

ØstlandsSamarbeidet
Eastern Norway County Network

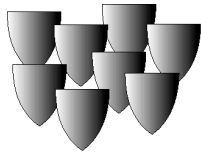
Fagpolitisk utvalg for samferdsel

møte 1. februar 2013

Sted: Akershus fylkeskommune, Fylkestingsal

Tid: 10.00 – 14.00

Saker: 01/13 – 09/13



Møtested: Akershus fylkeskommune, Fylkestingsal
Klokkeslett: 10.00 – 14.00

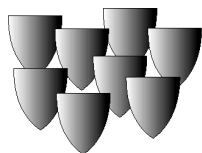
Møteleder:
Trond Johansen

Referent:
Inge Brørs

Forslag til agenda

- Sak 01/13 Togtilbudet framover – orientering ved representant fra NSB**
- Tom Ingulstad, konserndirektør NSB Persontog orienterer og innleder til diskusjon
- Sak 02/13 Referat fra møte 5. oktober 2012**
- Sak 03/13 Høring av rapport med anbefaling om etablering av regionale bompengeselskaper**
- Orientering og innledning til diskusjon ved Sigmund Aasly, daglig leder i Vegfinans AS
- Sak 04/13 Mer gods på sjø og bane – synspunkter fra logistikk og transportbransjen**
- Erling Sæther, direktør næringspolitikk i NHO Logistikk og Transport orienterer og innleder til diskusjon
- Sak 05/13 Observatør fra Østlandssamarbeidet i STRING-samarbeidet?**
- Sak til behandling
- Sak 06/13 Refusjon for skoleskyss - anmodning til KS om engasjement**
- Sak til behandling
- Sak 07/13 Gjennomgående billettering på Østlandet**
- Sak til orientering
- Sak 08/13 InterCity-utbyggingen – om påvirkningsarbeidet**
- Sak til orientering
- Sak 09/13 Interreg-prosjektet TransGovernance**
- Sak til orientering

Eventuelt



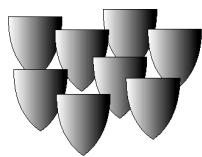
Saksnr	Utvalg	Møtedato
01/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	01.02.2013

Togtilbudet framover – orientering ved representant fra NSB

NSB gjennomførte 9. desember 2012 første fase av en større ruteomlegging for å gi et bedre togtilbud til kundene på Østlandet. Tom Ingulstad, NSBs konserndirektør for Persontog er invitert til møtet i fagpolitisk utvalg for å orientere om NSBs videre planer, herunder:

- Forbedringer av togtilbudet fram mot 2025 og hvilke faktorer som må falle på plass for at intensjonene skal bli en realitet?
- Hva NSB kan bidra med for å fremskynde et sømløst kollektivtilbud – inkl. gode knutepunkter og sammenhengende billettsystemer på tvers av trafikkarter og fylkesgrenser
- Muligheter for økt godstrafikk parallelt med den nye rutemodellen for passasjertrafikk

Ingulstads innlegg forventes å ha en varighet på ca. 30 min., med etterfølgende muligheter for spørsmål og meningsutveksling.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
02/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	01.02.2013

Referat fra møte 5. oktober 2012

	Fagpolitisk utvalg		Adm. samferdselsgruppe
	<i>Til stede:</i>	<i>Forfall:</i>	Til stede
Akershus	Finn Terje Tønnessen (FrP) vara	Anette Solli (H) Ruth Solveig Birkeland (SV)	
Buskerud	Lavrans Kierulf (FrP) vara Mathias Dannevig (Ap) vara	Trond Johansen (KrF) Anne Sandum (Ap)	
Hedmark	Anne Karin Torp Adolfsen (Ap)	Tor Andre Johnsen (Frp)	
Oppland	Reidun Gravdahl (Ap)	Eivind Brenna (V)	
Oslo		Ola Elvestuen (V)	
Telemark	Sigbjørn Molvik (SV) Johan T. Løchstøer (V) vara	Edvard Mæland (H)	
Vestfold	Kåre Pettersen (V) Tom Strømstad Olsen (Ap)		Siv Tørudbakken
Østfold		Olav Moe (KrF) Gretha Kant (H)	
Andre:	Inge Brørs (sekretariatsleder). Tidl. fylkesrådmann Harald K. Horne og tidl. fylkesrådmann Matz Sandman deltok under behandlingen av sak 21/12. Ass. fylkesdirektør Thomas Tvedt deltok under behandlingen av sak 25/12.		
Møteleder:	Kåre Pettersen	Referent:	Inge Brørs

Møtet ble holdt i Akershus fylkeskommune kl 10.00 – 13.55.

Det var ingen merknader til møteinnkalling og saksliste.

Sak 21/12 Langsiktig og forutsigbar finansiering av kollektivtrafikken - forpliktende avtaler som grunnlag for samhandling

Spesialrådgiver Anne Johanne Enger fra KS orienterte om KS sitt engasjement innen dette området, under tittelen «Forpliktende partnerskap er avgjørende». Hun viste i den forbindelse til en rapport Urbanet Analyse er i ferd med å slutføre for KS. Denne rapporten vil bli offentliggjort en av de kommende ukene. Rapporten indikerer at kommunene og fylkeskommunene har virkemidler innen arealpolitikken som i betydelig grad kan påvirke både kollektivtrafikken og biltrafikken. Enger avsluttet sitt innlegg med å oppfordre til synspunkter på behov og villighet til å akseptere restriktive tiltak som ledd i overføring av trafikk fra privatbil til kollektivtransport.

I den etterfølgende diskusjon framkom bl.a. etterfølgende synspunkter og innspill:

- Et godt kollektivtilbud må være på plass før restriktive tiltak kan iverksettes
- Vi må ha fokus på pendlertrafikken, da problemet med framkommelighet og forurensning fra trafikken er størst i rushtidene
- Betaling for parkering ved stasjoner bidrar til at folk kjører bil helt fram. Hærverk på parkerte biler ved togstasjoner et økende problem.
- Flirt-togene mangler sittekomfort – selv på mellomlange strekninger
- Belønningsmidler må bli aktuelt også for mellomstore byer/byområder, eks. Mjøsbyen
- Framkommelighet for bussene viktig for en effektiv kollektivtrafikk – egne kollektivtraseer må vurderes også i mellomstore byer
- Måloppnåelse bør være det vesentlige – det bør være opp til lokale og regionale myndigheter å bestemme bruk av restriktive tiltak ut fra hva som er nødvendig for måloppnåelsen
- Kombinasjon av privatbil og kollektivtransport er ofte det beste for brukerne
- Statlige ordninger må være langsiktige og forutsigbare – fylkeskommunene er tidligere blitt «lurt» av statlige lokkepengene og pålegg. Usikkerhet om framtidige finansieringsordninger kan føre til at svært lite blir igangsatt.
- Lokalisering av flere arbeidsplasser utenfor Oslo vesentlig for å unngå rushtidsbelastning i trafikken – samferdsel må sees i sammenheng med øvrig samfunnsutbygging
- Iverksetting av nødvendige tiltak bør baseres på partnerskap mellom likeverdige parter – ikke at en part gir belønning til en annen
- Fortetting oppfattes av mange som en ulempe – folk har flyttet ut av Oslo for å bo romslig
- God tilrettelegging for overgang fra bil til kollektivtrafikk avgjørende for at bilen bare skal bli brukt til nærmeste knutepunkt
- Refusjon for skoleskyss en kraftig belastning for kollektivbudsjettet i mange fylkeskommuner – KS bør ta opp dette nasjonalt – behov for endringer i opplæringsloven.

Sak 22/12 Referat fra møte 3. mai 2012

Det var ingen merknader til referatet.

Sak 23/12 Nasjonal transportplan 2014-2023 – fylkeskommunenes uttalelser

Fagpolitisk utvalg ga uttrykk for at det var greit å ha en samlet oversikt over fylkeskommunenes uttalelser. Budskapet fra Østlandssamarbeidet gjenfinnes i uttalelsene.

Fagpolitisk utvalg tok saken til orientering.

Sak 24/12 Kommunikasjonsstrategi for utbygging av InterCitytriangelet

Sekretariatsleder utdypet og ajourførte informasjonen om gjennomførte og planlagte aktiviteter for påvirkning av InterCity-utbyggingen. I den etterfølgende diskusjon framkom bl.a. etterfølgende synspunkter og innspill:

- Fylkesordførerne bør gjerne sende et brev til bladet Motor for å understreke det budskapet adm. dir Stig Skjøstad ga i seminaret på Stortinget 1. oktober.
- Norges Lastebileier-Forbund bør kontaktes med sikte på å få dem med som en del av alliansen for utbygging av InterCity-triangelet.
- Bedrifter som har behov for godstransport bør mobiliseres, gjerne gjennom fylkeskommunene.
- Betydningen av profesjonell kommunikasjonsbistand bør diskuteres under og i etterkant av påvirkningsprosjektet.

Sak 25/12 InterCity-utbyggingen – forslag om å etablere samarbeidsorgan med Jernbaneverket for plangjennomføring

Seksjonsleder Lars Erik Nybø fra Jernbaneverket orienterte om videre planarbeid i IC-området. Planarbeidet skjer foreløpig under usikkerhet, da det er stortingsmeldingen om NTP 2014-2023 og behandlingen av denne som vil klargjøre Regjeringens og Stortinget ambisjoner for framtidig utbygging.

Utbygging av InterCity-trianglet innen 2023 vil kreve planlegging, prosjektering og bygging i et helt annet omfang enn vi hittil er kjent med i Fastlands-Norge. Planprosessen må kunne gjennomføres med en helt annen framdrift enn det vi er vant med. Full utbygging av InterCity-triangelet vil kreve nye metoder for byutvikling i knutepunktene. Planleggingen av IC-utbyggingen må være en del av en helhetlig plan for prosjektledelse, planlegging, prosjektering, innkjøp og utbygging. Planlegging etter Plan- og bygningsloven må skje i henhold til en overordnet gjennomføringsplan som Jernbaneverket vil utarbeide, i samarbeid med relevante aktører.

Gjennomføringsplanen er tenkt å bestå av følgende delaktiviteter/prosjekter:

- Prosjektplan
- Planveileder byområder og knutepunkter
- Planprosess
- Designbasis

Jernbaneverket har en intensjon om å etablere gjennomføringsplanen som prosjekt med ekstern og intern organisering innen utgangen av november 2012. Arbeidet med gjennomføringsplanen bør starte ved årsskiftet og være avsluttet til Stortingets behandling av

NTP 2014-2023 i juni 2013. Gjennomføringsplanen skal fortelle hvordan oppgavene kan løses, men ikke gå inn på de konkrete oppgavene og løsningene.

I etterfølgende diskusjon ble det fra fagpolitisk utvalg lagt vekt på at den lokale og regionale medvirkning må bli reell. Dette er avgjørende for at man skal unngå mage omkamper i planprosessen. Samtidig var det enighet om at det er viktig å greie å korte ned tiden som behøves til planprosessene. Jernbaneverket ble oppfordret til å være åpne for innspill og dialog omkring politisk medvirkning i styringsorganer og -prosesser som planlegges.

