

ØstlandsSamarbeidet
Eastern Norway County Network

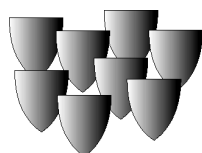
Fagpolitisk utvalg for samferdsel

møte 20. september 2013

Sted: Akershus fylkeskommune, Møterom 2, Schweigaards gate 12
(oppmøte i resepsjonen)

Tid: 10.00 – 14.00

Saker: 15/13 – 24/13



ØstlandsSamarbeidet

Eastern Norway County Network

Møtested: Akershus fylkeskommune, Møterom 2, Schweigaards gate 12 (5. etasje)
Klokkeslett: 10.00 – 14.00

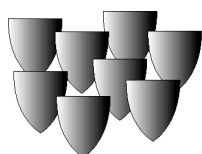
Møteleder:
Trond Johansen

Referent:
Inge Brørs

Forslag til agenda

- Sak 15/13 Referat fra møte 26. april 2013**
- Sak 16/13 Oppfølging av NTP 2014-2023 – kontakt til nytt Storting og (ny) regjering**
- Sak 17/13 Jernbaneverkets forslag til handlingsprogram 2014-2023**
- Sak 18/13 Statens vegvesen – forslag til handlingsprogram 2014-2017**
- Sak 19/13 Utvikling av knutepunkter for kollektivtrafikken**
- Sak 20/13 Østlandssamarbeidets handlingsprogram 2014-2015**
- Sak 21/13 Refusjon for skoleskyss – oppfølging i regi av KS**
- Sak 22/13 TransGovernance – kommende arrangementer**
- Sak 23/13 Samarbeidsalliansen Osloregionen – revisjon av areal og transportstrategi**
- Sak 24/13 Møteplan for 2014**

Eventuelt



Saksnr	Utvalg	Møtedato
15/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	20.09.2013

Referat fra møte 26. april 2013

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

Møtet ble holdt i Akershus fylkeskommune kl 10.00 – 14.00.

Det var ingen merknader til møteinnkalling og saksliste.

Sak 10/13 Referat fra møte 1. februar 2013

Det var ingen merknader til referatet.

Sak 11/13 Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023

Etter forespørsel fra Jernbaneforum Øst, var Bernt Sverre Medhammer fra COWI AS invitert til å gi en kort orientering om rapporten «Mernytte av Østfoldbanen» og tidligere analyse av mernytte ved dobbeltspor Hamar – Lillehammer (inkludert i rapport om «Mernytte av Ringeriksbanen»). COWI benytter en såkalt agglomerasjonsmodell til å anslå verdi av ikke prissatte effekter. Agglomerasjonsmodellen er basert på at tre mekanismer – samsvar, deling og læring – bidrar til større og mer integrerte regioner som igjen fører til økt produktivitet og verdiskapning. Mer informasjon om modellen og analysen for Østfoldbanen finnes i rapporten som er lagt ut på Østlandssamarbeidets nettside <http://www.ostsam.no/20884.1084.Orienteringer.html>. COWIs analyse avviker fra en tradisjonell kost-nytte analyse, men inkluderer samtidig noen av de tradisjonelle nytteeffektene. Modellen som er brukt, ser bare på nytte for persontransport.

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

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

Fellesmøte med Transport- og kommunikasjonskomiteen om InterCity-utbyggingen

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

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

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

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

Andre tema i Østlandspakka

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

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

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

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

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

Sak 13/13 Utvikling av knutepunkter for kollektivtrafikken

KNUTE PUNKTSUTVIKLING I OPPLAND

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

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

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

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

Gjøvik skystasjon – utviklingen har bestått av følgende hovedprosjekter:

- Gammel og ny stasjonsbygning
- Ny bussterminal – kollektivgate

- Gater og kryss
- Parker og torg

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

Generelt om knutepunktsutvikling i Oppland:

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

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

ØSTFOLD FYLKESKommUNE OG ARBEIDET MED KNUTEpUNKTER

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

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

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

Knutepunktsutvikling i Moss

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

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

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

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

Kommentarer/synspunkter i forhold til innledningene:

- Plansystemene er gamle og avleggse – bør forenkles. De statlige føringene på KVVU endres stadig.
- ROM Eiendom og Jernbaneverket virker i noen tilfelle mer som konkurrenter enn parter som bør utfylle hverandre
- Statens vegvesen er en god partner, med perspektiver på byutvikling
- Jernbaneverket lite aktive i planprosesser før de har fått formelt oppdrag og planleggingsmidler. Jernbaneverket synes heller ikke spesielt interessert i arealutvikling utenfor spor og perronger.
- Utvikling av knutepunksveileder i forbindelse med IC-utbyggingen kan synes bare å bli et internt dokument for Jernbaneverket
- På lengre sikt burde det være Jernbaneverket og ikke ROM Eiendom som har eierskapet til stasjonsområdene
- En ulempe at statlige organer taler med ulik stemme ved samme utviklingsprosjekt, eks. bussterminal på Oslo S

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

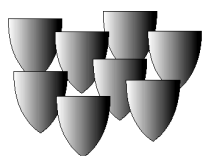
Sak 14/13 Neste møte i fagpolitisk utvalg – 20. september 2013

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

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

Eventuelt

Ingen saker ble tatt opp under eventuelt.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
16/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	20.09.2013

Oppfølging av NTP 2014-2023 – kontakt til nytt Storting og (ny) regjering

Saken legges fram for diskusjon i fagpolitisk utvalg, for synspunkter og anbefaling til kontaktutvalget.

