløsende behov formulert slik at behovet for en ny forbindelse er implisitt: «Å redusere ulempene knyttet til Oslofjorden som trafikal barriere, spesielt for gods- og nærings-transport». KVVUen avgrenses således til å drøfte valg av ny krysning, og i mindre grad om alternativet til ny krysning. I videre behandling av KVVUen bør forbindelsen vurderes i et framtidig trafikksystem i Oslofjordregionen, særlig opp mot planene for utbedring av IC-nettet og transportkapasiteten i Oslo-navet.

Mål

Samferdselsdepartementet har fastsatt følgende samfunns mål:

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

I KVVU-dokumentet vises det til at med miljøvennlig menes det i denne sammenheng først og fremst løsninger som legger til rette for å redusere utslipp av klimagasser. Dessuten er det viktige behov knyttet til nærmiljø (rekreasjonsområder, reduksjon av luftforurensing og støy) og bevaring av verdifulle arealer (natur- og kulturminnevern, jordvern). Med effektivt menes et robust og trafikksikkert transporttilbud som reduserer Oslofjorden som barriere for gods- og persontrafikk.

KVVUen konkluderer med å planlegge videre med utgangspunkt i et konsept for fast forbindelse mellom Horten og Moss. Dette konseptet har dårlig måloppnåelse knyttet til miljø. Oslo kommune stiller derfor spørsmål om hvorvidt anbefalingene følger opp samfunns målet som er fastsatt av Samferdselsdepartementet. Målkonflikten mellom klimamål og effektmål for transport kommer opp i mange større veiprosjekter. Statens vegvesen påpeker også selv at det er betydelig målkonflikt mellom effektmålene for transport (reduisert reisetid, mindre forsinkelser og redusert risiko for stenging), effektmålet om utvikling av en større og integrert region og effektmålet om reduserte utslipp av klimagasser.

Krav

Det stilles to absolutte krav til konseptene:

- Alle konsepter med bru skal ha seilingshøyde i hovedledet på minimum 72 meter i et seilingsløp med bredde på 750 meter eller to løp med bredde 350 meter. Dette er nødvendig for at de største cruiseskipene skal kunne seile inn til Oslo.
- Konsepter skal ikke gi varige inngrep i landskapet i store, nasjonale verneområder.

For Oslo kommune er det viktig at nye forbindelser over Oslofjorden ikke medfører begrensninger for sjøveis trafikk til Oslo Havn. Det er et mål for kommunen å overføre godstransport fra vei til bane og sjø. Det absolutte kravet om seilingshøyde tilfredsstilles kravene fra Oslo Havn KF, og det legges ikke begrensninger på trafikken til Oslo Havn. Styret i Oslo Havn KF har behandlet konseptvalgutredningen i møte 26.02.2015, og uttalelsen er vedlagt.

Videre sier KVUen at konseptene i tillegg skal vurderes ut fra følgende krav:

- Bruer over Oslofjorden bør tilfredsstillende Kystverkets anbefalte seilingshøyder også utenfor hovedleden.
- Faste forbindelser bør ikke gi dårligere tilbud til syklister enn i dagens transportsystem over Oslofjorden.

Det er et mål i Klimaforliket at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Oslo kommune stiller spørsmål om ikke tilbudet for alle disse transportmåtene burde vært tatt med som krav, og ikke bare syklister. Vi har merket oss at alle gruppene er tatt med i den samfunnsøkonomiske analysen.

Alternativanalyse

Tidligere reisevaneundersøkelser for trafikken i Oslofjordtunnelen og på ferger Moss - Horten og transportanalyse av dagens situasjon indikerer at de to forbindelsene betjener ulike transportstrømmer i et nordlig og et sørlig marked. Dette var utgangspunktet for utvikling av konsepter i tre delområder:

- Et nordre med nye forbindelser til E18 med utgangspunkt i Oslofjordtunnelen/eventuelt ny bru for rv. 23
- Et midtre med fast forbindelse over sørenden av Hurumlandet
- Et søndre i korridoren Moss - Horten eller lengre sør

Rv. 23 Oslofjordforbindelsen

Tunnelsikkerhetsforskriften krever at det gjøres tiltak for å øke sikkerheten i Oslofjordtunnelen, og at disse tiltakene skal være gjennomført innen 2019. Statens vegvesen startet våren 2012 planlegging av nytt løp i Oslofjordtunnelen. I februar 2013 besluttet Samferdselsdepartementet at KVU for kryssing av Oslofjorden skulle utrede bru som alternativ løsning for rv. 23 over Oslofjorden.