Nybø lovte at det vil komme et notat fra Jernbaneverket i uke 41, som grunnlag for en behandling av dette tema i kontaktutvalgets møte 19. oktober.

Sak 26/12 Østlandssamarbeidets deltakelse i Interreg-prosjektet TransGovernance

Som deltakere i politiske prosesser tilknyttet prosjektet ble foreslått:

- Anne Karin Torp Adolfsen (Hedmark) med Reidun Gravdahl (Oppland) som vara
- Tom Strømstad Olsen (Vestfold) med Ivar Odnnes (Oppland) som vara

For øvrig ga utvalget sin tilslutning til forslag til vedtak.

Vedtak i fagpolitisk utvalg

Fagpolitisk utvalg for samferdsel tar til orientering informasjon om Østlandssamarbeidets deltakelse i Interreg-prosjektet TransGovernance.

Fagpolitisk utvalg for samferdsel oppnevner følgende to representanter med vararepresentanter til å delta arbeidet med politiske prosesser tilknyttet prosjektet:

- Anne Karin Torp Adolfsen (Hedmark) med Reidun Gravdahl (Oppland) som vara
- Tom Strømstad Olsen (Vestfold) med Ivar Odnnes (Oppland) som vara

Sak 27/12 EU-høring om betaling for bruk av veginfrastruktur

Fagpolitisk utvalg diskuterte først om utvalget vil anbefale at Østlandssamarbeidet skal delta i den pågående konsultasjonsrunden. Utvalget besluttet å anbefale deltakelse mot en stemme.

Deretter ble forslag til svar på det korte spørreskjemaet gjennomgått spørsmål for spørsmål. Fagpolitisk utvalg ga sin tilslutning til de foreslåtte svaralternativene med to mindre justeringer i kommentarfeltene:

- Under spørsmål 9: Vi har allerede et godt system for innsyn i prosessene omkring innføring av brukerbetaling. I Norge blir kommuner og fylkeskommuner tungt involvert i disse prosessene.
- Under spørsmål 15: Unntak bør også gjøres for elbiler.

Sak 28/12 Møteplan for 2013

Følgende møtedatoer ble foreslått for fagpolitisk utvalg i 2013:

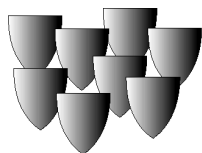
- *Fredag 1. februar*
- *Fredag 26. april*
- *Fredag 20. september*

Sak 29/12 TransBaltic – et avsluttet Interreg-prosjekt

Fagpolitisk utvalg tok til orientering rapporten om Interreg-prosjektet TransBaltic, som nå er avsluttet.

Eventuelt

Ingen saker ble tatt opp under eventuelt.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
03/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	01.02.2013

Høring av rapport med anbefaling om etablering av regionale bompengeselskaper

Behandling

Saken diskuteres i møte 1. februar i fagpolitiske utvalg for samferdsel. Forutsatt interesse for samordning av høringsuttalelsene, utarbeides forslag til felles hovedpunkter i uttalelsene fra fylkeskommuner og bompengeselskaper. (Det legges ikke opp til uttalelse fra Østlandssamarbeidet.)

I tillegg til videre oppfølging i fylkeskommunene, vil saken kunne følges opp i Østlandssamarbeidets rådmannsutvalg (møte 14. februar) og i kontaktutvalget 8. mars.

Bakgrunn for saken

Rapport fra Vegdirektoratet datert 5. september 2012 – med anbefaling om etablering av regionale bompengeselskaper – er ved brev 10.12.2012 fra Statens vegvesen sendt fylkeskommunene og bompengeselskapene på høring. Opprinnelig høringsfrist var satt til 1. februar 2013. Samferdselsdepartementet har siden forlenget fristen til 8. mars 2013.

Seks av fylkeskommunene på Østlandet (Akershus, Buskerud, Hedmark, Oppland, Telemark og Vestfold) har allerede etablert Vegfinans AS, som har overtatt eierskapet til de 13 bompengeselskapene som er hel-eiet av disse fylkeskommunene. Akershus fylkeskommune mener det er viktig med en samordning av høringsuttalelsene fra fylkeskommunene og bompengeselskapene, og har henvendt seg til Østlandssamarbeidet med sikte å kunne bruke etablerte samarbeidsorganer i en slik samordningsprosess.

Etter kontakt til samferdselsavdelingene i fylkeskommunene, er det kommet positiv respons på forslaget om samordning fra de 6 fylkeskommunene som er medeiere i Vegfinans. Sekretariatet er kjent med at Vegfinans arbeider med forslag til en høringsuttalelse som vil bli sendt fylkene som grunnlag for tilbakemelding til Vegdirektoratet. Sekretariatet har bedt daglig leder i Vegfinans, Sigmund Aasly, gi en kort orientering i møtet i fagpolitisk utvalg, som grunnlag for diskusjon om eventuell samordning av høringsuttalelsene.

Momenter fra anbefalingene til Statens vegvesen

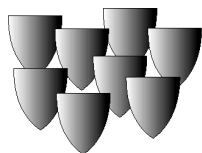
Samferdselsdepartementet gav i februar 2011 Statens vegvesen Vegdirektoratet i oppdrag å utarbeide grunnlag for overgang til ny struktur i bompengesektoren. Statens vegvesen anbefaler ut fra dette at den minste enheten i ny struktur bør være ett bomselskap pr. fylke. Rapporten anbefaler også at fylkeskommunene søker samarbeid med sikte på å etablere større regionale selskap - kanskje så få som 5-6 på landsbasis.

Vegvesenet mener bompengeselskapene bør organiseres som offentlig eide aksjeselskap, i første rekke som fylkeskommunale eller regionale selskap. Begrunnelsen er at færre, men faste selskap, antas å gi stordriftsfordeler som kan gi mer kostnadseffektiv drift. Større faste bomselskap vil også, etter Vegvesenets mening, representere større profesjonalitet i forbindelse med låneopptak og kapitalforvaltning.

Selv om det opprettes regionale selskap vil de ulike prosjektene fremdeles være selvstendige regnskapsmessige enheter. Det innebærer at flere bompengeprojekter kan inngå i samme selskap, men midlene skal holdes adskilt. Vegvesenet foreslår i sin høringsrapport tiltak for å motvirke faren for krysssubsidiering mellom prosjektene under selskapene.

Statens vegvesen mener i tillegg at en omstrukturering til færre, men større bomselskaper, vil gjøre det enklere for trafikantene å forholde seg til blant annet takster, rabatter og forskuddsordninger. Vegvesenet mener en slik forenkling og standardisering også vil gi åpenbare fordeler for de nye regionale selskapene, og anbefaler at det jobbes mot at de regionale selskapene skal være utsteder av kundeavtaler, og gi kunden en ensartet avtale uansett hvilket anlegg de kjører i.

Vegdirektoratets rapport og høringsbrevet kan lastes ned fra Østlandssamarbeidets nettside <http://ostsam.no/20884.1084.Orienteringer.html>.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
04/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	01.02.2013

Mer gods på sjø og bane – synspunkter fra logistikk og transportbransjen

Behandling

Orienteringen forutsettes å gi grunnlag for diskusjon om tiltak for mer gods på sjø og bane – og eventuelle samarbeidsprosjekter med Norsk Industri og NHO Logistikk og Transport.

Orientering fra logistikk- og transportbransjen 1. februar 2013

Med basis i kontakt og samarbeid tilknyttet Interreg-prosjektet TransBaltic, har sekretariatet invitert Erling Sæther, direktør for næringspolitikk i NHO Logistikk og Transport til å gi en orientering i møtet i fagpolitisk utvalg. Som hovedtema er satt hvordan medlemmene i NHO Logistikk og Transport ser på utviklingen og muligheter fremover når det gjelder målsettingen om mer gods på sjø og bane.

Godstransport er i stor grad et anliggende for private og statlige aktører, men synspunkter på mulig medvirkning fra kommuner og fylkeskommuner bør også diskuteres. I Interreg-prosjektet TransBaltic hadde vi fokus på hvordan aktører innen bransjen kunne «gjøre hverandre gode». Sæther vil forhåpentligvis kunne si noe om hvordan bransjen jobber videre med denne utfordringen.

NHO Logistikk og Transport har også vært sentral i arbeidet med et innspill til regjeringens arbeid med en strategi for norsk nærskipfart, sammen med Norges Rederiforbund, Fraktefartøyenes Rederiforening, KS Bedrift havn, Maritimt Forum, Rederienes Landsforening, Norsk Skipsmeglerforbund og Norsk Havneforening.

Bakgrunn for orienteringen

Mer godstransport med jernbane er ett av aktivitetsområdene i Østlandssamarbeidets handlingsprogram for 2012-2013. Fagpolitisk utvalg for samferdsel ble i møte 5. oktober 2012 orientert om Østlandssamarbeidets deltakelse i Interreg-prosjektet TransBaltic i perioden 2009-2012 (sak 29/12). Prosjektets hadde som mål å fremme et mer bærekraftig og effektivt (multimodalt) godstransportsystem i Østersjøregionen.

Østlandssamarbeidet arbeidet i prosjektet spesielt med godstransport på jernbane, med

fokus på transportstrømmer sørover og østover fra Østlandet; dvs. langs to av beina i det nordiske triangel (Oslo – Stockholm – København). Jernbanetransport utgjør en svært lav andel av godstransporten mellom Norge og landene rundt Østersjøen. I rapport fra prosjektet er godsvolumene til/fra Norge og landene rundt Østersjøen i 2009 kartlagt, inkl. hvilken måte godset blir transportert på. Det meste av godstransporten i det aktuelle området går med båt eller med lastebil. Den interessante delen av godstransporten for Østlandssamarbeidets prosjekt var den som i dag går med lastebil, og hvor det burde være mulig å foreta transport med jernbane.

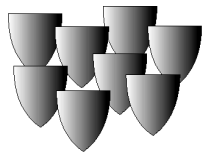
Bedre samspill mellom aktørene i transportkjeden

I en normal transportkjede med jernbanetransport vil det være en rekke aktører involvert, eksempelvis med en eller flere lastebiltransporter i hver ende av togtransporten. I samarbeid med Jernbaneverket og NHO Transport og Logistikk ble det holdt to arbeidsseminarer med noen sentrale norske og svenske aktører i transportkjeden. Dette er aktører som dels er konkurrenter, men som også i mange tilfelle er avhengig av å samarbeide.

Som et resultat av seminarene ble det satt opp forbedringspunkter som burde følges opp. Oppfølgingen ble foreslått lagt til Jernbaneverket og NHO Transport og Logistikk, hvor mange av de norske aktørene er organisert. Også Statens vegvesen har sagt seg interessert i å kunne bistå i en oppfølgingsprosess, da økt godstransport med jernbane er avgjørende for å dempe veksten i godstransport på veg.