Stortingsbehandlingen

Stortingets vedtok 18. juni 2013 – ved behandlingen av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 – at meldingen vedlegges protokollen (Transport- og kommunikasjonskomiteens tilråding XXVIII). Komiteens tilråding I-XXVII ble nedstemt, og det samme skjedde med 88 mindretallsforslag og 8 løse forslag (fra Venstre).

Noen hovedpunkter fra NTP-forslaget og stortingsbehandlingen er gjengitt i vedlegg.

Etatenes handlingsprogram vil konkretisere oppfølgingen

Handlingsprogrammene fra Jernbaneverket og Statens vegvesen er forsinket i forhold til det som ble varslet før sommeren, men antas nå å komme 20. september. Høringsfrist antas å bli medio desember og endelige handlingsprogram blir fastsatt av etatene på starten av 2014.

Arbeidet med NTP 2018-2027 har startet

Oppstart av arbeidet med neste NTP ser ut til å følge samme prosedyre som ved tidligere rulleringer. Ved forrige rullering ble Retningslinje 1 for transportetatenes arbeid med NTP 2014-2023 offentliggjort 16. februar 2010. Østlandssamarbeidet har tidligere ikke forsøkt å komme med innspill til Samferdselsdepartementet i forkant av Retningslinje 1, men dette bør kanskje vurderes nå – bl.a. med tanke på å få inn krav om fullføring av InterCity-triangelet snarest mulig og eventuelt om planlegging av videreføring ut over Halden, Lillehammer og Skien.

Skal det gjøres felles innspill til Retningslinje 1, må dette vedtas av kontaktutvalget i møte 24.-25. oktober 2013. Eventuelt vedtak kan/bør følges opp med et møte mellom kontaktutvalgets ledelse og (ny) samferdselsminister.

Kontakt med ny Transport- og kommunikasjonskomite

Regjeringen budsjettforslag for 2014 vil foreligge omtrent samtidig med at etableringen av ny transportkomite er klar. Det bør vurderes om ikke Østlandssamarbeidet denne gang skal be

om et møte med komiteen for å gjøre den kjent med fylkeskommunenes felles prioriteringer i NTP 2014-2023, og understreke behovet for en raskest mulig utbygging av IC-triangelet, inkl. ny tunnel gjennom Oslo. Prosjektorganisering og prosjektfinansiering vil være viktige stikkord.

Det bør også vurderes andre aktiviteter for å holde fortsatt trykk på kravet om full IC-utbygging.

Behandling i samferdselsgruppa 3. september 2013

Samferdselsgruppa konstaterte at situasjonen er litt uoversiktlig for tiden – med nært forestående Stortingsvalg og kommende offentliggjøring av forslag til handlingsprogram for Jernbaneverket og Statens vegvesen. Gruppa mener det vil være viktig med felles uttalelse til handlingsprogrammene, og spesielt handlingsprogrammet til Jernbaneverket. Gruppa anbefaler også at representanter fra Østlandssamarbeidet ber om møte med (ny) samferdselsminister og ny Transport- og kommunikasjonskomite for å understreke viktigheten av rask utbygging av InterCity-triangelet og den brede politiske enigheten på Østlandet.

Vedlegg

Noen hovedpunkter fra NTP-forslaget og stortingsbehandlingen

InterCity-utbyggingen

Innen utgangen av 2024 skal det være dobbeltspor til Hamar, Tønsberg og Seut nær Fredrikstad. Innen utgangen av 2026 skal dobbeltsporet også være fullført fram til Sarpsborg, og det skal være tilrettelagt for halvtimesavganger til/fra Skien og Sarpsborg. I tillegg skal det være tilrettelagt for økt godskapasitet på Dovre- og Østfoldbanen. Denne strategien innebærer investeringen på ca. 63 mrd. innen utgangen av 2024 og ytterligere ca. 10 mrd. innen utgangen av 2026.

Transport- og kommunikasjonskomiteens ulike fraksjoner har tilkjennegitt følgende syn på fullføring av InterCity-utbyggingen:

- *Fremskrittspartiet* ønsker full InterCityutbygging innen 2025.
- *Kristelig Folkeparti* ber regjeringen fremme ny sak for Stortinget slik at utbygging av hele InterCity-triangelet kan realiseres innen 2026.
- *Høyre* ber regjeringen planlegge og bygge ut helhetlig og full utbygging av InterCity-triangelet så raskt som mulig, og senest innen 2030.
- *Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet* ser frem til det videre arbeidet, og legger til grunn at hele InterCity skal stå ferdig i 2030. *Disse medlemmer* forutsetter at man i de planprosessene som denne utbyggingen krever, også ivaretar planlegging for en raskest mulig utbygging av dobbeltspor til Halden, Lillehammer og Skien.

Store parseller under bygging eller i oppstartsfasen 2013/2014:

- Langset – Kleverud, 17 km nytt dobbeltspor på strekningen Eidsvoll – Hamar, skal tas i bruk i 2015 – kostnadsramme 4,9 mrd. kr.
- Holm – Nykirke, 14 km nytt dobbeltspor på Vestfoldbanen, skal være fullført i 2016 – kostnadsramme 5,7 mrd. kr.
- Farriseidet – Porsgrunn, 22 km nytt dobbeltspor på strekningen Larvik – Porsgrunn, skal være fullført i 2018 – kostnadsramme 6,1 mrd. kr.
- Follobanen, 22 km nytt dobbeltspor Oslo – Ski, byggestart 2014, skal være fullført i 2020 – kostnadsramme ca. 20 mrd. kr.

