

Sakskart til møte i fagpolitisk utvalg for samferdsel

Tid: Mandag 19. april kl. 12:00-14:00

Sted: Videomøte TEAMS.

Kjøreplan

12:00-12:30 Orientering om InterCity og NTP 2022-33 v/ Ove Skovdal fra Jernbanedirektoratet

12:30-14:00 Behandling av ordinært sakskart

Saksliste

09/2021 Godkjenning av protokoll	3
Forslag til vedtak.....	3
Saksredegjørelse	3
Vedlegg	3
10/2021 Aktuelle saker	4
Forslag til vedtak	4
Saksredegjørelse	4
Vedlegg	4
11/2021 Nasjonal Transportplan 2022-33	5
Forslag til vedtak.....	5
Saksredegjørelse	5
Vedlegg	6
12/2021 Kommunikasjonsaktiviteter InterCity.....	7
Forslag til vedtak.....	7
Saksredegjørelse	7
Vedlegg	9
13/2021 Revisjon TEN-T og felles innspill fra fylkeskommunene på Østlandet.....	10
Forslag til vedtak.....	10
Saksredegjørelse	10
Vedlegg	13
14/2021 Bærekraftig mobilitet – status for faggruppens arbeid.....	16
Forslag til vedtak.....	16
Saksredegjørelse	16
Vedlegg	19

09/2021 Godkjenning av protokoll

Forslag til vedtak

Protokoll fra møte i administrativ samferdselsgruppe 1. februar 2021 godkjennes.

Saksredegjørelse

Møte ble gjennomført som et teams-møte.

Protokollen fra møtet er vedlagt i separat vedlegg

Vedlegg

Separat vedlegg: Utkast til protokoll fra møte 1. februar 2021

10/2021 Aktuelle saker

Forsag til vedtak

Fagpolitisk utvalg tar informasjonen til orientering.

Saksredegjørelse

Utover behandling av konkrete saker brukes møtene i fagpolitisk utvalg til erfaringsutveksling og læring. Dette gir anledning til å løfte opp saker fylkeskommunene arbeider med og/eller har særlig fokus på.

Fylkeskommunene inviteres derfor til å gi korte orienteringer (maks 3-4 minutter) om pågående arbeid og status i viktige saker knyttet til samferdsel/infrastruktur i eget fylke.

Sekretariatet vil deretter gi en kort orientering om andre aktuelle saker.

Vedlegg

Ingen vedlegg

11/2021 Nasjonal Transportplan 2022-33

Forslag til vedtak

1. Fagpolitisk utvalg tar informasjonen om komitehøringen på Stortinget til orientering.
2. Utvalget ber NTP/IC-gruppen og sekretariatet utarbeide et felles posisjonspapir/budskap fra fylkeskommunene knyttet til framlagt Nasjonal transportplan.

Saksredegjørelse

1: NTP-høring på Stortinget

Det har vært bred enighet om at Østlandssamarbeidet denne gangen skal fokusere på jernbane og InterCity i sitt høringssvar til transportkomiteen på Stortinget. Man har lagt til grunn at andre tema som fylkesveger, gods, byvekstavtaler osv. omtales i fylkeskommunenes egne høringsinnspill.

Høringsnotatet fra Østlandssamarbeidet ble sendt ut for politisk godkjenning 30. mars og med høringsfrist tirsdag 6. april kl. 11.00. Det oversendte høringssvaret til transport og kommunikasjonskomiteen er vedlagt i separat vedlegg.

På videokonferanse-høringen 13. april presenterer Even Aleksander Hagen, Terje Riis-Johansen og Olav Skinnos budskapet fra Østlandssamarbeidet.

2: Helhetlig vurdering av forslag til NTP 2022-33

I forbindelse med framlagt Nasjonal transportplan har Østlandssamarbeidet fram til nå konsentrert innsatsen om jernbane og InterCity. Begrunnelsen for dette er at mye står på spill etter at ambisjonsnivået for InterCity er redusert.

På møte i administrativ samferdselsgruppe 7. april drøftet man om fylkeskommunene i landsdelen også skal samarbeide om å utvikle felles posisjoner og budskap på andre tematiske områder enn InterCity. Fylkesveier, byvekstavtaler og gods er eksempler på tema der det kunne være aktuelt å samordne posisjoner på tvers av fylkeskommunene.