Bro over Oslofjorden framstår i KVUen som et bedre alternativ enn å bygge nytt løp i tunnelen fordi en broløsning ser ut til å ha god samfunnsøkonomisk lønnsomhet. I tillegg har bro-alternativet like god eller bedre måloppnåelse for alle målene for utvidelse av Oslofjordtunnelen, og det kan legges til rette for gange og sykling. Forskjellen i ikke-prissatte virkninger må eventuelt tillegges svært stor vekt hvis tunnelen skal rangeres som like god eller bedre enn bru i den samfunnsøkonomiske analysen.

Statens vegvesen viser til at før det tas en endelig beslutning om bru eller tunnel, må rammene for videre trafikk i Oslofjordtunnelen avklares med EFTAs overvåkingsorgan (ESA).

Oslo kommune som forvalter av nordre del av Håøya vil bemerke at Håøya utgjør en stor ressurs med sentral beliggenhet for befolkningen i Indre Oslofjord for utøvelse av fjordrelatert friluftsliv. Øya har store kvaliteter for friluftslivet, med industrielle kulturminner, eldre kulturminner og rik og variert natur som danner grunnlag for bruk og tilrettelegging. Oslo kommune ved Bymiljøetaten samarbeider med Oslofjordens friluftsråd og Frogn kommune

om en forvaltningsplan for Håøya som bl.a. vil legge føringer for en revitalisering av Håøya. Konsekvenser av en ny bru for Håøya både med tanke på redusert naturopplevelse/ landskapsopplevelse og tilgjengelighet, samt direkte natur- og terrenginngrep på øya må synliggjøres.

Konsepter for ny kryssing av Oslofjorden

Etter siling av konseptene ble antallet konsepter redusert til tre veikonsepter, en jernbanekryssing (Vestby–Sande) og et konsept med bedre fergetilbud i dagens fergesamband.

- Konsept 1 - Forbedret fergetilbud
- Konsept 2 - Hurumforbindelse med vei og jernbane
- Konsept 3 - Bru Moss – Horten
- Konsept 4 - Tunnel Moss-Horten

KVUen konkluderer med at det er vanskelig å forsvare en jernbaneinvestering på det aktuelle nivået. 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.

På kort sikt anbefales det at et forbedret fergetilbud mellom Moss og Horten utvikles med utgangspunkt i rammene for ny fergekonsepsjon. Dette forutsetter at rv. 19 gjennom Moss bygges ut som anbefalt i KVU for hovedveisystemet i Moss og Rygge. Oslo kommune slutter seg til denne anbefalingen.

Trafikale virkninger

Transportanalysen som er gjennomført viser at en fast forbindelse over Oslofjorden i hovedsak har to virkninger. Det ene som skjer er en endring for en del relativt korte, lokale reiser som tidligere hadde start og mål på en og samme side av fjorden, men som nå velger å krysse fjorden. For disse reisene øker andel bilreiser på bekostning av sykkel og gange. For det andre skjer det en endring i rutevalget for lengre reiser som flyttes fra E18 på vestsiden til E6 på østsiden av fjorden.

Transportanalysen viser at nye faste forbindelsene over Oslofjorden kan få mellom 35 000 og 47 000 kjøretøy per døgn. Transportanalysen viser videre at det er størst forskjell mellom veikonseptene for de korte reisene, mens det er mindre endringer for de lange reisene. For reiser med lange kjøretøy er det små forskjeller mellom veikonseptene.

Analysen viser at nye faste forbindelsene i liten grad påvirker trafikkbildet i Oslo og har marginale konsekvenser for trafikken til Oslo.