Konferanse i april 2013

NHO Logistikk og Transport har forespurt Østlandssamarbeidet om å være medarrangør for en konferanse 15. april 2013, hvor godstransport med jernbane vil være hovedtema. Norsk Industri vil også være medarrangør for konferansen. I samråd med leder og nestleder i fagpolitisk utvalg har sekretariatet sagt ja til at Østlandssamarbeidet kan være medarrangør for en slik konferanse.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
05/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	01.02.2013

Observatør fra Østlandssamarbeidet i STRING-samarbeidet?

Behandling

Spørsmålet om interesse for observatørstatus i STRING-samarbeidet blir fremmet både for internasjonalt fagpolitisk utvalg og fagpolitisk utvalg for samferdsel. Hvis det er interesse for deltakelse i STRING-samarbeidets politiske møter, bør det oppnevnes en representant med vararepresentant fra Østlandssamarbeidet – første møte holdes i København 11. mars 2013.

Bakgrunn for saken

Tilknyttet arbeidet med Interreg-prosjektet TransGovernance har Østlandssamarbeidet mottatt en henvendelse fra STRING-samarbeidet, med tilbud om observatørstatus i samarbeidets politiske møter.

STRING er et grenseoverskridende politisk samarbeid i den sør-vestlige delen av Østersjøen og består av de fem regioner: Region Skåne (Sverige), Region Hovedstaden og Region Sjælland (Danmark), delstatene Schleswig-Holstein og Hamburg (Tyskland). Samarbeidet ble etablert i 1999 og ble bl.a. utviklet gjennom et Interreg Østersjøprosjekt i perioden 2000 – 2004. STRING-samarbeidet hadde i starten fokus på etableringen av en fast forbindelse mellom Danmark og Tyskland – Fehmer Belt Link.

STRING-samarbeidet er utviklet over tid og er nå organisert rundt fem nøkkeltema: infrastruktur, turisme og kultur, forskning og utvikling, grønn vekst og nedbygginga av grensekryssende barrierer. Samarbeidet har nå bygget opp en permanent organisasjon med fire nivåer:

- Et politisk forum som møtes to ganger i året. Dette forumet ledes for tiden av Vibeke Storm Rasmussen, regionrådsformann i Region Hovedstaden (Danmark). Anke Spoorendonk, minister for justis-, kultur- og europeiske saker i Schleswig-Holstein, er nestleder.
- En styringsgruppe bestående av administrative ledere fra de fem partnerregionene. Styringsgruppen ledes av adm. direktør Kim Høgh, Region Hovedstaden (Danmark). Stefan Musiolik, leder av avdelingen for baltiske og nordsjø-saker i Schleswig-Holstein, er nestleder.
- En kontaktgruppe bestående av saksbehandlere utpekt av partnerne

- Et sekretariat med fire ansatte, som har hovedkvarter i Region Sjælland.
Mer informasjon om STRING finnes på <http://stringnetwork.org/>

STRING-samarbeidet inviterer med observatører til sine politiske møter. Fra før er Øresundskomiteen, Fehmarnbelt-komiteen og København kommune observatører. Samtidig med at Østlandssamarbeidet nå inviteres som observatør til de politiske møtene, inviteres også Region Syddanmark og Mecklenburg Vorpommern til å bli observatører. I invitasjonen til Østlandssamarbeidet er det påpekt at partnerne i STRING-samarbeidet også har interesser knyttet til utviklingen langs vestkysten i Sverige og det sydlige Norge.

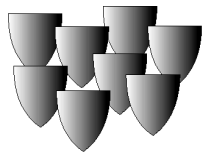
Tidligere kontakt med STRING via Schleswig-Holstein

Østlandssamarbeidet ble i kraft av partnerskapet med Schleswig-Holstein invitert som observatør i Interreg-prosjektet STRING i 2000 til 2004. Observatørrollen ble i hovedsak fulgt av leder av internasjonal adm. gruppe, Bjørn Reisz, og sekretariatet i Østlandssamarbeidet.

Etter at Interreg-prosjektet ble avsluttet, har STRING-samarbeidet vært oppe til orientering på flere kommisjonsmøter i samarbeidet med Schleswig-Holstein – seinest i 2010 - og politikere og adm. representanter fra Østlandssamarbeidet har vært invitert til å delta på politiske konferanser i STRING-samarbeidet. Transportkorridoren Oslo til Hamburg og videre på kontinentet er interessant for fylkeskommuner og bedrifter på Østlandet, men det har aldri passet med politisk deltakelse.

I Østlandssamarbeidets felles aktivitetsprogram med delstaten Schleswig-Holstein 2012/2013 er transportkorridorer ett av temaområdene. Følgende aktivitet er lagt til grunn innenfor dette:

- “Keep an eye on the development and look for synergies from the projects and cooperating structures to be fed into our bilateral cooperation.”



Saksnr	Utvalg	Møtedato
06/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	01.02.2013

Refusjon for skoleskyss - anmodning til KS om engasjement

Forslag til vedtak

Fagpolitisk utvalg for samferdsel anbefaler kontaktutvalget å rette en anmodning til KS om å 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.

Bakgrunn for saken

Forslag om at Østlandssamarbeidet bør rette en henvendelse til KS omkring refusjonsordningen for skoleskyss ble fremmet av Reidun Gravdahl i forrige møtet i fagpolitisk utvalg, under behandlingen av sak 21/12 – Langsiktig og forutsigbar finansiering av kollektivtrafikken.

Kostnadene til skoleskyss varierer sterkt fra fylke til fylke. I noen fylker betaler det offentlige 80-90 prosent av kostnadene ved kollektivtrafikken. I tabellen nedenfor er vist billettinntekter i prosent av totale kostnader for busstransport for noen fylker i 2010 (sammenstilling gjort av en arbeidsgruppe i Østlandssamarbeidet i 2012, basert på opplysninger fra Urbanet Analyse/SSB og fylkeskommuner).

Fylker	Billettinntekter i % av totale kostnader	Fylker	Billettinntekter i % av totale kostnader
Oslo og Akershus	57	Telemark	28
Østfold	22	Vest-Agder	41
Hedmark	15	Sogn og Fjordane	20
Oppland	16*	Nord-Trøndelag	8
Buskerud	45	Sør-Trøndelag	53
Vestfold	34	Troms	33

* Ekskl. inntekter fra skoleskyss

TØI-rapport 1017/2009 – Kollektivtransport i Oppland

Ovennevnte TØI-rapport belyser situasjonen i et fylke hvor fylkeskommunen betaler det meste av kostnadene ved kollektivtransporten, og hvor skoleskyssen er en stor kostnadspost. I Oppland er trafikantbetalingen lav, under 25 prosent i rutetrafikken og under 10 prosent i

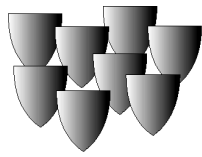
annen betalt transport. Annen offentlig betalt transport utgjør en økende andel av de totale kjøpene. Kostnadsdrivende beslutninger treffes ofte av andre enn fylkeskommunen. Kommunene kan organisere skoledagene slik at det påvirker kostnadene i betydelig grad.

Fylkeskommunene er forpliktet til å organisere og tilrettelegge skoleskyssen i samarbeid med kommunene. Skyssen skal gjennomføres i samsvar med Opplæringsloven (§7-1) og tilhørende forskrifter. Når fylkeskommunene oppfyller skyssrettighetene for grunnskoleelever, må kommunene dekke de delene av fylkeskommunens utgifter som svarer til vanlig persontakst. Kommunene betaler busstakst uavhengig av om det benyttes drosje eller buss for å imøtekomme transportbehovene. Kommunene bestemmer skolestrukturen og skoletidene, og kan gjennomføre endringer selv om det vil gi fylkeskommunen økte kostnader til skoleskyss.

I TØI-rapporten heter det at det i de senere årene er registrert en betydelig økning av kostnadene for skoleskyss i Oppland. Ut over de generelle faktorene som påvirker kostnadene ved buss- og drosjetransport, nevnes bl.a:

- Utvidet skoleplikt med skolestart for 6-åringer. Over 50 prosent av førsteklasingene i Oppland har rett til skoleskyss.
- Delt daglig omsorg. Det er en økning av skyss til begge foreldrene hvor det er delt daglig omsorg.
- Utvidet skyssansvar, som følge av at regelverket for grunnskolen utvikler seg i retning av større fleksibilitet og flere undervisningstimer.
- Endringer i skoledagens lengde og organisering. Kommunene bestemmer selv hvordan skoledagen skal organiseres, noe som har gitt forskjeller mellom kommuner, men også forskjeller fra skole til skole i samme kommune.
- Alternative arbeidstidsordninger for lærere. Staten har gitt kommunene og skolene muligheter til å drive forsøk med alternative arbeidstidsordninger.
- Sterk økning i bruk av drosjer i skoleskyssen gir økte kostnader for fylkeskommunen, men ikke nødvendigvis for kommunene.
- Trafikkfarlig skolevei. Det oppstår trafikkfarlige situasjoner ved skolene rundt skolestart da det er mye blandingstrafikk, og dette kan bidra til at flere barn får rett på skyss.

I TØI-rapporten tas det til orde for at det bør legges opp til en finansieringsmodell der kommunene har det fulle kostnadsansvaret for de transportoppgavene de bestiller. Fullt kommunalt kostnadsansvar for skyss i grunnskolen bør i henhold til rapporten innføres gjennom nasjonal forskrift, eventuelt kan det inngås samarbeidsavtale mellom fylkeskommunene og primærkommunene for å oppnå det samme.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
07/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	01.02.2013

Gjennomgående billettering – status i arbeidet

Behandling

Saken legges fram til orientering og for eventuelle kommentarer.

Bakgrunn

«Det er et mål å få til mer gjennomgående billettering på regional basis på Østlandet. Det er flere måter man kan samordne takster og billettsalg på, men det er en grunnleggende forutsetning at alle fylkene, Oslo og jernbanen velger samme type elektroniske kort.» Sitatet er hentet fra sak 05/2003 til kontaktutvalget, som tilknyttet denne saken fattet vedtak med anbefaling om at fylkeskommunene legger til grunn en felles standard for elektroniske kort for billettering. Som felles standard ble anbefalt den standard som spesifiseres i samarbeid mellom AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk as og NSB AS.

En administrativ arbeidsgruppe, i hovedsak med medlemmer fra fylkeskommunenes administrasjonsselskaper, ble etablert sommeren 2005 for å følge opp praktiske sider i arbeidet med elektronisk billettering og gjennomgående billetter. Det har vært en lang og kronglete veg fram til i dag, hvor mulighetene til å realisere gjennomgående billetter synes å nærme seg.

Etterfølgende redegjørelse er basert på et notat som har vært behandlet i den administrative arbeidsgruppa for oppfølging av elektronisk billettering. Saken legges frem for å orientere om status i arbeidet for å få realisert gjennomgående billetter, og for å orientere om noen forhold man må være oppmerksom på, og som fylkeskommunene/administrasjonsselskapene bør ta hensyn til, i det videre arbeidet med gjennomgående billettering.