Sekretariatet og NTP/IC-gruppen ble på møtet i første omgang bedt om å utarbeide en sammenstilling over fylkeskommunenes felles innspill til NTP 2022-33 i forkant av møtet i fagpolitisk utvalg. Fylkeskommunenes NTP-innspill oversendes i separat mail.

Det er nå naturlig at fagpolitisk utvalg drøfter nærmere om Østlandssamarbeidet skal utarbeide et felles posisjonspapir slik at man kan fronte et bredere NTP-budskap ovenfor prioriterte eksterne målgrupper.

I en slik vurdering må følgende avveininger gjøres:

- Hvilken merverdi vil det ha at fylkeskommunene i landsdelen utformer et felles budskap om temaer som fylkesveier, byvekstvtaler og bærekraftig mobilitet?
- Vil et bredere NTP-budskap svekke og 'vanne ut' ØS sitt tydelige budskap om InterCity?

Vurderingene i saken bør også ses i sammenheng med føringene i handlingsplanen for 2021 der fylkeskommunene er enige om å forsterke det interessepolitiske arbeidet.

Det også naturlig at fagpolitisk utvalg (a) drøfter hvilke saker som evt. skal løftes inn i et felles policynotat og (b) hvordan et bredere og felles NTP-budskap skal kommuniseres og (c) hvilke eksterne målgrupper som i denne forbindelse er viktigst.

Her er det *mange ulike budskap* som kan prioriteres og kommuniseres i *ulike kanaler*.

Eksempel:

Fylkeskommunene i landsdelen kan samarbeide om å få inn formuleringer om etterslepet på fylkesvegene (vedlikehold) i transportkomiteens behandling av NTP 2022-33 (eller tilsvarende formuleringer inn i flest mulig partiprogram).

Vedlegg

Separate vedlegg:

- 1: Høringsnotat med Østlandssamarbeidet sitt budskap om IC i komitehøringen 13. april
- 2: Høringsinnspillene (NTP 2022-33) til samferdsels- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget fra Innlandet, Oslo, Vestfold og Telemark og Viken sendes separat i en egen mail.

12/2021 Kommunikasjonsaktiviteter InterCity

Forslag til vedtak

1. Fagpolitisk utvalg slutter seg den framlagte kommunikasjonsstrategien med de presiseringer som framkom i møte.
2. Utvalget legger til grunn at aktivitetsplanen rulleres fortløpende og at fylkeskommunene har en sentral rolle i dette arbeidet.
3. Utvalget ser positivt på at nye kommunikasjonskanaler- og verktøy tas i bruk for å få ut IC-informasjon til prioriterte målgrupper. Utvalget legger til grunn at fylkeskommunenes kommunikasjonsavdelinger konsulteres i dette arbeidet.

Saksredegjørelse

Behov for forsterket kommunikasjonsinnsats

Etter at Regjeringen la fram sitt forslag til ny Nasjonal transportplan fredag 19. mars har det vært nødvendig å vurdere innhold og prioriteringer i gjeldende kommunikasjonsstrategi nærmere. Et redusert ambisjonsnivå for InterCity har konsekvenser både for valg av målgrupper, budskap og prioritering av kommunikasjonsaktiviteter.

Samtidig er det viktig å være seg bevisst at kampen for full InterCity-utbygging sannsynligvis vil være en hovedprioritet for fylkeskommunene i Østlandssamarbeidet i mange år framover. Dette innebærer at vi kontinuerlig må tilpasse og utvikle det interessepolitiske arbeidet for å nå fram med et felles budskap. Regjeringens forslag til ny NTP setter en del av premissene for arbeidet i 2021, men det kommer også et Stortingsvalg, en ny regjeringsplattform og mange budsjetttrunder i årene som kommer.

Nettside og ny FB-side for InterCity

InterCity-prosjektet er såpass stort og omfattende at det gir mening å skille prosjektet fra andre aktiviteter i kommunikasjonsarbeidet til Østlandssamarbeidet. Det er f.eks. utviklet en egen felles nettside for InterCity. Hvordan sida skal brukes, og hvordan vi kanaliserer trafikk inn på sida, er spørsmål som det nå arbeides aktivt med.