Ringeriksbanen

Komiteens flertall mener at det ikke nødvendig med en ny konseptvalgutredning, men Jernbaneverket får nå et utredningsoppdrag der det vurderes utbyggingsalternativer med dobbeltspor og høyere hastighetsstandard enn det som lå til grunn for konseptvalgutredningen. Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener at Ringeriksbanen skal ha høy prioritet i siste seksårsperiode. Disse medlemmer forutsetter at prosjektet planlegges slik at det kan startes opp så tidlig som mulig i siste seksårsperiode. Fremskrittspartiet mener Ringeriksbanen bør inkluderes i full IC-utbygging. Høyre og Kristelig Folkeparti forventer at Samferdselsdepartementet bidrar til å

fortsette planarbeidet for Ringeriksbanen, slik at ambisjonsnivået for oppstart kan være i 2018-2019.

Grenlandsbanen (sammenkobling Porsgrunn – Brokelandsheia)

Transportkomiteen mener at utbyggingen av Vestfoldbanen og det pågående prosjektet mellom Farriseidet og Porsgrunn legger til rette for en framtidig sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Komiteen vil derfor ha utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen i første del av planperioden.

Handlingsplan for kollektivtrafikken i løpet av 2013

Samferdselsdepartementet vil utarbeide en handlingsplan for kollektivtransporten. Utgangspunktet for planen er regjeringens mål om at kollektivtrafikk, sykkel og gange skal ta veksten i persontransporten i storbyområdene. Arbeidet vil bli koordinert med utarbeidelsen av transportetatens handlingsprogram og ferdigstilles i løpet av 2013. Samferdselsdepartementet har sagt at departementet tar sikte på å legge fram hovedtrekkene i handlingsplanen i statsbudsjettet for 2014, noe som burde bety i starten av oktober 2013.

KVU for framtidige kapasitetsutfordringer i Oslo-området

Samferdselsdepartementet har, i samråd med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, gitt Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter i oppdrag å utarbeide en KVU for økt transportkapasitet for jernbane, T-bane og øvrig kollektivtrafikk i Oslo-området. Flere ulike konsepter for å håndtere transportetterspørselen skal vurderes.

Transportkomiteen har i sin innstilling vist til denne KVU-en når det gjelder framtidig tilbudsutvikling på Gjøvikbanen.

Bymiljøavtaler

Nyordningen med helhetlige bymiljøavtaler omfatter de byområdene som inngår i Fremtidens byer. På Østlandet gjelder det byområdene i Oslo-området, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg og Porsgrunn/Skien. Både investeringer og drift av lokal kollektivtransport kan inngå i avtalene.

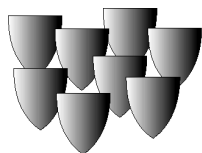
Strategi for mer godstransport med jernbane

Regjeringen legger opp til å videreføre en todelt godsstrategi:

- Sikre god effektivitet i de ulike sektorene, veg, bane, sjø og luft, gjennom målrettet utvikling av infrastrukturen og ved å legge til rette for bedre avvikling av transporten.
- Legge til rette for en overgang fra godstransport på veg til sjø og bane. Det skal legges til rette for knutepunkt som letter overgangen.

For å få et bedre grunnlag for videreutvikling av godsstrategien har Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet satt i gang et arbeid med en bred analyse som skal se nærmere på en effektiv og rasjonell transportmiddelfordeling, herunder hvordan målet om mer overføring av gods fra veg til sjø og bane kan nås. Arbeidet gjennomføres i regi av Sekretariatet for Nasjonal transportplan og målet er at arbeidet avsluttes sommeren 2015. I utredningsarbeidet skal godsstrømmer, logistiktrender og samspeillet mellom sentrale aktører i godsmarkedet kartlegges med sikte på å vurdere potensialet for effektiv overføring. Terminalstruktur og eierform skal analyseres nærmere med sikte på å effektivisere terminalleddet.

Transportkomiteen sier i sin behandling av NTP bl.a. at det fortsatt er potensial for økte markedsandeler for godstransport med jernbane på strekningene mellom de store byene i Norge. Jernbanens relativt sett beskjedne markedsandeler på utenlandsstrekningene, særlig i konkurranse med lastebiltransport over Svinesund, indikerer imidlertid at potensialet for overføring fra veg til jernbane er størst på disse strekningene. Om jernbanen vil klare å ta ut mer av potensialet for overføring på utenlandsstrekningene vil bl.a. avhenge av infrastrukturtiltak på svensk side, EUs politikk for overføring av gods, internasjonale selskapers logistikkvalg og nasjonale transportpolitiske beslutninger.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
17/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	20.09.2013

Jernbaneverkets forslag til handlingsprogram 2014-2023

Fagpolitisk utvalg bes om synspunkter på et opplegg for saksforberedelse til kontaktutvalget, eventuelt også foreløpige momenter som antas relevante i en anbefaling.

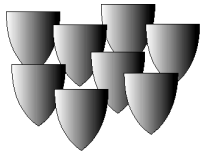
Som nevnt under forrige sak, er offentliggjøringen av handlingsprogrammet utsatt til 20. september. Sekretariatet har bedt Jernbaneverket om at en representant derfra kommer til møtet i fagpolitisk utvalg, slik at utvalget kan få en kort gjennomgang av viktige forslag i handlingsprogrammet. Terje S. Vegem, som er prosjektleder for Jernbaneverkets handlingsprogram 2014-2023, har bekreftet at han gjerne deltar for å orientere om forslaget til handlingsprogram, og at han stiller kl 10.00.