Kort sammenfatning omkring dagens situasjon

Alle fylkeskommuner/administrasjonsselskaper på Østlandet og NSB har innført elektroniske nærhetskort som betalingsmedium for kollektivtrafikk. Nærhetskortene gjelder snart for alle billettyper. Mobiltelefonbillettering er også i ferd med å bli innført. Reiser innen hvert fylke fungerer i dag greit med disse nye billetteringsmetodene.

For å bidra til økt kollektivtrafikk på Østlandet, er det ønskelig å få til generelle ordninger både for periodekort og enkeltbilletter – ordninger som er enkle å bruke for publikum. Det er

et klart uttrykt ønske også å kunne bruke de nye billetteringsmetodene for reiser mellom fylker og innen andre fylker enn der man hører hjemme. Når papirbillettene forsvinner, blir det nødvendig å erstatte de gjennomgående papirbaserte periodekortordningene (hovedsakelig for arbeidspendlere) man har hatt og har.

Det har vært arbeidet med gjennomgående billettering i lang tid, jfr tidligere vedtak i Østlandssamarbeidets organer og det arbeidet som foregår på nasjonalt nivå i regi av Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen.

Slik gjennomgående bruk av kort og mobilbillettering betinger følgende:

- De elektroniske kortene må teknisk sett kunne brukes over alt.
- Enkeltbilletter og periodekort på mobiltelefon må teknisk sett kunne brukes over alt.
- Takstbestemmelsene bør i størst mulig grad være felles og lette å forstå for publikum.
- Forretningsreglene (se nedenfor) bør så langt mulig være felles og lette å forstå for publikum.
- Det må være inngått takstavtaler mellom fylkeskommunene/administrasjonsselskapene inklusive NSB.

Gjennomgående bruk av elektroniske kort

Arbeidet med harmonisering av tekniske løsninger for gjennomgående bruk av kort (interoperabilitet) skjer til dels på nasjonalt nivå og til dels i samarbeid mellom Østlandsfylkene. Ca 70 % av alle kollektivreiser foregår på Østlandet, og det er her behovet for gjennomgående billetter er størst. På nasjonalt nivå er det i regi av Statens Vegvesen utarbeidet en håndbok 206 som inneholder regler for hvordan kortene skal konstrueres og programmeres for å sikre interoperabilitet. Samtidig pågår det en diskusjon om hvor langt det er økonomisk forsvarlig å satse på gjennomgående billetter. Det er foreslått å gjennomføre en kartlegging av markedspotensialet for grensekryssende reiser.

På initiativ fra Samferdselsdepartementet er det opprette et selskap som skal ta seg av sertifisering av interoperable kort og den økonomiske avregningen mellom fylkeskommunene/administrasjonsselskapene, inklusive NSB.

Programmering av elektroniske billett kort er komplekst. Den er også i stor grad avhengig av samarbeid med og mellom leverandørene av de elektroniske kortsystemene. Dette er en sterkt medvirkende årsak til at utviklingen tar tid, og at det er vanskelig å si nøyaktig når gjennomgående billetter fullt ut kan være en realitet. Det er håp om at man vil være kommet langt i løpet av 2013.

Gjennomgående bruk av mobiltelefonbilletter og -kort

Det er i den senere tid blitt aktuelt å bruke mobiltelefonbillettering for gjennomgående periodekort og enkeltbilletter. Her går utviklingen meget raskt. NSB har utviklet og tatt i bruk en mobil-app som fungerer godt og nå også tas i bruk for gjennomgående reiser Østfold – NSB – Oslo/Akershus. Dette systemet er også aktuelt for andre relasjoner på Østlandet.

Bruk av slike mobil-app'er gjør det i noen tilfelle nødvendig å forenkle systemene. For eksempel blir hele Østfold betraktet som en sone i mobil-app'en Østfold – NSB – Ruter sone 1.

Andre fylkeskommuner/administrasjonsselskaper arbeider også aktivt med slike løsninger. Ruter har innført systemet i Oslo og Akershus, foreløpig for enkeltbilletter. Utviklingen påskyndes av ønsket om å unngå at bussførerne skal ha kontanter, og dermed redusere risikoen for ran.

Det må imidlertid understrekes at selv om rask innføring av slike løsninger gir tilfredsstillende løsninger for bestemte kundegrupper, representerer de antagelig ikke noen optimal samlet løsning på sikt. De app'ene som er utviklet til nå er forskjellige både mht funksjonalitet og edb-løsninger. Det foregår et standardiseringsarbeid på landsbasis for slike mobil-app'er i regi av Statens vegvesen. Dette er i ferd med å bli formalisert i Håndbok 206.

Den tekniske utviklingen går raskt. Nye mobilfonttyper og nye generelle programvareløsninger vil lette utviklingen av mobiltelefonbilletteringen og vil antagelig også bidra til gode samlede løsninger.

Felles takstbestemmelser

Det er lagt til grunn en forutsetning om at fylkeskommunen selv kan bestemme billettprisene. Også sonesystemene må fylkeskommunene kunne bestemme selv. Dersom antall soner i et fylke er stort, blir det komplisert å beregne gjennomgående takster. I dag varierer antall soner fra 8 i Oslo og Akershus til 472 i Oppland. Ved stort antall soner kan det være en løsning å benytte et lite antall «storsoner» for beregning av gjennomgående takster. Hver storsone vil da bestå av flere av fylkets soner (jfr bruk av mobil-app i Østfold nevnt ovenfor).

Hvis man ønsker enkle regler for gjennomgående reiser, på tvers av fylkesgrenser og selskaper, er det ønskelig med mest mulig like aldersbestemmelser. Det kan føre til forvirring hvis man i ett fylke har en aldersgrense for interne reiser, mens en annen gjelder for grensekryssende reiser.

I dag er nedre grense for barn (barn gratis under 4 år) lik i alle fylker med ett unntak. Øvre grense for barn er lik i de fleste fylkene (barn under fylte 16 år), men ikke i alle. Grensen for honnør (fra fylte 67 år) er lik i alle fylker. Utdrag av takstsystemet i fylkene på Østlandet og NSB framgår av vedlegg.

Man kan ha egne aldersgrenser, men da bør de defineres på en spesiell måte. Ønsker man en høyere aldersgrense for barn, bør man for eksempel definere «barn» fra 16 år til under 20 år (eller til en annen grense) som »ungdom» og bruke et spesielt begrep for dette. Denne spesielle aldersgrensen vil da gjelde i eget fylke, mens den ordinære barnealdersgrensen gjelder for gjennomgående billetter. En slik «ungdomstakst» kan eventuelt også gjelde bilateralt eller multilateralt mellom noen fylker.

På samme måte er det hensiktsmessig at takster for barnehage, gruppereiser og familie gjelder fylkesvis eller bilateralt. Her er spesialønskene i de enkelte fylkene såpass varierende at det nok i praksis er umulig å få til like regler i alle fylkene.

Definisjon av »student» varierer en del mellom fylkene. En del fylker krever bare studiebevis, mens andre har begrensninger til dels i forhold til studiested og/eller om man er heltids student. Et mulig forslag er å tillate studentpris for alle med gyldig studiebevis. Hvis man ikke finner frem til en omforent løsning, må man fortsette med fylkesvise eller eventuelt bilaterale rabatter for dette.

Felles forretningsregler

Med ”forretningsregler” menes i hovedsak følgende forhold

- Refusjon ved mistet kort.
- Rekonstruksjon når kortet blir ”dødt”.
- Hvordan merverdiavgift beregnes.
- Når ubenyttede reisepenger inntektsføres.
- Straffegebyr ved snik.
- Pant på kort.

<i>Emne</i>	<i>Dagens situasjon</i>
Refusjon	Forskjellige regler i dag. Mulig forslag: Refunderes ved sykdom og dødsfall hvis kvittering foreligger.
Rekonstruksjon	Forskjellige regler i dag. Mulig forslag: Rekonstruksjon ved dødt kort som ikke skyldes kunden hvis kvittering foreligger eller kortet er teknisk rekonstruerbart.
Beregning merverdiavgift	Merverdiavgift beregnes stort sett løpende ved bruk og ikke ved salg eller oppfylling av kortet. Dette er avhengig av forskriftsregler. Klare regler foreligger ikke.
Ubenyttede reisepenger	Disse kan inntektsføres f eks 3 år etter siste påfylling av penger eller siste bruk av kortet. Inntektsføring kan også knyttes til utløpsdato. Inntektsføring er til dels avhengig av forskriftsregler. Klare regler foreligger ikke.
Straffegebyr snik	Forskjellige regler i dag.
Pant på kort	Forskjellige regler i dag. Noen fylker tar ikke betalt. Mulig forslag: 50 kr.

Det er i tabellen antydnet noen mulige forslag til felles bestemmelser. Det inviteres ikke til beslutninger om dette nå. Spørsmålene bør drøftes mellom fylkeskommunene/operatørselskapene. For en del av disse bestemmelsene er det heller ikke noe absolutt krav om like regler. Mest mulig like regler vil imidlertid gjøre det enklere for kundene.

Takstavtaler

Før man kan innføre gjennomgående billetter, må de impliserte fylkeskommunene/administrasjonsselskapene, inklusive NSB, ha inngått avtaler om takster, inntektsfordeling og pengeoverføring. Vi drøfter ikke mulige prinsipper for inntektsfordeling nærmere her, men minner om at det eksisterer en del avtaler for de papirbaserte løsninger som man har hatt og har for gjennomgående periodekort. Det foregår også et arbeid på nasjonalt nivå i forhold til å utvikle et ”standard” avtaleverk.

Oppsummering

Situasjonen når det gjelder å få til gjennomgående bruk av nye billetteringsmedier er kort oppsummert slik:

- Interoperable elektroniske kort: Kortene må være programmert og testet for interoperabel bruk før de kan brukes gjennomgående. Arbeid pågår og vil antagelig være kommet langt i løpet av 2013.
- Mobiltelefonbilletter og -kort: NSB har utviklet løsninger som kan brukes gjennomgående nå i dag. Slike løsninger kan tas i bruk raskt. Utviklingen går raskt videre.
- Takstbestemmelser: Fylkeskommunene/administrasjonsselskapene bes om å utforme bestemmelsene slik at de blir enklest mulig å forstå for publikum også for gjennomgående reiser.
- Forretningsregler: Fylkeskommunene/administrasjonsselskapene bes om å samarbeide for å videreutvikle reglene slik at de blir enklest mulig å forstå for publikum også for gjennomgående reiser.
- Takstavtaler: Det må være inngått takstavtaler mellom fylkeskommunene/administrasjonsselskapene inklusive NSB før gjennomgående bruk av de nye billettene kan starte.

Vedlegg: Utdrag av dagens takstsystemer på Østlandet, inkl. NSB.

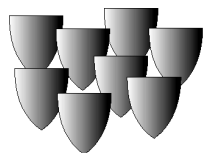
Utdrag av takstsystemer 2012

Nedenstående tabell viser noen av egenskapene for billettsystemene i de 8 østlandsfylkene Akershus, Buskerud, Hedmark, Oppland, Oslo, Telemark, Vestfold, Østfold og for NSB AS. Desember 2012.