Sekretariatet har sett det som fornuftig at det gjenopprettes en egen Facebook-side rendyrket med informasjon om InterCity, på samme måte som vi gjør med nettsida. Nettsida bør brukes som en kunnskapsbase hvor man kan finne all informasjon om prosjektet. Informasjonen kan deles videre på tilhørende sosiale medie-kontoer, og igjen videre til sosiale medie-kontoer tilhørende fylkeskommunene, slik at man får en forgreining av delinger, som alle peker tilbake til nettsida. Gjennom en egen Facebook-side kan de som er interesserte i InterCity-prosjektet få informasjon om det, og kun det, uten å få alle andre nyheter fra Østlandssamarbeidet opp i feeden sin. På denne

måten når man ut til de som er interesserte på en bedre måte gjennom klar og målrettet kommunikasjon.

Politikere og sentrale beslutningstakere er hovedmålgruppene for kommunikasjonsarbeidet med InterCity, i større grad enn den generelle befolkningen. Samtidig vet vi at nasjonale politikere påvirkes av mediebildet og engasjement på sosiale medier. Om vi skaper mer «offentlig» synlighet for InterCity kan dette påvirke beslutningstakere både direkte og indirekte. I tillegg kan våre fylkespolitikere se mer nytte i å dele innhold videre hvis budskapet er tilpasset velgerne. Deres målgruppe er også vår målgruppe.

Andre kommunikasjonsverktøy må tas i bruk

Man vil også ha bedre muligheter for å nå ut bredere i sosiale medier dersom innholdet er mer variert med bruk av både bilder, tekst, video og eksterne lenker. Dersom man kun deler lenker vil Facebook straffe sida for det, og man vil nå færre. Det er en fordel med blikkfang, korte og presise videoer. Innhold som kommuniserer direkte og med klart språk.

Sekretariatet har derfor tatt initiativ til å ta i bruk video/film i tida som kommer. For å kunne realisere dette er vi avhengige av å kunne samarbeide med kommunikasjonsavdelingene rundt i de fire fylkeskommunene med tanke på filming samt organisering av "intervjuobjekt" og lokasjon. For eksempel kan det filmes korte klipp (ikke mer enn 1-2 minutter) med ordfører, fylkesordførere etc., gjerne i et miljø som passer med budskapet (på en togstasjon, ved et tog etc.) hvor de forklarer viktigheten av InterCity for sin region/by, sitt syn på NTP, eller lignende. Budskapene må være korte og rett på sak. Klippene sendes så til Østlandssamarbeidet for redigering og publisering.

Samarbeidet med fylkeskommunenes kommunikasjonsavdelinger vil i denne sammenheng selvsagt ikke være avgrenset til å gjelde arbeid med InterCity. Sekretariatet har allerede hatt konstruktive samtaler med kommunikasjonsjefene i fylkeskommunene med tanke på et forsterket samarbeid som kan gi merverdi for alle parter.

Administrativ behandling

Kommunikasjonsarbeidet knyttet til InterCity har vært drøftet på flere møter i utvidet IC/NTP-gruppe de siste ukene, der man har sett nærmere på hvordan kommunikasjonsarbeidet kan videreutvikles.

Temaet ble også drøftet på møte i adm. samferdselsgruppe 7. april, der følgende vedtak ble gjort:

1. Administrativ samferdselsgruppe tar informasjonen til orientering.
2. Samferdselsgruppen ser positivt på at FB og videoproduksjon vurderes som nye kommunikasjonskanaler/-verktøy for å få ut IC-informasjon til prioriterte målgrupper.
3. Sekretariatet bes om å arbeide videre med oppdatering av kommunikasjonsstrategien og revidert aktivitetsplan for 2021 i tråd med innspillene fra adm. samferdselsgruppe.

I etterkant av møtet er det utarbeidet oppdaterte dokumenter (kommunikasjonsstrategi og aktivitetsplan). På møte i fagpolitisk utvalg legges det opp til å kunne drøfte innholdet i den reviderte kommunikasjonsstrategien. I tillegg ønskes det innspill til prioritering av kommunikasjonsaktiviteter for resten av 2021. Her er det også lagt ved et nytt utkast som kan drøftes nærmere på møte.

Partiprogram – jernbane og InterCity

En aktivitet som omtales særskilt i aktivitetsplanen for InterCity er påvirkningsarbeidet inn mot partienes programarbeid. Forpliktende formuleringer om jernbane og InterCity i partiprogrammene kan legge føringer for innholdet i ny regjeringsplattform etter valget høsten 2021.