Samfunnsøkonomisk analyse

I den samfunnsøkonomiske analysen kommer konseptene med fast forbindelse Moss-Horten best ut.

Investerings- og driftskostnadene for nye faste forbindelser over Oslofjorden er betydelige. Selv om det er lagt til grunn bompengefinansiering av prosjektene vil det også kreves svært høye statlige bevilgninger. Etter Oslo kommunes vurdering må denne investeringen sees i sammenheng med andre større investeringer og muligheter for en mer bærekraftig byutvikling i regionen.

Regionale virkninger

KVUen viser at med ny fjordkryssing er det sannsynlig at pendlingen over Oslofjorden vil øke betydelig. Hovedtrekkene er likevel at de regionale pendlingsmønstrene i Oslofjordområdet endres lite. I de fleste tettstedene er beregnet andel som pendler til Oslo tettsted like store eller større enn andelen som pendler til nærmeste store nabolattsted. Ny fjordkryssing gir kun marginale endringer i andelen som pendler til Oslo.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har sammen utarbeidet *Regionalplan for areal og transport i Oslo og Akershus*. Planen er lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 27.02.2015.

Hovedstadsområdet med Oslo og Akershus er i betydelig grad avhengig av utviklingen i sitt større omland. Den funksjonelle bolig- og arbeidsmarkedsregionen strekker seg ut over grensene for Oslo og Akershus. Regionen utvides etter hvert som veier og baner bygges ut og korter ned reisetidene (regionforstørring). Derfor er det nødvendig å se areal- og transportplanen i forhold til hva som skjer utenfor grensene til de to fylkene. Den regionale planen for Oslo og Akershus trekker opp linjene for utviklingen mot 2030. I tillegg drøftes to mulige utviklingsperspektiver, Stjernebyen og Ringbyen, for Osloregionen mot 2050 for å se om den regionale planen mot 2030 gir muligheter for forskjellige utviklingsperspektiver.

Stjernebyen er en videreføring av areal- og transportstrategien for Osloregionen som bygger på prinsippet om flerkjernet utvikling. Stjernebyen representerer en balansert vekst der flere byer og tettsteder kan få et tilstrekkelig befolkningsgrunnlag til å utvikle et variert arbeidsmarked med gode lokale tjeneste og servicetilbud, samt et godt lokalt kollektivtilbud. For å bli store nok til å utvikle varierte arbeidsmarkeder, må byene få en betydelig andel av veksten i Osloregionen. Pendlingsmønsteret vil fortsatt være Oslorettet, men det vil også være arbeidspendling mellom de øvrige byene i Osloregionen.

Ringby-perspektivet søker å utnytte en konsentrasjon av veksten til Oslo og indre del av Oslofjorden. Ringbyen forutsetter en sterk vei og kollektivforbindelse over fjorden og mellom byene på begge sider. En slik forbindelse vil kunne gi et tettere integrert bysystem i indre del av hovedstadsområdet. Dagens veiforbindelse mellom Drøbak og Hurum er ikke tilstrekkelig for en slik utvikling.

Alternativene vurderes opp mot hverandre, «men kan kombineres i en langsiktig utvikling». I utredningen advares det samtidig mot å forutsette like sterk vekst i regionen i perioden 2030-2050 som den som oppleves i dag. I så fall kan det være uhensiktsmessig med å planlegge for både en sterk byutvikling langs eksisterende infrastrukturer og en tilsvarende sterk utbygging i de nye områdene som blir tilgjengelige med ny infrastruktur.

Oslo kommune vil derfor trekke frem konklusjonen i høringsutkast til regional plan, noe som anses som en foreløpig fellesvurdering for både Oslo og Akershus:

«Mens Stjernebyen bygger på en regional struktur som det er politisk enighet om og som vil utnytte vedtatt infrastrukturbygging, forutsetter Ringbyen et avvik fra utviklingen til nå og planene fremover. Stjernebyen anses derfor som mest robust av de to perspektivene.»