	<i>Oslo og Akershus</i>	<i>Buskerud</i>	<i>Hedmark</i>	<i>Oppland</i>	<i>Telemark</i>	<i>Vestfold</i>	<i>Østfold</i>	<i>NSB AS</i>
Taksttyper								
Voksen								
Barn gratis under	4	4	4	4	4	4	7	4
Barn under	16	16	16	16	16	16	16	16
Honnør 67/ufør/blind/ektefelle	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Ungdom under	20	20	20	20	16- 20	16-20	25	-
Militær	Ja (enkeltbillett)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Sonesystem								-
Sonelengde	Variabel	Kommune eller ca 3 km.	Variabel, minst 10 km	5 km	Variabel	Variabel	Kommune	Km-takst
Antall	8 soner	90	73	472	90	28 (4 takster)	17	-
Priser enkeltbill								-
V 1 sone	30,-	30,-	31,-	34,-	31,-	30,-	30,-	-
V tillegg ny sone	20,-	10,- til 30,-	15,-	6,-/ 7,-	Variabelt	5,-	10,-	-
V max betaling	108,-enkeltbill	10 soner 200,-	7 soner 121,-		209,- (13 soner)	45,-(takst 4)	50,-(3 soner)	-
V byområde		30,-	31,-	34,-	31,-	30,-	30,-	-
B/ H	V x 50%	Minstetakst 15,-V x 50%	V x 50%	V x 50%	V x 50%	V x 50%	V x 50%	V x 50 % Minstetakst 35,-
Militær	V x 50%	Minstetakst 30,- V x 50%	Minstetakst 31,-V x 50%	Minstetakst 34,-V x 50%	Minstetakst 31,-V x 50%	Minstetakst voksen pt 30,-	V x 50%	90 % / 50 % Minstetakst 35,-
Student	Nei	Nei	Minstetakst 31,-V x 75%	Minstetakst 34,-V x 50% ,-	Nei	Nei	Nei	25 % Minstetakst 35,-
Priser flerreisekort		Verdibillett		22)				-
V 1 sone	27,-	V x 80%	V x 60%	V x 60%	V x 75%	V x 75%	V x 75 %	-
V tillegg ny sone	18,-	6,- til 24,-	9,-	3,-/4,-	Se VEB		V x 75 %	-
V max betaling	99,-	10 soner 160,-			-		V x 75 %	-
V byområde		V x 80%	V x 60%	V x 60%	31,-		V x 75 %	-
B/ H	V x 50%	Nei	V x 50%	V x 50%	Nei		Pris som enkeltbillett	-
Militær	V x 50%	Nei	V x 60%	V x 60%	Nei		Pris som enkeltbillett	-
Student	Nei	Nei	V x 60%> 18,-	V x 60%	Nei	Nei	Nei	-
Priser periodekort								
V 1 sone	590,-	820,-	540,-/300,-	460,-	690,- (1-4)	620,-/330,-	525,-/650,-	-
V tillegg ny sone		100,- til 700,-	240,-/130,-	60,-/70,-	-			-
V max betaling	3 soner	10 soner 3700,-	7 soner 2020,-	1960,-	1240,- (5-13)	700,-/400,-	650,-	-
V byområde		820,-	540,-/300,-	460,-	690,-	620,-/330,-	525,-	-
B/ H	295,-	Nei	B: 220,-	B: 220,-	370,-/620,-	260,-/310,-	325,-	-
Militær	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	-
Student	40 % rabatt tom 29 år	V x 60%	V x 60%	V x 60 %	370,-	380,-	325,-	Ca 40 %
Ungdom	390,-	300,-	220,-	220,-	370,-	260,-	325,-	-

Spesielle bestemmelser:

Buskerud	Kombikort tog/buss sone 1:kr. 500,-. Drammen/ Nedre Eiker, i samarbeid med NSB. Barnehagebillett (barn/voksne): kr. 5,- mellom kl. 0900 – 1330. Ungdomsbillett: også gyldig på lokaltog i fylket. Tillegg til ungdomsbillett gir gyldighet til Oslo: kr. 330,-. 24-timersbillett: 2,5x enkel voksen takst eller 2,5xbarn-/honnørtakst. Grupperabatt: 3-personer 33 % rabatt. Gis ingen rabatt til barn/honnør utover allerede gitte 50 %.
Buskerud	I Drammen, Lier, Nedre Eiker, Kongsberg og Hønefoss er det etablert enhetstakstsoner der man betaler samme pris uansett hvor langt man reiser innenfor sonen. Billetten gir rett til bussbytte og returreise innenfor de(-n) betalte sonen(-e) innen en time.
Vestfold	Grupperabatt for 3 personer – 33 % . Dagsbillett kr. 70,- Barnehagebillett (barn/voksne) kr. 5,- mellom kl. 0900 – 1330. Eget kort for gruppen 20 – 29 år. Vestfoldkort UngVoksen kr. 370,-
Telemark	Grupperabatt for 3 personer – 33 % . (Gjelder ikke Vest-Telemark)
Østfold	Familierabatt; barn t.o.m. 19 år reiser gratis i følge med foresatte. Grupperabatt for barnehager og skoler. Samarbeid med NSB om rabatterte periodekort lokalbuss/tog for pendlere mellom Østfold og Oslo.
Telemark	SMS billett i Grenland. Forsøksordning med SMS billettering, til samme pris uansett reiselengde i hele Grenland; voksen 25,-
Oslo og Akershus	Rufusbillett: 1 sone 140,- eller 5 soner 400,-. Gruppabillett for barnehager og grunnaskoleklasser. Gjelde mellom 0900 og 1500 for inntil 15 personer.



ØstlandsSamarbeidet
Eastern Norway County Network

Saksnr	Utvalg	Møtedato
08/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	01.02.2013

InterCity-utbyggingen – om påvirkningsarbeidet

Behandling

Saken legges fram til orientering og for eventuelle kommentarer.

Oppsummering av aktiviteter i 2012

Kontaktutvalget vedtok i møte 9. mars at det skulle satses på felles påvirkningsarbeid for å medvirke til at InterCity (IC)-triangelet blir fullt utbygget innen 2023. Betydningen og nødvendigheten av en full IC-utbygging innen 2023 ble påpekt i høringsuttalelsene til Nasjonal transportplan 2014-2023 – både felles gjennom Østlandssamarbeidet og i uttalelsene fra den enkelte fylkeskommune.

Østlandssamarbeidet og Jernbanealliansen laget i felleskap et magasin om behovet for full utbygging av IC-triangelet og mulighetene dette vil gi for innbyggere, næringsliv og lokalsamfunn. Magasinet ble publisert som bilag til Aftenposten 14. juni.

Det politiske påvirkningsarbeidet har vært ført og føres fortsatt gjennom mange ulike kanaler – både internt i partiene, gjennom utspill fra fylkeskommunene og deres samarbeidspartnere og gjennom felles utspill. Totalt var det nesten 2.500 medieutspill om IC-triangelet andre halvår 2012.

Budskapet om at InterCity-utbyggingen er en felles prioritering fra de åtte fylkeskommunene er blitt presisert mange ganger, bl.a. ved en **felles kronikk** i VG 4. juli – fra fylkesordførerne, fylkesrådsleder og byrådsleder. Samme budskap ble framført ved en **felles markering på Oslo S** 7. august, med deltakelse av fylkesordførerne og samferdselsrådene i Hedmark og Oslo. Markeringen ble godt fulgt opp av fylkeskommunene og lokale medier.

For å informere og motivere alle stortingsrepresentantene fra Østlandet til å jobbe for denne saken, ble det holdt **et InterCity-seminar på Stortinget** 1. oktober. Seminaret samlet mange stortingspolitikere, og fylkeskommunene var godt representert. Færre bilkøer, økt konkurranseevne og bedre miljø var blant hovedbudskapene. Ikke minst var landets største bilorganisasjon (NAF) klar i sin tale: Østlandet vil stoppe opp dersom det drøyer med utbyggingen av InterCity. NAF viste blant annet til beregninger om forventet rushkaos halve døgnet på 2020-tallet både i Oslo, sydover og nordover på E6 og vestover på E18 uten en slik jernbanesatsing.

Den mest kraftfulle markeringen skjedde 15. oktober. Da stilte **42 ordførere og varaordførere på Stortinget** sammen med fylkesordførere og fylkestingsmedlemmer for å argumentere for at Stortinget i 2013 må fatte beslutning om full InterCity-utbygging - til Lillehammer, Skien og Halden. Ordførerne samlet seg på Oslo S før de gikk opp til Stortinget. Et felles opprop fra ordførernes ble overrakt representanter fra stortingsgruppene av Skiens varaordfører Geir Arild Tønnessen. På stasjonene og på togene inn til Oslo delte ordførerne ut en brosjyre som viser hvorfor dette er Norges viktigste samferdselssak. Samtidig ble folk oppfordret til å vise sitt engasjement for et bedre togtilbud, ved å skrive under på oppropet for dobbeltspor på www.folkforintercity.no. På Stortinget ble det holdt appeller, og et felles budskap fra ordførerne ble overlevert sentrale representanter for partiene på Stortinget.

Jernbaneverket og Østlandssamarbeidet arrangerte i fellesskap en **plankonferanse** 9. november, hvor over 130 sentrale planaktører deltok for å forberede den jobben de må gjøre for at utbyggingen av InterCity-triangelet skal bli en realitet så snart som mulig. IC-utbyggingen er det største og mest omfattende

prosjektet i Fastlands-Norge i nyere tid. Utbyggingen gjelder mye mer enn 230 km med nye dobbeltspor. Den vil direkte berøre 19 byer og tettsteder, og langt flere vil indirekte bli berørt. Parolen på konferansen var at «**dette skal vi greie sammen**». Når Stortinget i juni 2013 har fattet sitt vedtak til Nasjonal transportplan, skal planarbeidet kunne starte opp umiddelbart.

Som et første skritt i den videre planprosessen ble det på konferansen etablert en samarbeidsgruppe mellom Jernbaneløst og de andre planaktørene. Østlandssamarbeidet har fem representanter i denne gruppen: fylkesordførerne Ole Haabeth, Nils Aage Jegstad og Per-Eivind Johansen, samt fylkesvaraordfører Ivar Odnes og byråd for miljø og samferdsel Ola Elvestuen.

I slutten av november ble det sendt et **åpent brev til statsministeren** – underskrevet av den politiske ledelse i alle de åtte fylkeskommunene – for igjen å understreke behovet for vedtak om utbygging av dobbeltspor i hele InterCity-triangelet i kommende Nasjonal transportplan. IC-utbyggingen handler om mye mer enn å gjøre det enklere å pendle til Oslo. Dobbeltsporet vil binde hele Østlandet sammen, øke tilfanget av fagfolk og nøkkelpersonell, gjøre det enklere å etablere arbeidsplasser og skape nye bomuligheter utenfor Oslo-området. Dobbeltspor til Skien, Lillehammer og Halden vil spre veksten på Østlandet over mange flere kommuner sammenlignet med dagens Oslo-fokuserte vekstmønster. Dette er svært viktig for å videreutvikle Nedre Glomma-regionen, Lillehammer- og Mjøs-regionen, Buskerudbyene og for å få Vestfold og Grenlandsregionen til å smelte sammen til ett arbeidsmarked.