Sekretariatet har derfor (se separat vedlegg) samlet formuleringene om jernbane og InterCity som framgår av nåværende utkast til partiprogram. På møtet i fagpolitisk utvalg bør vi drøfte nærmere hvordan vi kan jobbe opp mot de ulike partiene fram til at landsmøtene er gjennomført. Hvilke InterCity-formuleringer ønsker vi å få inn i partiprogrammene? Hvilke politikere i de ulike partiene kan aktiveres i dette arbeidet?

Vedlegg

Separate vedlegg:

1. Ny kommunikasjonsstrategi for InterCity (versjon 4, datert 12. april)
2. Revidert plan for kommunikasjonsaktiviteter (versjon 4, datert 12. april)
3. Stortingspartienes forslag til parti-program på samferdselsområdet

13/2021 Revisjon TEN-T og felles innspill fra fylkeskommunene på Østlandet

Forslag til vedtak

1. Fagpolitisk utvalg slutter seg til forslaget om å gi en felles høringsuttalelse til TEN-T fra Østlandssamarbeidet.
2. Fagpolitisk utvalg godkjenner policy-notatet med de endringer som ble spilt inn i møtet.
3. Sekretariatet gis fullmakt til å fylle ut spørreskjema som inngår i TEN-T høringen. Fagpolitisk utvalg legger til grunn at fylkeskommunene konsulteres administrativt i prosessen.

Saksredegjørelse

1: BAKGRUNN FOR SAKEN

1.1: Hva er TEN-T (Trans European Network – Transport)

Det transeuropeiske transportnett (TEN-T) er ryggraden i transportsystemet. TEN-T omfatter alle transportformer og består av de viktigste forbindelsene og knutepunktene i transportsystemet i EU- og EØS-området. TEN-T skal bidra til effektiv transport av personer, varer og tjenester, og sikre europeisk næringsliv konkurransekraft. Utvikling av TEN-T er også viktig for å nå målene om å redusere CO₂-utslipp fra transportsektoren.

Retningslinjene regulerer definisjoner og utstrekning av TEN-T og setter krav til standarder på infrastrukturen. TEN-T-nettverket har *to nivåer* - kjernenettverk («core») og et omfattende/utvidet («comprehensive») nettverk. Kravene til standard og utrustning av kjernenettverket skal innfris innen 2030, for det omfattende nettverket er fristen satt til 2050.

Trans European Network-programmet omfatter infrastrukturen - det vil si veier, jernbaner, indre vannveier, havner, lufthavner - og nødvendig tjenesteyting for denne, som trafikkstyrings- og kontrollsystemer. TEN-T skal omfatte infrastruktur av høy kvalitet innen alle transportformer. Eksisterende kapasitet skal utnyttes optimalt, og nettet skal så langt det lar seg gjøre være interoperabelt innen hver transportsektor og fremme intermodalitet mellom ulike transportformer.

1.2: TEN-T og Norge

Norge er koblet til TEN-T gjennom EØS-avtalen. Retningslinjene for TEN-T legger føringer på kvaliteten på den delen av norsk infrastruktur som er del av nettverket. Annet regelverk er også knyttet til TEN-T-nettverket, og vil kunne få konsekvenser for fremtidig utforming.

Selv om retningslinjene er tatt inn i EØS-avtalen har dette ingen konsekvenser for hvordan norske aktører finansierer sine prosjekter. Finansieringen av TEN-T-prosjekt skjer gjennom EUs finansieringsverktøy "Connecting Europe Facility" (CEF). Norge deltar ikke i CEF Transport, men finansierer sine deler via Nasjonal Transportplan og årlige statsbudsjett.

1.3: Høring i forbindelse med revisjon av TEN-T forordningene

EU kommisjonen lanserte 10. februar en åpen høring i forbindelse med revisjon/oppdatering av forordningene for TEN-T. Høringsfristen er satt til 5. mai.

Høringen er en del av en bredere evalueringsprosess av TEN-T og har som målsetting å hente inn og rådspørre et bredere antall stakeholders og nå ut til andre grupper enn de som er direkte koblet til TEN-T prosessene. Høringen er den første konkrete oppfølgingen av handlingsplanen for EUs strategi for bærekraftig og smart mobilitet, som ble lagt fram i desember 2020.