Ut fra et regionalt perspektiv bør det derfor også stilles spørsmål ved behovet for en ny Oslofjordforbindelse, fremfor behov for andre større investeringer i kollektivtrafikk og jernbane, og muligheter for en mer bærekraftig byutvikling i regionen som helhet.

Telemark fylkesutvalg 16. april 2015

- 1) *Telemark fylkeskommune støttar tilrådinga om eit forbetra ferjetilbod Horten-Moss på kort sikt.*
- 2) *Jernbaneforbindelse må inngå i en evt. framtidig forbindelse over Oslofjorden.*

Vestfold fylkesting 12. mars 2015

1. *Vestfold fylkeskommune støtter en videre utredning av en fast forbindelse over Oslofjorden. Valg av trasé og utforming av bruer/tunneler behandles i videre utredning og planlegging etter KVVU--fasen. Den faste forbindelsen må være koblet til E6 og fv. 120 i Østfold, E18 i Vestfold og videre til Vestlandet (E134) på en slik måte at næringslivets behov for effektiv transport av gods og personell tillegges vekt ved plassering og samkjøring mellom sjø, vei, bane og fly.*
2. *Vestfold fylkeskommune er kritisk til at Intercity som vil være ferdig utbygget på begge sider av fjorden i løpet av få år ikke er hensyntatt i rapporten. Det er vanskelig å sammenligne de ulike alternativene med ulik trafikkmengde når noen forutsetter bomavgift og andre ikke.*
3. *Av klimahensyn bør jernbane inngå i den langsiktige løsningen for kryssing av Oslofjorden. Det er viktig å få mer av godset over fra veg til sjø og bane. En jernbaneforbindelse over fjorden bør derfor vurderes videre i NTP--prosessen og sees i sammenheng med godsutredningen og KVVU--en for terminalstruktur i Oslofjorden.*
4. *Det er viktig at natur---, landbruks--- og kulturminnemyndighetene tas med tidlig i den videre planleggingen, slik at hensynet til viktige landskap, kulturmiljøer, jordvern og biologisk mangfold blir godt ivaretatt.*

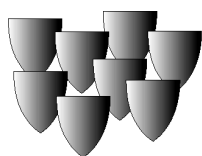
Det ble i møtet bedt om at høringsbrevet skulle gjengi stemmetall samt redegjøre for fellesforslaget som ikke fikk flertall. Et mindretall (18 stemmer) støttet følgende uttalelse:

1. En videre utredning av konseptene for bru og tunnel (K3 og K4) i «KVVU for kryssing av Oslofjorden» kan ikke støttes slik alternativene nå foreligger. Vestfold fylkeskommune kan ikke støtte et stort og framtidsrettet kryssingsprosjekt som kun vil basere seg på biltrafikk.
2. De anbefalte løsningene er ikke bærekraftige og vil også gi varige og uopprettelige skader på verneverdige områder og svært verdifulle landbruksarealer på begge sider av fjorden.
3. Det må stilles krav for videre utredning at klima og miljøhensyn er førende slik også det opprinnelige mandatet for KVVU la opp til. Hensynet til klima, nasjonalt viktige landskap, kulturmiljøer og biologisk mangfold må bli godt ivaretatt.

4. Framtidige utredninger må også forutsette en jernbaneløsning. Det er nasjonalt uttrykt at det er viktig få mer gods over fra veg til sjø og bane. Jernbaneforbindelse skal derfor vurderes videre og sees i sammenheng med IC-utbyggingen på begge sider av Oslofjorden. Videre må den nasjonale godsanalysen og KVVU for godsterminalstruktur i Oslofjorden tas med i beslutningsgrunnlaget.
5. Vestfold fylkeskommune ser Oslofjordforbindelsen som et svært stort, kostnadsomfattende og langsiktig prosjekt, som ikke må utkonkurrere andre større samferdselsprosjekter. Derfor må en oppstart av dette eventuelle prosjektet skje som et ekstraordinært prosjekt i NTP-sammenheng og ikke gå på bekostning av andre viktige samferdselsprosjekter i Vestfold.
6. Vestfold fylkeskommune anbefaler at fergekapasiteten på kort sikt økes. En videre utredning av K1-konseptet (ferge) med miljøvennlige ferger støttes også som en mulig langsiktig løsning for kryssing av Oslofjorden ved korridoren Horten-Moss.