Behandling i samferdselsgruppa 3. september 2013

Selv om det konkrete innhold i Jernbaneverkets forslag til handlingsprogram ennå ikke er kjent, mener Samferdselsgruppa at det vil være viktig med en felles uttalelse. Flere av gruppas medlemmer uttrykte bekymring for planmidler og -ressurser til å gjennomføre et effektivt planarbeid framover – et planarbeid som må omfatte hele InterCity-utbyggingen. Oppfølging av den foreslåtte gjennomføringsplanen blir i så måte avgjørende.

God samordningen med andre kollektivtiltak i NTP, eksempelvis bymiljøavtalene, vil bli viktig og utfordrende. Mjøsbyene og Vestfoldbyene er så langt ikke omfattet av forslaget til bymiljøavtaler, men er sentrale i et helhetlig kollektivtilbud for hele Østlandet.

Samferdselsgruppa anbefaler at Østlandssamarbeidet ber Jernbaneverket om å gi en orientering om nytt handlingsprogram i møtet i fagpolitisk utvalg for samferdsel 20. september.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
18/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	20.09.2013

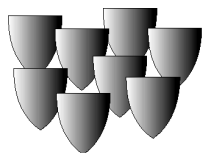
Statens vegvesen – forslag til handlingsprogram 2014-2017

Fagpolitisk utvalg bes om synspunkter på et opplegg for saksforberedelse til kontaktutvalget, eventuelt også foreløpige momenter som antas relevante i en anbefaling.

Tilsvarende som for forslag til handlingsprogram for Jernbaneverket, er offentliggjøring av dette forslaget utsatt til 20. september. Sekretariatet har bedt Vegdirektoratet om at en representant fra Statens vegvesen kommer til møtet i fagpolitisk utvalg, slik at utvalget kan få en kort gjennomgang av viktige forslag i handlingsprogrammet.

Behandling i samferdselsgruppa 3. september 2013

Noen av fylkeskommunene har hatt møte med Statens vegvesen og fått presentert utkast til handlingsprogram. Vegutbygging er i større grad enn jernbaneutbygging en sak for hver fylkeskommune, men det kan være aktuelt med felles uttalelse i forhold til noen spørsmål, eksempelvis rammene til fylkesvegene.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
19/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	20.09.2013

Utvikling av knutepunkter for kollektivtrafikken

Fagpolitisk utvalg ber om at sekretariatet i samarbeid med noen kontaktpersoner fra fylkeskommunene lager forslag til mandat for en rapport/veileder om grunnstruktur i arbeidet med knutepunktsutvikling. Forslag til mandat for arbeidet forutsettes behandlet i neste møte i fagpolitisk utvalg for samferdsel.

Temaet ble diskutert i fagpolitisk utvalg i april

I samsvar med anbefaling fra samferdselsgruppa ved behandlingen av sak 04/13, ble det i møte i fagpolitisk utvalg samferdsel 26. april gitt orienteringer fra arbeidet med knutepunktsutvikling i Oppland og Østfold.

Magne Flø sa tilknyttet sin orientering at et spørsmål til videre diskusjon i Østlands-samarbeidet kan være hvem som bør eie terminalområdene? Fylkeskommunen går inn med store midler, men det er ikke avklart tilstrekkelig om ansvar for forvaltning, drift og vedlikehold. Oppland fylkeskommune prøver å utarbeide en plan for ansvarsfordeling mellom partene.

Følgende er tatt inn i referatet om kommentarer og synspunkter fra diskusjonen etter orienteringene i fagpolitisk utvalg:

- Plansystemene er gamle og avleggse – bør forenkles. De statlige føringene på KVV endres stadig.
- ROM Eiendom og Jernbaneverket virker i noen tilfelle mer som konkurrenter enn parter som bør utfylle hverandre
- Statens vegvesen er en god partner, med perspektiver på byutvikling
- Jernbaneverket lite aktive i planprosesser før de har fått formelt oppdrag og planleggingsmidler. Jernbaneverket synes heller ikke spesielt interessert i arealutvikling utenfor spor og perronger.
- Utvikling av knutepunktsveileder i forbindelse med IC-utbyggingen kan synes bare å bli et internt dokument for Jernbaneverket
- På lengre sikt burde det være Jernbaneverket og ikke ROM Eiendom som har eierskapet til stasjonsområdene
- En ulempe at statlige organer taler med ulik stemme ved samme utviklingsprosjekt, eks. bussterminal på Oslo S

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

Behandling i samferdselsgruppa 3. september 2013

Fylkeskommunene har fått koordineringsansvar for knutepunktsutviklingen, og dette er en viktig oppgave for en god regional utvikling og et godt kollektivtilbud. Selv om problemstillingene kan være noe ulike fra område til område, er det mange utfordringer som vil være tjent med felles angrepsvinkel og løsninger.

Jernbaneverkets foreløpig rapport inneholder mange nyttige synspunkter, men er primært en intern rapport for Jernbaneverket (kort utdrag er gjengitt i vedlegg). Samferdselsgruppa mener at fylkeskommunene bør gjøre et tilleggsarbeid for å få en rapport/veileder som i større grad ivaretar fylkeskommunenes behov. En slik rapport må også omfatte knutepunkter utenfor InterCity-triangelet. Både utbygging og drift av knutepunktsfunksjoner må drøftes.

Som nevnt under sak 10/13, vil bymiljøavtalene spille en vesentlig rolle i forhold til knutepunktsutviklingen der de er aktuelle. Flere av gruppas medlemmer understreket at ROM Eiendom i mange tilfelle er en sentral og aktiv medspiller for god knutepunktsutvikling.