I innledningen til høringsdokumentet vises det til at transportsystemet gjennomgår en fundamental transformasjon for å redusere klima-utslipp fra denne sektoren. Målet er å bringe utslipp fra transport ned med 90% innen 2050. Nye politiske føringer og endringer i policy samt den nye strategien gjør at rammer og regelverk i EU må justeres i tråd med dette.

I tillegg til dekarbonisering pekes det også på at TEN-T må ta høyde for den digitale transformasjonen, samt være robust mot klimaendringer og trusler mot stabiliteten og sikkerheten til transportsystemet. Før endringene gjøres er det nå åpent for å komme med innspill til kommisjonens konsekvensutredning. Før endringene gjøres er det nå åpent for å komme med innspill til kommisjonens konsekvensutredning for revisjonen.

Transportsektorens betydning for klima er framhevet i Regjeringens klimamelding som nå er til behandling i Stortinget. Omstilling og klimakrav på transportområdet via TEN-T vil få betydning for Norge og for fylkeskommunene som sentrale veg- og samferdselsaktører.

Samferdselsdepartementet har derfor oppfordret fylkeskommunene og andre norske aktører til å delta i høringen både med innspill til det norske høringssvaret og direkte til EU-kommisjonen.

2: FELLES HØRINGSINNSPILL FRA ØSTLANDSSAMARBEIDET

2.1: Felles posisjoner og samarbeid for økt gjennomslag

Samferdsel og infrastruktur er et prioritert innsatsområde for Østlandssamarbeidet. Når det gjelder TEN-T har fylkeskommunene noenlunde felles interesser. I tråd med allerede etablert praksis har det i denne saken derfor vært naturlig å utarbeide et felles høringsinnspill fra fylkeskommunene på Østlandet.

I tillegg til å delta i høringen på egne premisser, har Østlandssamarbeidet dialog med Scandria Alliance, STRING (via Osloregionens Europakontor) og Nordsjøkommisjonen. Gjennom samarbeid med medlemsregioner i EU og internasjonale organisasjoner, vil fylkeskommunene på Østlandet kunne få større gjennomslag.

2.2 Administrativ forankring

For å koordinere Østlandet sitt felles høringsinnspill, er det utpekt en ad hoc-gruppe for å bistå sekretariatet. Gruppen består av:

- Gunnar Haugerud og Rune Bakkevoll fra Viken fylkeskommune
- Tom Alex Hagen fra Oslo kommune
- Linda Carolina Ehnmark fra Vestfold og Telemark fylkeskommune
- Øystein Sjølie fra Innlandet fylkeskommune

Denne gruppen har drøftet saken på flere møter de siste ukene.

Saken ble også lagt fram på møte i administrativ samferdselsgruppe 7. april, der innholdet i det felles posisjonspapiret ble drøftet.

2.3: Nærmere om prosessen

Følgende prosess ligger til grunn for Østlandssamarbeidet sitt arbeid med høringen:

Tidslinje	Aktiviteter
10. februar	Lansering av høring fra EU-kommisjonen DG Transport
Uke 7 og 8	Oppstart av arbeid i ØS – forberedende arbeid i sekretariatet Gjennomgang av underlag og spørreskjema – utarbeidelse av notat på norsk samt utkast til prosessplan
22. februar	Møte i NTP/IC gruppa Orienterer om høringen og om initiativ til felles innspill via Østlandssamarbeidet Notat om EUs strategi for bærekraftig og smart mobilitet deles (høringens spørsmål er nært knyttet til strategiens hovedtemaer)
17. mars	Deltakelse i høringsmøte i regi av Samferdselsdepartementet – med kort innlegg fra Østlandssamarbeidet .
7. april	Møte i adm. gruppe for samferdsel Drøfting av endelig høringsinnspill/posisjonspapir og innstilling til fagpolitisk utvalg.
19. april	Endelig behandling av høringsinnspill i fagpolitisk utvalg for Samferdsel
23. april	Frist for innsending av høringsinnspill til samferdselsdepartementet
5.mai	Endelig høringsfrist til EU-kommisjonen

3: HØRINGSSVAR OG POSISJONSPAPIR

3.1 Forslag til policy-notat

Ad-hoc-gruppa har sammen med sekretariatet utarbeidet et forslag til policy-notat fra fylkeskommunene på Østlandet. Notatet ble drøftet av adm. samferdselsgruppe på møte 7. april. Dokumentet er oppdatert etter møtet og følger saken som separat vedlegg.