Østfold fylkesting 26. februar 2015

1. *Uavhengig av en eventuell fjordforbindelse forutsetter Østfold fylkeskommune at planlegging og utbygging av rv. 19 gjennom Moss kommer i gang raskt, og koordineres med jernbane- og sentrumsutbyggingen i Moss. Videre forutsettes det at planleggingen og utbyggingen tar utgangspunkt i anbefalt konsept for KVVU for hovedveisystemet i Moss og Rygge.*
2. *Østfold fylkeskommune støtter en videre utredning av en fast forbindelse over Oslofjorden. Valg av trasé og utforming av bruer/tunneler behandles i videre utredning og planlegging etter KVVU-fasen. Den faste forbindelsen må være koblet til E6 og fv. 120 i Østfold, E18 i Vestfold og videre til Vestlandet (E 134) på en slik måte at næringslivets behov for effektiv transport av gods og personell tillegges vekt ved plassering og samkjøring mellom sjø, vei, bane og fly.*
3. *Av klimahensyn bør jernbane inngå i den langsiktige løsningen for kryssing av Oslofjorden. Det er viktig å få mer av godset over fra veg til sjø og bane. En jernbaneforbindelse over fjorden bør derfor vurderes videre i NTP-prosessen og sees i sammenheng med godsutredningen og KVVU-en for terminalstruktur i Oslofjorden.*
4. *Det er viktig at natur-, landbruks- og kulturminnemyndighetene tas med tidlig i den videre planleggingen, slik at hensynet til viktige landskap, kulturmiljøer, jordvern og biologisk mangfold blir godt ivaretatt.*



Saksnr	Utvalg	Møtedato
11/15	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	22.05.2015

Skoleskyss – oppfølging i regi av KS

Innstilling

Saken tas til orientering.

Nytt kontaktutvalg og nytt fagpolitisk utvalg for samferdsel forutsettes å følge saken videre.

Bakgrunn

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

Rådmannsutvalget i KS 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 saken i sitt møte 13.12.2013.

Forespørsel fra KS om tilbud på et FoU-prosjekt om «Skyss av skoleelever» ble utsendt til en rekke utredningsinstanser 14. oktober 2014 (FoU-prosjekt 144026). I forespørselen ber KS om tilbud på et FoU-prosjekt som skal besvare hvordan fylkeskommunenes kostnader til skoleskyss for elever i grunnskolen har endret seg i løpet av de siste ti årene og hva som er eventuelle drivere bak endringen.

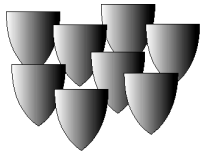
Som mer konkrete problemstillinger er oppgitt:

1. Har/Hvordan har fylkeskommunenes kostnader til skoleskyss for elever i grunnskolen endret seg i løpet av de ti siste årene?
2. Hva er eventuelle drivere bak endringen? F.eks.
 - a. Hvordan har kommunene løst skyssutfordringer knyttet til SFO, leksehjelp og

innføring av valgfag i ungdomsskolen? Hvordan har dette eventuelt påvirket kostnadene til skyss?

- b. Har nærskoleprinsippet påvirket kostnadene til skyss, inkludert spesialskyss?
- c. Har kommunene lagt ned skoler? Hvilke konsekvenser har dette i så fall fått for skysskostnadene?

Den økonomiske rammen for oppdraget var satt til maksimalt 600.000 kr. inkl. mva. KS har opplyst at oppdraget ble gitt til SØF (**Senter for økonomisk forskning** ved NTNU), og at prosjektet skal være ferdigstilt innen juli 2015.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
12/15	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	22.05.2015

Scandria2Act – første gangs behandling i beslutningskomiteen

Innstilling:

Fagpolitisk utvalg for samferdsel tar til orientering statusrapport om arbeidet med nytt Interreg-prosjekt Scandria2Act.