Samferdselsgruppa mener at temaet knutepunktsutvikling bør videreføres i neste handlingsprogram for Østlandssamarbeidet. Det bør etableres en egen gruppe som arbeider med dette tema. Som et første trinn bør det lages forslag til mandat, rammer og framdriftsplan for arbeidet.

Felles grunnstruktur i fylkeskommunenes arbeid med knutepunktsutvikling - momenter til mandat for en arbeidsgruppe

Fylkeskommunene har flere roller og oppgaver som bør tillegges vekt i arbeidet med koordineringen av knutepunktsutvikling:

- Regional utviklingsaktør
- Ansvar for kollektivtransport
- Vegeier

Fylkene og fylkeskommunene er til dels ulike, men det synes å være behov for en felles grunnstruktur i arbeidet med knutepunktsutvikling. En felles grunnstruktur kan forenkle og effektivisere arbeidet, samtidig som innsats og deltakelse blir mer forutsigbar for ulike samarbeidsparter. En felles grunnstruktur bør ikke være til hinder for at det gjøres nødvendige tilpasninger ut fra forholdene i og ved det enkelte knutepunkt. En mindre administrativ gruppe bør kunne lage forslag til mandat for arbeidet med rapport/veileder om grunnstruktur til neste møte i fagpolitisk utvalg. Forutsatt godkjent mandat fra fagpolitisk utvalg, bør konkret arbeid kunne iverksettes tidlig i 2014.

Momenter som kan være aktuelle å vurdere i arbeidet med utforming av mandat:

Målsettinger

- Attraktivt og effektivt for kundene
- Effektivt og lønnsomt for kollektivtrafikken
- Klare ansvarsforhold mellom aktørene
- Realiserbart uten ekstraordinære tiltak eller ekstraordinær finansiering?

- I samsvar med mål for regional utvikling (tettstedsutvikling)

Faser som bør inngå i anbefalingene

- Planprosess
- Finansiering
- Utbygging
- Drift

Ulike «typer» knutepunkter

- Med bymiljøavtale
- Tilknyttet InterCity-triangelet eller annen jernbane
- Andre

Aktuelle samarbeidspartnere

- Jernbaneverket
- ROM Eiendom
- Statens vegvesen
- NSB
- Kollektivselskap
- Fylkeskommune
- Kommune
- Fylkesmann
- Andre

Vedlegg

Utdrag fra Jernbaneverkets utkast til planveileder for byområder og knutepunkter

Et utkast til planveileder for byområder og knutepunkter ble framlagt til møte 14. juni i samarbeidsgruppa for Gjennomføringsplan for utbygging av InterCity-strekningene. Utkastet til veileder diskuterer mange forhold tilknyttet utviklingen av knutepunkter, men har hovedfokus på Jernbaneverkets ansvar og oppgaver.

I rapportens sammendrag sies det bl.a.:

Ansvaret for å utvikle knutepunkter er ikke plassert hos én aktør, men hos alle statlige, regionale, kommunale og private aktører som har virkemidler innenfor areal- og transportplanlegging. En hensiktsmessig tilnærming kan derfor være å se på knutepunktet som en funksjonell enhet som består av flere lag/soner, hvor ulike aktører har ulikt ansvar og myndighet. Det kan bidra til å plassere ansvar og samtidig synliggjøre behovet for samarbeid på tvers av forvaltningsgrenser. NTP forutsetter at de etablerte forvaltningsgrensene legges til grunn for samarbeidet, og har gitt fylkeskommunen et ansvar for å koordinere aktørene og peke ut den som bør ta ansvar for å dra prosessen. Det kan være situasjoner hvor JBV og IC-prosjektet blir bedt om å ta den rollen.

JBV og IC-prosjektets viktigste bidrag til knutepunktutvikling er en robust, framtidsrettet og bærekraftig transportinfrastruktur som kan møte forventet befolkningsvekst på Østlandet. Vi har samtidig et ansvar for at investeringene i infrastruktur bidrar til ønsket samfunnsutvikling; dvs vi er både tiltakshaver for et byggeprosjekt og en statlig premissleverandør med ansvar for å etterspørre et plangrep for omkringliggende bystruktur som bygger opp under IC-satsingen.

Knutepunktutvikling vil kreve forpliktende avtaler mellom de involverte aktørene. For stasjoner omfattet av bymiljøavtale-ordningen vil disse avtalene ligge til grunn for IC-prosjektet. For planarbeidet i knutepunktene er samarbeidsavtaler mellom interessentene det tilgjengelige verktøyet for IC-prosjektet. Når det gjelder gjennomføring av plangrepet er virkemiddelet kommunens utbyggingsavtaler med private utbyggere (inkl. ROM) og kommunens gjennomføringsavtaler med offentlige aktører som JBV, SVRØ og FK. Dette er avtaler som bør utformes parallelt med planarbeidet, slik at det er gjensidig mulighet til å påvirke og tilpasse innhold i både plan og avtale.

IC-prosjektet har ansvar for å bygge et stoppested for tog, og for å gjøre stasjonen tilgjengelig for de reisende; dvs for å bygge et stasjonsområde hvor de reisende lett kan bytte fra andre reisemidler til tog. I tillegg til togframføring og drifts- og servicefunksjoner omfatter et stasjonsprosjekt sykkelparkering, busstop, taxiholdeplass, kiss'n ride og parkering for privatbil – i form av HC, korttids og innfartsparkering der hvor det er relevant. Vi har ansvar for å se vårt prosjekt i sammenheng med omkringliggende bystruktur, og bruke det handlingsrommet vi har til å samarbeide med andre aktører for å lage en best mulig løsning. Jernbanetekniske installasjoner, nasjonale forventninger om samordnet areal og transportplanlegging, bærekraftig byutvikling, universell utforming og statens arkitekturpolitikk "arkitektur.nå" legger føringer for utforming av stasjonsområdene. Knutepunktet er en kompleks størrelse – et landskap heller enn et objekt.