I begynnelsen av desember ble etter initiativ fra noen av fylkeskommunene gjennomført lokale aksjoner på mange stasjonene langs de tre beina i InterCity-triangelet.

Påvirkningsarbeidet er blitt registrert

Mange har registrert at fylkeskommunene på Østlandet står sammen om utbygging av InterCity-triangelet.

Som medlem av Stortingets transportkomité er Ingjerd Schou (H) vant til at fylker slår seg sammen for å oppnå noe i samferdselssaker.

Men hun mener at ingen er i nærheten av fylkene på Østlandet når det kommer til utbygging av dobbeltspor på jernbanen.

– Det er ingen fylker som er i nærheten av det engasjementet, trykket og den organisasjonen man har bygget opp i disse åtte fylkene på Østlandet, sier Schou.

Kilde: NRK Nettnyhet

Statssekretær Lars Erik Bartnes (Sp) i

Samferdselsdepartementet kaller ordførerens engasjement for et drømmescenario.

– Dette er et drømmescenario for oss. Jeg er glad for alt positivt engasjement rundt jernbanen.

Han mener ordførerne har gjort jobben enklere for dem.

– De har gjort en klar prioritering, og har sagt hva som er viktigst for dem. Det er enkelt for oss å forholde oss til, sier han.

Kilde: NRK Nettnyhet

Påvirkningsarbeid i 2013

Også i 2013 har det vært tilrettelagt for mediefokus om IC-triangelet og behovet for full utbygging innen 2023. Hovedfokus omkring årsskiftet har likevel vært mot politiske kontakter til Regjeringen og sentrale medlemmer av regjeringspartiene. De fleste antar at Regjeringen nå er i ferd med å slutføre diskusjonene om innholdet i NTP 2014-2023.

Aftenposten laget medio januar en oversikt over partienes samferdselsambisjoner – basert på intervjuer med de samferdselspolitiske talspersonene. Oversikten er gjengitt i vedlegg.

Forberedelse av planprosessen – oppfølging av plankonferansen i november 2012

Jernbaneverket har nå fått etablert sin organisasjon for det såkalte Gjennomføringsprosjektet, forberedelse av planarbeidet etter Stortingets vedtak i juni 2013. Det er nå gått ut invitasjon både til et første administrativt møte og et møte for samordningsgruppa, hvor politiske representanter fra Østlandssamarbeidet deltar.

Jernbaneverket har besluttet å starte samarbeidet med kommunene og fylkeskommunene gjennom en mindre administrativ arbeidsgruppe, som vil ha sitt første møte 24. januar. Medlemmer i denne arbeidsgruppen i tillegg til representanter fra Jernbaneverket:

- Ellen Agnes Huse, Stange kommune
- Kari Ottestad, Østfold fylkeskommune
- Siv Tørudbakken, Vestfold fylkeskommune
- Tore Rolf Lund, Horten kommune
- Gunnar Kleven, Fylkesmannen i Vestfold

Jernbaneverket vurderer å invitere til et bredere møte på administrativt nivå, i tillegg til den etablerte arbeidsgruppa.

Samarbeidsgruppa, som ble etablert 9. november, er invitert til møte 4. mars. Medlemmer i denne gruppa er:

Vestfoldbanen:

Fylkesordfører i Vestfold Per-Eivind Johansen

Ordfører i Larvik Rune Høiseth

Østfoldbanen:

Fylkesordfører i Østfold Ole Haabeth

Ordfører i Halden Thor Edquist

Dovrebanen:

Fylkesvaraordfører i Oppland Ivar Odnes

Ordfører i Hamar Morten Aspeli

Navet:

Fylkesordfører i Akershus Nils Aage Jegstad

Byråd for miljø og samferdsel i Oslo Ola Elvestuen

En fylkesmann:

Fylkesmann i Hedmark Sylvia Brustad

Jernbaneverket:

Jernbanedirektør Elisabeth Enger (leder)

Plan- og utviklingsdirektør Anita Skauge

Koordinator gjennomføringsplan IC Anne Siri Haugen

Vedlegg

Partienes samferdselsambisjoner – svar til nyhetene 24.no

Dette er Kristelig Folkepartis ambisjoner

KrF lover å støtte full InterCity-utbygging og fergefri E39, og er klare til å droppe lyntog i Norge.

- Knut Arild Hareide, leder av Transportkomiteen på Stortinget - Høyre lover full IC og fergefri E39 på Vestlandet. Har de KrFs støtte?
- Ja, det har de.
- Droppe lyntog, sier Marit Arnstad, er du også der?
- Jeg mener at det er andre prosjekter som står foran i køen. Men alt dette skal vi ta endelig stilling til under landsmøtet til våren.
- Hvor bør staten sette inn bevilgningssummene, innenfor samferdsel?
- Jernbane må prioriteres sterkere. Og når vi prioriterer statlige kroner til jernbane i sentrale strøk må vi gjøre det samme til vei, i andre deler av landet.
- Er det aktuelt å holde utvalgte investeringer i ny infrastruktur utenfor de årlige statsbudsjettene?
- Vi vil ha et fond på 50 mrd som ligger utenfor, og som skal gi en mer stabil gjennomføring av prosjektene.
- Bør egne selskaper få styre utbygging og finansiering av utvalgte, store samferdselsprosjekter?
- Ja.
- På Stortinget rett før jul ble statsminister Jens Stoltenberg konfrontert med at han hevder at Norge i dag ikke finansierer samferdselsutbygging med lån. Gjør vi det, eller gjør vi det ikke?
- Vi gjør det. Det var jeg som reagerte statsministerens forsøk på å latterliggjøre dette.
- Er det, slik Marit Arnstad hevdet i debatten, en forskjell på at staten garanterer for lån og at fylkeskommunen gjør det?
- Nei. Hun vet bedre enn det, sier Hareide.

Dette er Venstres ambisjoner

Sammen med SV er Venstre det store jernbanepartiet på Stortinget når det gjelder ambisjoner for fremtiden.

- Borghild Tenden, Høyre lover full InterCity (IC) og fergefri E39 på Vestlandet, har de Venstres støtte?
- Ja.
- Eller skulle dere helst sett at det ble IC jernbane også mellom Bergen og Stavanger?
- Viktigst for oss er full InterCity-utbygging innen 2025. Det andre er tunnel under Oslo som skal huse både jernbane og T-bane. Også Ringeriksbanen er viktig. Den vil avlaste fortettingen i Vestregionen og utvikler Ringerike, som er det eneste tettstedet som i dag ikke er under utvikling i form av at det ikke bygges boliger her.
- Er det aktuelt å holde utvalgte investeringer i ny infrastruktur utenfor de årlige statsbudsjettene?
- Nei, det er ikke aktuelt. Men man kan bygge smartere, opprette et eget InterCity-kontor, og finansiere ved hjelp av private penger fra livselskaper som Storebrand, gjennom lån.
- Bør egne selskaper få styre utbygging og finansiering av utvalgte, store samferdselsprosjekter?
- Ja.
- Men blir ikke dette investeringer på siden av statsbudsjettet ?
- Det er en alternativ finansieringsmåte, på linje med bompengeselskaper.
- Finansierer Norge samferdselsutbygging med lån i dag, eller gjør vi det ikke?
- Vi gjør det.
- Er det en forskjell på at staten garanterer for lån og at fylkeskommune gjør det?
- Den forskjellen ser ikke jeg, sier Tenden.

Dette er Arbeiderpartiets ambisjoner

Arbeiderpartiet mener Høyre tar seg vann over hodet med å ville bygge ut både InterCity og fergefri E39. De forstår at folk er utålmodige for vei og bane.

- Anne Marit Bjørnflaten, medlem i Transportkomiteen på Stortinget, i desember hadde arbeiderforfatter Tor Halstvedt en kronikk i Aftenposten. Han skrev at han hadde vært arbeider i 40 år, men at Ap nå ikke lenger var hans parti. Den første årsaken han trakk frem var samferdsel. Gjør slikt inntrykk?

- Vi er klar over at det er et stort samfunnsengasjement. Jeg mener at vi er i ferd med å gjennomføre et stort samferdselsløft. Vi er opptatt av å styrke jernbanen langt ut over posisjonen den har i dag.
- Høyre har tatt seg vann over hodet, svarte du da de flagget at de ville realisere både fergefri E39 og full InterCity-utbygging. Hvor lenge må Aps velgere vente på E39 om dere skulle få fortsette i regjering?
- Jeg oppfatter at Høyre mener at E39 til 100-130 mrd kan bompengefinansieres. Det tror ikke vi er realistisk. Viljen er nok der i Rogaland og Hordaland, men for eksempel ikke til å finansiere en krysning over Sognefjorden. Også vi er opptatt av E39, men tviler på en fergefri løsning med det første. Heller ikke teknologien er på plass til dette. Husk at det i dag er strekninger som mangler gul midtstripe.
- Hvordan er det å være Ap og se at et parti som Frp går lenger i jernbaneløfter?
- Jeg er glad for at Frp endelig er kommet på banen her. Det er positivt.
- Er du mindre glad for at de nå kjører forbi Ap?
- Foreløpig er det vi som gjennomfører det største jernbaneløftet siden Bergensbanen. Jernbanen skal fortsatt ha en sentral plass hos oss. Så er det slik at Frp har mer penger enn oss - til alt. Jeg spør hvordan de skal finansiere fergefri E39.
- Dere i Ap gikk en runde med fylkespartiene i fjor høst, blant annet med tanke på nye finansieringsløsninger. Hva tenker de lokalt?
- De er opptatt av landsmøtevedtaket fra 2011 om at samferdselsprosjekter kan gjennomføres med egne utbyggingselskaper med statlig, fylkeskommunal og kommunalt eierskap. De er veldig opptatt av forutsigbar finansiering og gjennomføring av slike prosjekter.
- Noe som betyr at de ikke er fornøyd med dagens løsninger?
- Det er stor utålmodighet der ute. Historikken både vi og tidligere regjeringer har gjort at folk blir engstelige for at gjennomføringen av prosjekter endres som følge av endringer i statsbudsjettene.
- Samferdselsminister Marit Arnstad har lagt hele lyntogsatsingen på is. Den uttalelsen har vel da dekning i Regjeringen?
- Samferdselsministeren har rett i at vi ikke har økonomi til å bygge høyhastighetsbaner mellom landets største byer i nærmeste framtid. For Ap er det nå InterCity som har førsteprioritet.
- Er det aktuelt for Ap å holde utvalgte investeringer i ny infrastruktur utenfor de årlige statsbudsjettene?
- Nei.
- Bør egne selskaper få styre utbygging og finansiering av utvalgte, store samferdselsprosjekter?
- Jeg kan ikke gi et klart svar nå. I landsmøtevedtaket står det at det kan gjennomføres med egne selskaper.