Plansamarbeidet i Berlin og Brandenburg inviterte til deltakelse

Interre-prosjektet Scandria2Act vil ha fokus på den europeiske transportkorridoren fra Skandinavia til Middelhavet, og det er foreslått tre innsatsområder:

- Utplassering av infrastruktur for «rent» drivstoff (arbeidspakke 2)
- Intermodal godstransport og service for integrert grensekryssende offentlig transport (arbeidspakke 3)

I tillegg er det en intensjon om å bygge opp en flernivå-organisasjon for jevnlig kontakt mellom sentrale aktører tilknyttet denne korridoren (arbeidspakke 4).

Det er tre hovedpartnere bak prosjektforslaget: Felles plankontor for Berlin og Brandenburg (Tyskland), Handelskammeret i Veneto-regionen (Italia) og Lindholmen Science Park i Göteborg.

Invitasjonen ble diskutert i fagpolitisk utvalg og kontaktutvalget

Østlandssamarbeidet mottok høsten 2014 en foreløpig prosjektbeskrivelse med forespørsel om dette er noe Østlandssamarbeidet eller noen av fylkeskommunene i samarbeidet kunne tenke seg å delta i. Invitasjonen fra Plansamarbeidet i Berlin og Brandenburg ble forelagt fagpolitisk utvalg for samferdsel i møte 19. september 2014 – med forespørsel om dette er noe vi umiddelbart kan si nei til, eller om det skal arbeides noe mer med henvendelsen.

Fagpolitisk utvalg ville ikke umiddelbart si nei til henvendelsen. Flere av fylkeskommunene ønsket mer informasjon for vurderinger på hjemmebane.

Kontaktutvalget behandlet forespørselen om deltakelse i prosjektet som sak 28/14 i sitt møte 24. oktober 2014. Flere av kontaktutvalgets medlemmer mente at det burde være interessant for Østlandssamarbeidet å delta i dette prosjektet. Transportkorridoren fra Skandinavia til Middelhavet er av stor betydning for Østlandet, og dette gjelder også de tre foreslåtte innsatsområdene. Kontaktutvalget fattet følgende vedtak:

Østlandssamarbeidet søker å delta som partner i det planlagte Interreg-prosjektet «Scandria2Act».

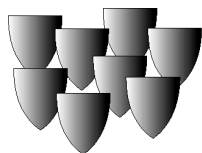
Første fase prosjektsøknad godkjent i april 2015

I henhold til retningslinjene for det nye Interreg-programmet for Østersjøregionen, skjer søknadsprosedyren nå i to trinn: Først skal det sendes inn et konseptforslag fra prosjekteierne. Hvis dette blir godtatt, må det utarbeides en mer detaljert prosjektsøknad.

Plansamarbeidet i Berlin og Brandenburg sendte inn konseptforslag på vegne av 15 partnere innen utgangen av januar 2015. Blant de 15 partnerne er det to fra Norge: Akershus fylkeskommune og Østlandssamarbeidet. Øvrige partnere er fra Finland (1), Sverige (6), Danmark (1) og Tyskland (5).

Konseptforslaget ble behandlet i beslutningskomiteen for Interreg Østersjøen 28.-29. april 2015. Scandria2Act ble godkjent i første fase, og partnerne har nå tid fram til 14. juli 2015 på å utarbeide endelig søknad.

Om prosjektet blir godkjent også i fase to, kan prosjektstart forventes ved årsskiftet 2015/2016. Prosjektet er beregnet å gå over tre år. Østlandssamarbeidet har foreløpig skissert en samlet ressursinnsats (inkl. egeninnsats) på 200.000 Euro over de tre årene. Halvparten av disse midlene vil bli refundert i etterkant.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
13/15	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	22.05.2015

Virksomheten i fagpolitisk utvalg - erfaringer og eventuelle anbefalinger til nytt utvalg

Fagpolitisk utvalg for samferdsel bes om synspunkter på virksomheten i utvalget i denne fylkestingsperioden – som innspill til kontaktutvalget.