Rapporten har følgende konklusjoner:

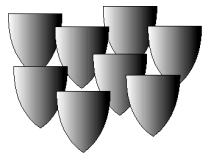
IC-prosjektets rolle i knutepunktet er todelt:

1. tiltakshaver for infrastruktur jernbane
2. statlig premissleverandør med ansvar for å bidra til og etterspørre løsninger i omkringliggende bystruktur som bygger opp under IC-satsingen

De ulike rollene krever langt på vei ulik kompetanse, og tosidigheten må være nedfelt i IC-prosjektets mandat og gjenspeilet i prosjektets bemanning, eksempelvis som et eget ansvarsområde i IC-prosjektets tilrettelegger enhet (jfr organisasjonsmodell delprosjekt organisering)

Dersom stasjonsprosjektene skal bidra til lokal knutepunktutvikling er det viktig at IC-prosjektet har fokus på:

1. Tidlig involvering av alle interessenter i knutepunktet for å få overblikk over både samarbeidsmuligheter, interessemotsetninger og arealkonflikter av betydning for det videre planarbeidet.
2. Samarbeid og involvering ut over plan- og bygningslovens minstekrav for å sikre lokal forankring og eierskap til prosjektet, prosessen og de løsningene som velges.
3. Valg av planprosesser og planformer som gjør at viktige spørsmål blir drøftet og avklart på riktig nivå og til rett tid, og som balanserer behovet for områdeavklaring med kravet om framdrift
4. Ta initiativ til at forutsetningene for samarbeid forankres og nedfelles i forpliktende samarbeidsavtaler om planarbeid i knutepunktene. Samarbeidsavtalene må avklare de ulike aktørenes rolle og virkemidler; dvs hva som skal gjøres og hvem som gjør hva når.
5. Ta initiativ til at plansamarbeid og gjensidige forpliktelser i knutepunktet følges opp ved at kommunen inngår utbyggingsavtaler med private utbyggere og gjennomføringsavtaler med offentlige utbyggere parallelt med reguleringsplanen. Samtidighet vil være en kvalitetssjekk av planforslagets gjennomføringskraft og avdekke om det er reell vilje til å gjennomføre planen.
6. Utnytte de mulighetene som ligger i dagens "avtalepraksis" heller enn å etablere nye avtaleformer for å gjennomføre IC-utbyggingen og de nye stasjonsprosjektene.
7. Samarbeidet med ROM på de stasjonene hvor de har eiendom og virkemidler til å sette i gang ønsket utvikling tar utgangspunkt rolleavklaring i St. melding nr 31 om NSBs virksomhet. JBVs eiendomsstrategi legges til grunn for samarbeid og avtaler.
8. Videre arbeid med en arkitekturpolicy for å følge opp de forventningene som er formulert i statens arkitekturpolitikk "arkitektur.nå"



Saksnr	Utvalg	Møtedato
20/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	20.09.2013

Østlandssamarbeidets handlingsprogram 2014-2015

Saken legges fram for en første diskusjon i fagpolitisk utvalg, for synspunkter på aktuelle innsatsområder innen samferdsel 2014-2015.

Kontaktutvalget har vedtatt to-årige handlingsprogram

Kontaktutvalget ga ved behandlingen av sak 12/12 sin tilslutning til et forslag om at det skulle utarbeidet toårige handlingsprogram for Østlandssamarbeidet, mot tidligere aktivitetsprogram for hvert år. Handlingsprogram for 2012-2013 ble vedtatt ved kontaktutvalgets behandling av sak 20/12.

Fra kontaktutvalgets behandling av sak 12/12 er ellers referert synspunkt fra noen av utvalgets medlemmer om at det som et ledd i prosessen med behandling av kommende handlingsprogram for Østlandssamarbeidet, kan være aktuelt med en diskusjon av hvilke oppgaver Østlandssamarbeidet skal engasjere seg i.

Handlingsprogram 2014-2015 foreslås behandlet i kontaktutvalget 7. mars 2014

Kontaktutvalget vedtok i møte 7. juni 2013 Europapolitisk strategi 2013-2017, som vil danne grunnlag for Østlandssamarbeidets internasjonale arbeid de kommende år. Med den angitte tidsplanen legges det opp til en første runde i administrativ samferdselsgruppe og fagpolitisk utvalg samferdsel høsten 2013. De foreløpige innspillene vil bli referert i kontaktutvalgets møte 24.-25. oktober, med sikte på eventuelle innspill fra kontaktutvalget før endelig tilråding fra fagpolitisk utvalg i januar 2014.

Tema i inneværende handlingsprogram

Kontaktutvalget sluttet seg til anbefalingen fra fagpolitisk utvalg for samferdsel om at etterfølgende tema vektlegges i Østlandssamarbeidets arbeid med samferdsel i 2012-2013:

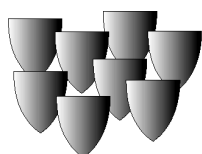
- Kommunikasjonsstrategi for utbygging av InterCity-triangelet
- Langsiktig og forutsigbar finansiering av økt kollektivtrafikk
- Finansiering av etterslep på investeringer og vedlikehold av fylkesvegene
- Opplegg for utvikling og finansiering av knutepunkter for kollektivtrafikken
- Bidra til utbygging av infrastruktur for klimavennlig drivstoff
- Følge opp og fullføre andre aktiviteter som er på gang, som:
 - Fylkesoverskridende billetter innen kollektivtransport

- Mer godstransport med jernbane
- Erfaringsutveksling for bedre og mer effektiv tilrettelagt transport (TT-kjøring)

Noen av disse innsatsområdene vil være aktuelle for fortsatt engasjement.