- På Stortinget rett før jul ble statsminister Jens Stoltenberg konfrontert med at han hevder at Norge i dag ikke finansierer samferdselsutbygging med lån. Gjør vi det, eller gjør vi det ikke?
- Enkeltprosjekter finansieres med lån gjennom bompenger. Men det er for så vidt ikke en beslutning Norge gjør. Det er et initiativ som gjøres lokalt.
- Er det, slik Marit Arnstad hevdet i debatten, en forskjell på at staten garanterer for lån og at fylkeskommunen gjør det?
- Bompengeprosjekter blir lokalt initiert. Det er derfor naturlig at de i hovedsak finansieres av Kommunalbanken.
- Hvor avgjørende blir samferdsel i den kommende valgkampen?
- Det kommer til å bli et stort fokus

Dette er SVs ambisjoner

SV går lenger enn Arbeiderpartiet i nye måter å finansiere og organisere vei- og baneutbygging i Norge.

- Hallgeir Langeland, medlem i Transportkomiteen for SV, når Marit Arnstad sier at hun vil legge lyntog på is, er saken da tapt?

- Nei. Mitt inntrykk er at hun ikke forstår hvordan Stortinget har tenkt. Nemlig at vi ønsker å bygge fremtidsrettet høyhastighetstog for få til en både regional og nasjonal utvikling, for både person- og godstog. Det finnes strekninger i dag som ikke bygges for høyhastighet, men også strekninger, i Vestfold, som bygges for dette.

- Hvilke konsekvenser får det for Norge på lang sikt om lyntog legges på is for mange år fremover?

- Da vil vi som verdens rikeste land stille oss i en annen posisjon enn alle andre europeiske land. Selv flere fattige land bygger høyhastighetstog i stor tempo.

- Hva tenker du som vestlending om betydningen av fergefri E39? Vil du støtte denne, eller er du konsekvent på at det må jernbane til her også?

- Vi har gått inn inn for en InterCity-jernbane Bergen-Haugesund-Stavanger. Vi har ikke gått inn for fergefri E39 til 150 mrd kroner. Hvis man bygger en kyststamvei flytter man transport og gods fra sjø til land. Det er det motsatte av hva vi ønsker. I Møre og Romsdal går 70 prosent av godstransport på sjø.

- Er det aktuelt for SV å holde utvalgte investeringer i ny infrastruktur utenfor de årlige statsbudsjettene?

- Det har vi ikke diskutert ferdig. Nå bygges Gardermoen ut for 70 mrd. uten at Stortinget har sagt noe. Det er helt galt. Vi leter etter en modell for finansiering av jernbane som ikke diskriminerer den, slik tilfellet er i dag. Vi vil ha en sveitsisk modell. I Sveits samles store avgiftsinntekter fra lastebiler, veitrafikk og drivstoff samt bevilgninger i et fond som gir høy og forutsigbar finansiering. Sveits har utviklet den beste jernbanen i Europa, kanskje i verden.

- Bør egne selskaper få styre utbygging og finansiering av utvalgte, store samferdselsprosjekter?

- Det er noe av det vi krangler litt om nå. Det kan ende med en slik løsning.

- På Stortinget rett før jul ble statsminister Jens Stoltenberg konfrontert med at han hevder at Norge i dag ikke finansierer samferdselsutbygging med lån. Gjør vi det, eller gjør vi det ikke?

- På vei gjør vi det.

- Er det, slik Marit Arnstad hevdet i debatten, en forskjell på at staten garanterer for lån og at fylkeskommunen gjør det?

- Egentlig ikke, sier Langeland.

Dette er Høyres ambisjoner

Alle forslag om å tenke nytt om finansiering og organisering av vei- og banebygging er stemt ned, sier Høyre. Nå vil de selv endre samferdselsutbyggingen.

- Øyvind Halleraker, mangeårig medlem av Transportkomiteen, hvilken plass tror du samferdsel får i kommende valgkamp?

- Den vil få stor oppmerksomhet. Det har skjedd for lite i de åtte årene som er gått. Regjeringen har satset mer enn noensinne på samferdsel, målt i kroner og øre, men ikke i kilometer. Det har også vært en kolossal dreining mot brukerfinansiering. Det i seg selv er et svar på at tempoet ikke er stort nok.

- Hva med finansiering, hva får dere en eventuell ny regjering med på?

- Nettopp her ligger den store forskjellen på vårt og Regjeringens alternativ. All nytenkning rundt finansiering og organisering av vei- og baneprosjekter er konsekvent blitt stemt ned. Samtidig har modellen vi har brukt for samfunnsøkonomisk lønnsomhet sørget for at samtlige delprosjekter for fergefri E39 har vært negativ. Når man nå har tatt i bruk forslaget til ny metode som foreligger, viser det seg at halvparten blir lønnsomme. Ett av dem går 40 milliarder i pluss, sier Halleraker.

Han mener at Follobanen er et kron eksempelpå hvordan ting ikke skal gjøres.

- Det er nå flere år siden daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa lovet å bygge Oslo-Ski. Den gang ville ingen ha trodd at det i 2013 fortsatt skulle være syv år til den faktisk ble bygget. Vi trenger kortere planleggings- og byggetid, og vi organiserer prosjektene feil. Gardermobanen, som var et eget prosjektselskap, sto ferdig på dagen da det var lovet. Vi burde ha lært av det.

- Er det aktuelt for Høyre å holde utvalgte investeringer i ny infrastruktur utenfor de årlige statsbudsjettene?

- Ja, ved å bruke ulike modeller for prosjektfinansiering.

- Bør egne selskaper få styre utbygging og finansiering av utvalgte, store samferdselsprosjekter?

- Ja.

- På Stortinget rett før jul ble statsminister Jens Stoltenberg konfrontert med at han hevder at Norge i dag ikke finansierer samferdselsutbygging med lån. Gjør vi det, eller gjør vi det ikke?

- Det er åpenbart at vi gjør det. Jeg ser dette som en retorisk øvelse for Stoltenberg for å komme unna vår løsning med OPS. Med dagens bompengeløsninger tar ikke Staten noe ansvar for finansieringen, men tar i mot summene med åpne armer.

- Er det, slik Marit Arnstad hevdet i debatten, en forskjell på at staten garanterer for lån og at fylkeskommunen gjør det?

- Jeg har lurt på hvilken forskjell hun da tenker på.

- Hvis du leter i statsbudsjettet etter hvor mye som går til store veiprojekter, er summen 2,6 mrd. Da holder jeg rassikring etc. utenfor. Det blir stusslig, når brukerbidraget er så enormt mye større.

Dette er Fremskrittspartiets ambisjoner

Ingen går så langt som Frp i å love at en lang rekke gigantiske samferdselsprosjekter blir ferdige før 2030.

- Bård Hoksrud, nestleder i Transportkomiteen på Stortinget, Høyre har lovet fergefri E39 og full utbygging av InterCity. Har de Frps støtte her?

- Ja. Dette er gamle Frp-forslag. Men vi liker ikke måten de har tenkt å finansiere utbyggingen. Vi mener dette er et statlig ansvar.

- Hvor vil du plassere samferdsel i den kommende valgkampen?

- Alle velgerne er opptatt av dette. Likevel taper det ofte mot sykehjemsplasser og skoler.

- Er det aktuelt for Frp å holde utvalgte investeringer i ny infrastruktur utenfor de årlige statsbudsjettene?

- Ja.

- Bør egne selskaper få styre utbygging og finansiering av utvalgte, store samferdselsprosjekter?

- Ja.

- På Stortinget rett før jul ble statsminister Jens Stoltenberg konfrontert med at han hevder at Norge i dag ikke finansierer samferdselsutbygging med lån. Gjør vi det i dag, eller gjør vi det ikke?

- Det gjør vi. Det er bare å se på alle bompengeprosjekter.

- Er det, slik Marit Arnstad hevdet i debatten, en forskjell på at staten garanterer for lån og at fylkeskommunen gjør det?

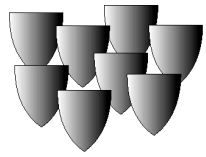
- Nei. Den eneste forskjellen er at ansvaret er skjøvet over på et annet og lavere forvaltningsorgan, slik at staten slipper å ta det. Det er ganske fantastisk at vi har et system der et lavere forvaltningsorgan skal stå som garantist når det er statsveier vi bygger, sier Hoksrud.

Intet svar fra Sp

Marit Arnstad har ikke ønsket å la seg intervju.

- Før vi legger frem NTP ser jeg det ikke som naturlig å si noe om ambisjonene på transportområdet utover partiets samferdselspolitikk i eksisterende program, skriver Arnstad i en SMS.

Samtidig har det denne uken ikke latt seg gjøre å få svar fra Sps representant i Transportkomiteen. Partiet beklager dette overfor Aftenposten.no



ØstlandsSamarbeidet
Eastern Norway County Network

Saksnr	Utvalg	Møtedato
09/13	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	01.02.2013

Interreg-prosjektet TransGovernance - orientering om status i arbeidet og aktiviteter framover

Behandling

Saken legges fram til orientering og for eventuelle kommentarer.

Bakgrunn

Kontaktutvalget vedtok i møte 9. mars 2012 (sak 9/12) at Østlandssamarbeidet kunne gå inn som partner i et Interreg-prosjektet med betegnelsen «Involve» - et prosjekt som skulle ha fokus på flernivåstyring og lokal og regional medvirkning. Søknaden fra Involve ble ikke godkjent ved søknadsbehandlingen 12. juni 2012, men overvåknings- og styringskomiteen for Interreg Østersjøen åpnet for at norske partnere kunne koble seg til noen av de prosjektene som ble godkjent. TransGovernance var ett av dem, med fokus på flernivåstyring og med samferdsel som tematisk område.

Eventuell beslutning om deltakelse fra Østlandssamarbeidet i noen av de Interreg-prosjektene som ble godkjent i siste søknadsrunde for Interreg IV B for Østersjøregionen, måtte være tatt før 11. september 2012. I samråd med kontaktutvalgets leder ble det lagt opp til at saken om eventuell deltakelse i TransGovernance – til erstatning for Involve – kunne behandles i internasjonalt fagpolitisk utvalg 7. september, og at saksgrunnlaget

parallelt ble sendt kontaktutvalgets medlemmer og varamedlemmer, slik at de som hadde synspunkter til saken kunne kontakte sine medlemmer i internasjonalt fagpolitisk utvalg i forkant av behandlingen der.

Internasjonalt fagpolitisk utvalg gjorde i sak 18/12 vedtak om å gå inn som partner i prosjektet og oppnevnte 2 representanter til å delta i arbeidet med politiske prosesser tilknyttet flernivåstyring:

- Per Inge Bjerknes (Østfold); vara Lars Salvesen (Akershus)
- Gunn Marit Helgesen (Telemark); vara Roger Ryberg (Buskerud).

Utvalget pekte for øvrige på at flernivåstyring som sådan er et vanskelig temaområde, og at det håper prosjektet kan bidra med modeller som øker forståelsen. Oslo og Østfold påpekte at tema transport er fornuftig og viktig for dem samt at prosjektet er et godt eksempel på bruk av prosjekt i arbeidet for å nå oppsatte mål. Påkobling av fagpolitisk utvalg samferdsel ble sett på som viktig.