Bakgrunn

Kontaktutvalget vedtok ved behandlingen av sak 17/11 (behandling 10. juni 2011) felles mandat for de fagpolitiske utvalgene innen Østlandssamarbeidet:

1. Målsettingen med fagpolitiske utvalg innen Østlandssamarbeidet er å oppnå bredere politisk deltakelse, sterkere involvering i arbeidet og mer kraft i de valgte fokusområdene.

Kontaktutvalget beslutter hvor mange fagpolitiske utvalg Østlandssamarbeidet skal ha.

2. De fagpolitiske utvalgene skal være fora for informasjons- og erfaringsutveksling mellom fylkeskommunene, for samordning av synspunkter og for oppfølging av Østlands-samarbeidets aktivitetsprogram innen sine respektive arbeidsområder. Utvalgene kan på eget initiativ ta opp andre arbeidsoppgaver, men må ha aksept fra kontaktutvalget om nye oppgaver krever vesentlig økt ressurstilgang fra fylkeskommunene. Utvalgene forutsettes å kunne føre dialog med offentlige myndigheter og andre aktuelle samarbeidspartnere.

Internasjonalt fagpolitisk utvalg skal følge med på viktige politikkområder i Europa og påvirke og fremme fylkeskommunenes og Østlandssamarbeidets interesser på prioriterte områder.

De fagpolitiske utvalgene har et informasjons- og rapporteringsansvar i forhold til kontaktutvalget. Utvalgets medlemmer forventes å ta et tilsvarende ansvar i forhold til egen fylkeskommune.

Det forutsettes gjensidig dialog mellom de fagpolitiske utvalgene ved tilgrensende arbeidsområder.

3. De fagpolitiske utvalgene innstiller til kontaktutvalget innen sine arbeidsområder. Innstillingene skal så langt mulig fremmes så tidlig at utvalget av ”fylkesrådmenn” har mulighet til å gi kommentarer til innstillingene før behandlingen i kontaktutvalget. Uttalelser på vegne av Østlandssamarbeidet skal normalt fremmes gjennom kontaktutvalget. Etter klarsignal fra kontaktutvalgets leder kan de fagpolitiske utvalgene likevel avgi uttalelser innen fagspesifikke områder.
4. Fylkeskommunene anbefales å oppnevne to medlemmer til hvert fagpolitisk utvalg; dvs. medlem både fra posisjon og opposisjon. Det er likevel opp til den enkelte fylkeskommune å beslutte om den ønsker å delta i et fagpolitisk utvalg, og om den vil delta med ett eller to medlemmer.

Medlemmer til fagpolitiske utvalg bør gjerne komme fra tilsvarende hovedutvalg i fylkeskommunen. Fylkeskommunale representanter med styreverv i europeiske organisasjoner bør gjerne velges til medlemmer i Østlandssamarbeidets internasjonale fagpolitiske utvalg.

5. Kontaktutvalget utpeker leder og nestleder i de fagpolitiske utvalgene.

Synspunkter på eventuell videreføring av fagpolitisk utvalg for samferdsel

Østlandssamarbeidet har i fylkestingsperioden 2011-2015 hatt tre fagpolitiske utvalg:

- Internasjonalt fagpolitisk utvalg
- Fagpolitisk utvalg for samferdsel
- Fagpolitisk utvalg for opplæring, kompetanse og verdiskaping

Alle tre utvalgene blir bedt om synspunkter på videreføring av «eget» fagpolitisk utvalg og innspill til eventuelle forbedringer i opplegget. Noen spørsmål til vurdering:

- Bør fagpolitisk utvalg for samferdsel videreføres i neste fylkestingsperiode?
- Hva er i tilfelle passe møtefrekvens?
- Hvordan fungerer fagpolitisk utvalg for samferdsel som forum for informasjons- og erfaringsutveksling mellom fylkeskommunene?
- Vurdering av samspill mellom politiske aktiviteter i fagpolitisk utvalg for samferdsel og tilsvarende aktiviteter i egen fylkeskommune
- Vurdering av saksframlegg og annen forberedelse til møtene
- Forslag til forbedringer eller forhold som bør endres