Behandling i samferdselsgruppa 3. september 2013

Samferdselsgruppa mener at de fleste tema i inneværende handlingsprogram bør videreføres også de kommende to år. Påvirkningsarbeid for å sikre full InterCity-utbygging og god framdrift i denne må være en prioritert oppgave. Som konkludert under sak 12/13, mener samferdselsgruppa at knutepunktsutvikling også bør være et sentralt tema i kommende handlingsprogram.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
21/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	20.09.2013

Refusjon for skoleskyss – oppfølging i regi av KS

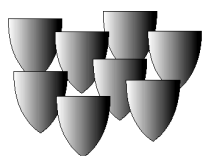
Informasjon til orientering for fagpolitisk utvalg.

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

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

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

Brev med anmodning til KS ble oversendt 18. mars. Saksbehandler i KS opplyser at det nå er laget et notat til ledergruppen i KS, med anbefaling om at henvendelsen fra Østlandssamarbeidet behandles sammen med andre henvendelser som KS har fått vedrørende skoleskyss, og at behandlingsopplegget eventuelt forankres med politisk behandling i KS sitt hovedstyre.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
22/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	20.09.2013

TransGovernance – status og kommende arrangementer

Saken legges fram for fagpolitisk utvalg til orientering og for innspill.

Seminar 13. september – om flernivåstyring generelt og spesielt i TransGovernance

Som internt arrangement innen Østlandssamarbeidet planlegges et seminar med ovennevnte tittel i tilknytning til ordinært møte i internasjonalt fagpolitisk utvalg 13. september 2013, kl 09.30-11.30. Medlemmer i fagpolitisk utvalg for samferdsel er invitert til å delta i seminaret. Medlemmer i samferdselsgruppa er også velkommen til å delta. Foreløpig program:

Kort introduksjon

- Gunn Marit Helgesen, leder internasjonalt fagpolitisk utvalg

Flernivåstyring generelt og synspunkter i forhold til TransGovernance

- Ulla Higdem, førsteamanuensis Høgskolen i Lillehammer

Planprosess for utbygging av InterCity – flernivåstyring i praksis?

- Anne Siri Haugen, prosjektleder Jernbaneverket

Ny Svinesundsbru – eksempel på et transnasjonalt plan- og utbyggingsprosjekt

- Tom Granquist, samferdselskoordinator Akershus

Spørsmål, synspunkter og diskusjon

Kommende arrangementer i TransGovernance

- Inge Brørs, sekretariatsleder Østlandssamarbeidet

Ruth Solveig Birkeland, Anne Karin Torp Adolfsen og Kåre Pettersen er påmeldt som representanter fra fagpolitisk utvalg for samferdsel.

Møte mellom politiske representanter fra tre MESO-regioner

Et planlagt møte 3. juni i København – mellom representanter fra Øresundsregionen, Helsinki – Tallinn og Østlandssamarbeidet – måtte utsettes. Det er nå avklart at et møte vil bli holdt i København 26. september. Politiske deltakere fra Østlandssamarbeidet vil være:

- Reidun Gravdal (Oppland), vara for Anne Karin Torp Adolfsen (Hedmark)
- Ivar Odnes (Oppland), vara for Tom Strømstad Olsen (Vestfold)

Ingen av de øvrige oppnevnte kontaktpersoner til prosjektet har anledning til å stille 26. september.

Programforslag for møtet:

Welcome and introduction - intention of the meeting and follow-up

Welcome - Finn Lauritzen, MD, the Secretariat of the Öresund Committee

Background for the meeting - the scope of Transgovernance and importance of regions in European Transport - Mats Petersson, region Skåne

Brief presentations of the regions and their MESO cases

Helsinki - Tallin cooperation, Eastern Norway County Network, Öresund

Experiences from Öresund - vertical governance

Presentation of Öresund regional development strategy, and experiences from start of the cooperation, national and local involvement - ups and downs.

Discussions, comparing possibilities in respective region. Need for dedicated institutions?

Pause

**How to make cross-border planning and implementation actions successful?
Regional and interregional public transport.**

Presentation of Öresund experiences (Öresund train concept, taxes, ownership and so on)

Discussion

- *How to develop public transportation for an integrated cross-border labour market*
- *Public Private Partnership - a key to successful cross-border integration?*

Political discussion

**How to make cross-border planning and implementation actions successful?
International freight transport**

Regional planning issues and cooperation between regions for long distance transport, Fehmern Belt/Öresund capacity - Norwegian perspective

Rail Baltica/Via Baltica

Public Private Partnership - a key to successful cross-border integration?

**Concluding remarks and options for cooperation between the MESO cases
Finn Lauritzen**

Upcoming possibilities for political meetings

Workshop innen arbeidspakke 6, i Oslo 29. oktober 2013

Østlandssamarbeidet er sammen med Joint Spatial Planning Department Berlin Brandenburg arrangør for workshopen, som holdes på hotell Bristol. Det legges opp til ca 25 deltakere, primært fra Norge, Sverige og Tyskland. Målgruppen er primært administrativt personell, men politikere er selvsagt også velkommen.