Fagpolitisk utvalg for samferdsel behandlet deltakelsen i TransGovernance i sak 26/12 og sluttet seg til det positive vedtaket i sak 18/12 i Internasjonalt fagpolitisk utvalg. Samferdsel valgte følgende til å delta i den politiske gruppa som skal følge prosjektet:

- Anne Karin Torp Adolfsen (Hedmark); vara Reidun Gravdal (Oppland)
- Tom Strømstad Olsen (Vestfold); vara Ivar Odnos (Oppland)

Bjørn Reisz, tidligere plansjef i Telemark fylkeskommune, er engasjert som Østlandssamarbeidets prosjektleder for TransGovernance.

Nærmere om TransGovernance

Det er snakk om tilnærming på ulike nivå – **makro** nivå (Østersjøregionen som helhet – inkl. Norge og Russland), **meso** nivå (nære grenseområder mellom land – som Øresund), **korridor** nivå (ulike sammenhengende transportkorridorer i Østersjøområdet) og **mikro** nivå (intermodale terminaler). Prosjektet har valgt ut noen pilotområder som utgangspunkt for å nå målsettingen i prosjektet.

Representanter både fra nasjonalt, regionalt og lokalt nivå er med i prosjektet sammen med universitet og utdanningsaktører og noen organisasjoner der også private interessenter inngår.

Prosjektet ledes av Region Blekinge i Sverige og har 23 partnere fra 9 land + en del assosierte partnere. Prosjektet er inndelt i seks arbeidspakker (WP-er):

- WP 1: Prosjektledelse og administrasjon (ledes av Region Blekinge)
- WP 2: Kommunikasjon og informasjon (ledes av Region Blekinge)

- WP3: Flernivåstyring – strategier, program og handlingsplaner (ledes av Region Skåne).
- WP4: Intermodale terminaler (ledes av Lahti regionale utviklingselskap).
- WP5: Transnasjonale transportkorridorer (øst-vest): ”godshåndtering” (ledes av foreningen East-West transport corridor).
- WP6: Transnasjonale transportkorridorer (nord-sør): ”utviklingsakser” (ledes av Berlin-Brandenburg).

Nærmere beskrivelse av Østlandssamarbeidets deltakelse i prosjektet

Etter møte med representanter fra Region Blekinge (prosjektleder) i august 2012, ble det foreslått at Østlandssamarbeidets hoveddeltakelse skjer tilknyttet:

- arbeidspakke 3, som omhandler flernivåstyring generelt og knyttet til konkrete eksempler i arbeidspakkene 4-6
- arbeidspakke 6, den transnasjonale transportkorridoren nord-sør fra Skandinavia til Adriaterhavet

Tilknyttet arbeidspakke 3 ble foreslått et spesielt fokus på den politiske medvirkningen i planprosesser for samferdselsutvikling og forholdet mellom ulike myndigheter. Videre ble det foreslått noe deltakelse i arbeidspakke 4 om intermodale terminaler, spesielt knyttet til to eksempler: en planlagt innlandsterminal i nærheten av Helsingborg i Sverige og utvikling av offentlige innlandsterminaler lokalisert ved veg og jernbane i Litauen.

Eget delprosjekt på Østlandet for grensekryssende planlegging og gjennomføring (MESO)

I nevnte møte med region Blekinge ble det foreslått at Østlandssamarbeidet utvikler et eget eksempel for flernivåstyring knyttet til grensekryssende strømmer av gods- og passasjertrafikk (et MESO-eksempel). Som geografisk fokus foreslås Østlandet og gjerne grenseområdene i Sverige sørover mot Göteborg. Innen eksemplet ble foreslått et spesielt fokus på politisk prosesser og forholdet mellom ulike myndigheter i samferdsels-planleggingen. Som referanse for dette er foreslått brukt planleggingsopplegget for InterCity-utbyggingen.

Politikere fra Østlandssamarbeidet foreslås sammen med politikere fra de to andre MESO-eksemplene (Øresund og Helsinki-Tallinn) å kunne bli en transnasjonal politikergruppe på 10-15 personer, som kan møtes et par ganger i prosjektperioden for diskusjoner og gjensidig erfaringsutveksling.

Deltakelse i arbeidspakke 6 – transportkorridoren nord-sør

Her vil det kunne legges opp til nært samarbeid med arbeidet i COINCO II Nord. I opplegget for denne arbeidspakken er det skissert 4 regionale og 4 tematisk arbeidsseminarer

Deltakelse i arbeidspakke 4 – intermodale terminaler

Slike terminaler er viktige for å få transportsystemet til å fungere, og vi har signalisert interesse for å kunne følge utviklingen av en innlandsterminal tilknyttet Helsingborg – som vi mener kan være av interesse for mange av fylkeskommunene – og utviklingen av mindre innlandsterminaler i Litauen, som kan være av spesiell interesse for Hedmark og Oppland.

Vekt på intern formidling av informasjon og resultater

Vi har signalisert at det vil være viktig for oss å kunne invitere med fylkeskommunale representanter til seminarer og konferanser, og å kunne arrangere interne seminarer innen Østlandssamarbeidet for diskusjoner og informasjonsspredning.

Nærmere om planlagt arbeidsopplegg

TransGovernance - Arbeidspakke 3 er satt sammen av 8 ulike delpakker.

Del-pakke	Tema	Målsetting(er)	Ansvarlig
3.1	Rapport om problemer ved implementering av handlingsplaner i tidligere transportstrategier på MACRO, MESO, CORRIDOR og MICRO nivå	Sjekke ut hinder og kritiske forhold, foreta intervjuer blant ca 20 organisasjoner, få innspill fra de andre regionene i TransGovernance	Region Blekinge
3.2	Benchmarking rapport om europeiske erfaringer og kritiske suksessfaktorer i MLG (Multilevel Governance) sammenheng for korridorer og integrasjonsområder.	Resultatene fra 3.1 vil bli ytterligere analysert, sammen med ytterligere suksessfaktorer i MLG sammenheng	Region Skåne
3.3	Oversikt over forutsetninger for overføringer av erfaringer fra transnasjonale tiltak på macro, meso og korridor nivå, til nasjonalt og regionalt nivå (planlegging og	Oppfølging av forslagene i Baltic Transport Outlook, bedre og klarere strategier for grensekryssende	(Svenska) Trafikverket

	gjennomføringsrutiner)	prosjekt. Utvikle og teste forutsetninger for at erfaringer fra transnasjonale prosjekt blir overført til nasjonalt/regionalt nivå i framtidige prosjekt	
3.4	Bærekraftig implementering og gjennomføringsrammer for strategier og handlingsprogram på macro-nivå	Gjennomgang av tidligere macro -prosjekt	Region Skåne
3.5	MESO- prosjekt: Øresund regionen. Studere forutsetningene for vellykkede MLG prosesser i Øresund regionen og i Interreg A program-området	Beskrive samarbeidsopplegget for Øresund-regionen, identifisere og analysere de områder som ikke er tatt hånd om. Resultatet av dette vil bli diskutert i arbeidsmøter med relevante samarbeidspartnere.	Region Skåne sammen med konsulenter.
3.6	MESO- prosjekt : Helsinki – Tallinn regionen. Studere erfaringer fra felles strategiske transport planleggings prosesser	Overføre erfaringer fra MLG i Øresund-regionen som helhet, til transportsektoren i Helsinki- Tallinn	Helsingfors City
3.7	MESO – prosjekt: Østlandssamarbeidet. Rapportere på ulike tilnærminger til effektive og bærekraftige planprosesser for	Følge med i utviklingen av et konsept for planprosessen og	Østlandssamarbeidet

	bygging av jernbaneinfrastruktur i prosjektet InterCity – triangelet; erfaringer fra arbeidet med regionale arealplaner i Østfold og Vestfold (offentlig og privat deltakelse)	gjennomføring av dette konseptet etter vedtak om utbygging i Stortinget i juni 2013. Dette forutsetter involvering av politikere og administrasjon på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Møter med politikere fra andre meso -områder for utveksling av erfaringer på MLG prosesser.	
3.8	Sammenstilling av resultater fra 3.1 – 3.7	Trekke ut de sentrale punkter i arbeidet	Alle partnere

Deloppgave 3.7, som Østlandssamarbeidet har ansvaret for i prosjektet

Periode	Tiltak; skal gjennomføres
Milepæl 1 september 2012 - mars 2013	<ul style="list-style-type: none"> - Følge opp etableringen av den foreslåtte koordineringsgruppa fra planseminaret den 09.11.12, møte med Jernbaneverket - Etablere kontakt med Interreg IV A prosjektet COINCO North II og Interreg IV B North Sea GreCOR. - TransGovernance: KICK-OFF, Tallinn, 17.01.2013 - Orientering til politikere/administrasjon fra Østlandssamarbeidet, innspill i forhold til MLG- prosesser
Milepæl 2 april 2013 - september 2013	<ul style="list-style-type: none"> - Følge utviklingen av en gjennomføringsplan med tre alternativer for den framtidige planprosess for InterCity – triangelet, som forberedelse

	<p>til rask oppfølging etter Stortingets vedtak til NTP 2014-2023 i juni 2013.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Forberede/arrangere et seminar for representantene for de tre MESO – områdene: Øresund-området; Helsinki – Tallinn og Østlandet. Øresund-regionen tar initiativ til et slikt seminar. - - Planlegge seminar tilknyttet arbeidspakke 6.
Milepæl 3 oktober 2013 - mars 2014	<ul style="list-style-type: none"> - Gjennomføre seminarer/møter/workshops for å diskutere roller, ansvarsforhold og vedtak som de ulike partnerene i InterCity-triangelet må komme opp med i forhold til implementeringstiltak - Informasjons- og kommunikasjonsseminar for politikere og administrasjon i Østlandssamarbeidet.
Milepæl 4 april 2014 - september 2014	<ul style="list-style-type: none"> - Rapportering av implementeringen av planprosesser i InterCity – Triangelet og noen pilotprosjekter vedrørende Node-utvikling/byutviklingsprosjekter som kan overføres til norske forhold. - Arrangere seminar nr 2 for politiske og administrative representanter for de tre MESO regionene (Øresund- Helsinki/Tallinn og ENCN)

Oppstartskonferanse i Tallinn 17. januar 2013

Oppstartskonferansen ble gjennomført med ca 50 deltakere fra partnerregionene, derav fire fra Norge: Anna Karin Torp Adolfsen og Tom Strømstad Olsen fra fagpolitisk utvalg for samferdsel, Tom Granquist fra Akershus og COINCO II North og Inge Brørs fra sekretariatet. På konferansen ble det bl.a. gjort en gjennomgang av prosjektet, og gitt en orientering om mål og forventninger. Det ble også fremlagt foreløpige resultater for et par av de utredningene (delpakke 3.1 og 3.2), som skal utgjøre innspill til andre oppgaver innen prosjektet.