Programskisse:

Oslo - Gothenburg - Adriatic Sea?

How the Scandria[®]-Corridor can enhance regional and business development in the Oslo-Gothenburg cross-border region?

Doing multilevel governance at corridor level: the Scandria[®]-Corridor today and tomorrow

Joint Spatial Planning Department Berlin Brandenburg (Horst Sauer or Annegret Höing)
and/or INFRASTRUKTUR & UMWELT (Sven Friedrich)

Regional and business development in the northern part of the Scandria[®]-Corridor

- **The Scandinavian 8 million city**
- How to make this region one of the world's most competitive

Floire Daub, Project Manager of the Scandinavian 8 million city

- **An extended labour market would benefit competitiveness**

Jan Andréasson, Chairman of the Swedish-Norwegian Chamber of Commerce in Gothenburg (tbc)

- **Regional development across borders - incl. implementation of Interreg**

Lise Hauge, Assistant Director, Norwegian Ministry of Local Government and Regional Development

- **Better rail connections Oslo - Gothenburg**
- A key to more green and efficient transport

Krister Andersson, Head of LO Office in West Sweden (tbc)

Some useful tools

- **European Grouping of Territorial Cooperation and Connecting Europe Facility**

Jan Edøy, Counsellor for Regional and Local Affairs, Norwegian Ministry of Local Government and Regional Development

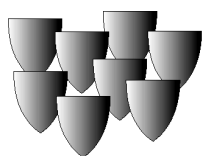
Regional and local authorities as partners in national and transnational planning processes

Elisabeth Dahle, County Director, Östfold County Council

Break

Discussion (groups and plenary session) - summing up

Moderators: Sven Friedrich, INFRASTRUKTUR & UMWELT, and Susanne Ingo, Swedish Transport Administration



Saksnr	Utvalg	Møtedato
23/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	20.09.2013

Samarbeidsalliansen Osloregionen – revisjon av areal og transportstrategi

Saken legges fram til orientering og for eventuell synspunkter/innspill fra fagpolitisk utvalg.

Samarbeidsalliansen Osloregionen

Samarbeidsalliansen bestod ved årsskiftet av 72 kommuner og tre fylkeskommuner: Akershus, Buskerud og Østfold. Foruten Oslo kommune er samtlige kommuner i Akershus og Østfold med, videre 13 kommuner i Buskerud, 6 i Vestfold, 1 i Telemark, 3 i Oppland og 7 i Hedmark. Hedmark fylkeskommune blir medlem i alliansen fra 2014.

Areal og transport er et hovedområde for samarbeidsalliansen, som nå er i ferd med å revidere sin areal og transportstrategi. Den reviderte strategien kan komme til å omfatte det hele Østlandet, og sekretariatet hadde derfor inviterte en representant fra Osloregionen til å gi en kort orientering om dette arbeidet i samferdselsgruppas siste møte.

Behandling i samferdselsgruppa 3. september 2013

Theis Juell Theisen fra Osloregionens sekretariat orienterte om den planlagte rulleringen av samordnet areal og transportstrategi for Osloregionen. Innledningsvis konstaterte han at samarbeidsalliansen etter hvert har vokst seg større geografisk enn det som kan karakteriseres som den funksjonelle Oslo-regionen. Klarsignal for oppstart av strategiarbeidet forventes gitt ved styrebehandling 17. september 2013.

Føringer for rulleringsarbeidet:

- Hovedfokus på funksjonell Osloregion
- Areal og transport
- Visjonær og langsiktig
- Person- og vare/godstransport
- Næringslivets behov
- Samordning (Østlandssamarbeidet, plansamarbeidet Oslo og Akershus, bypakker)

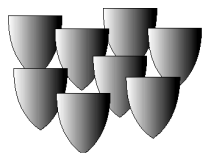
Utfordringer det anbefales fokusert på:

- Utbyggingsmønster, sentrums- og knutepunktsutvikling
- Drift og vedlikehold av samferdselsinfrastruktur

- Jernbaneutbygging, Intercity og øvrige grenbaner, ny tunnel gjennom Oslo.
- Utvikling av kollektivtilbud
- Styrket internasjonalt fokus, primært retning sør mot Gøteborg, København/Europa
- Finansiering, felles bompengestrategi.

Som fase 1 av arbeidet er foreslått å lage et oppdatert fakta- og analysegrunnlag. Sekretariatet i Osloregionen har foreslått at Østlandssamarbeidet blir representert i en prosjektgruppe for rulleringsarbeidet. Det er lagt opp til at arbeidet skal være avsluttet i april 2015, og dermed foreligge samtidig med de første utredningene fra statsetatene tilknyttet arbeidet med NTP 2018-2027.

Samferdselsgruppa tok redegjørelsen til orientering, og ser fram til videre samarbeid, som er viktig for felles ressursutnyttelse og påvirkningskraft.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
24/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	20.09.2013

Møteplan for 2014

Fagpolitisk utvalg for samferdsel gir sin tilslutning til følgende møteplan for 2014:

- *Fredag 24. januar*
- *Fredag 9. mai*
- *Fredag 19. september*

Så langt er bare møteplan for kontaktutvalget fastsatt for politiske utvalg i 2014: 7. mars, 13. juni og 23.-24.oktober.

Hensyn tatt til mulig møteplan for rådmannsutvalget og med møtene i fagpolitisk utvalg for samferdsel på fredager, kan en aktuell møteplan for utvalget være:

- 24. januar
- 9. mai
- 19. september