3.2 Spørreskjema

I tillegg til posisjonspapiret skal det i forbindelse med høringen fylles ut et spørreskjema. Ad-hoc-gruppa og adm. samferdselsgruppe ser det som hensiktsmessig at svarene i spørreskjemaet blir fylt ut med utgangspunkt i det omforente policy-notatet i etterkant av møtet i fagpolitiske utvalg 19. april. Det legges til grunn at sekretariatet konsulterer medlemmene i ad-hoc-gruppen i dette arbeidet.

3.3 Hovedinnholdet i høringen/spørreskjema

Høringen er delt inn i 5 deler.

- Del A – tilbakemeldinger på hva som bør være hovedfokus for transportinfrastrukturpolitikk i EU framover
- Del B – dekarbonisering av transportsektoren
- Del C – motstandsdyktighet (resilience)
- Del D – innovasjon og digitalisering
- Del E – policy opsjoner - fire ulike scenarier for politiske valg presenteres og skal rangeres

Noen av problemstillingene i høringen/spørreskjemaet er mer relevant enn andre for norske fylkeskommuner. Det er spesielt to tema som fagpolitisk utvalg bør drøfte mer inngående:

- I. Spørsmål nr. 4 (se vedlegg 1) der det stilles spørsmål ved om ulike deler av regelverket også bør gjøres gjeldende utenfor kjernenettverket (core network). Dette vil f.eks. kunne få konsekvenser for norske fylkesveier.
- II. Prioritering av viktige politikkområder (Vedlegg 2), der man bes om å rangere hva som er viktigst for å utvikle TEN-T i riktig og ønsket retning, og da er det fem hovedalternativ:
 1. Fokus på å fullføre «tradisjonell infrastruktur» (med mindre justeringer i TEN-T design og retningslinjer), samt bindende krav til infrastruktur for alternative drivstoffer. Vurderes som en høy-kostnads policy approach.
 2. Vektlegge tiltak som primært fokuserer på styrke kvaliteten og dermed oppnå større robusthet ('more resilience') – altså mindre sårbarhet mot klimaendringer, hendelser som kan true sikkerheten til transportsystemet (e.g. pandemi). Dekarboniseringsmålet skal i hovedsak nås med innfasing av alternative drivstoff samt en mer effektiv utnyttelse av transportsystemet som helhet.
 3. Vektlegge tiltak som primært fokuserer på innovasjon, digitalisering mm. Vekt er lagt på smart og mye tiltak, som bidrar til bedre utnyttelse av transportressurser og kapasitet. Vurderes som kostnadseffektiv policy approach.
 4. Kombinasjon av elementer innenfor 1,2 og 3 (må utdypes nærmere i svaret)
 5. Ingen av delene (altså noe annet)

Vedlegg

Separat vedlegg: Utkast til posisjonspapir vedr. TEN-T høringen

Vedlegg nr. 1 om comprehensive network

Vedlegg nr. 2 om prioritering av politikkområder

Vedlegg nr 1: Spørsmål nummer 4:

4. In your view should certain infrastructure requirements/conditions set for the core network be equally applicable to the comprehensive network? Yes/No/No opinion

- Requirements for alternative fuels
- Requirements on road safety and quality
- Requirements for intelligent and digital TEN-T components
- Requirements for railway infrastructure interoperability incl. ERTMS
- Requirements for transport and urban nodes
- Other requirements (please specify)

4.a Please specify other requirements.

4.b If Yes, what type of requirements/conditions would you deem most necessary to be extended from the core to the comprehensive network?

Vedlegg nr. 2 (E. Possible focus of policy options)

9. In the framework of the Impact Assessment, the Commission will test a number of policy options for a revised TEN-T Regulation. They will include all / some of the measures enquired about in the questions above. The policy options and measures contained therein will be assessed against a baseline scenario in which the current Regulation remains in force unchanged. In the following we present three focus areas for possible policy options. Please rank them from the, in your opinion, most to the least suitable in order to achieve the objectives set out above.

Focus Area 1: Major emphasis on a “traditional” infrastructure development concept, with necessary network design adjustments and the updating of essential infrastructure quality requirements in line with the current TEN-T policy approach. This should include the integration of binding requirements for recharging and refuelling infrastructure for low and zero emission vehicles and vessels, based on Directive 2014/94 /EU on Alternative Fuel Infrastructure and its ongoing revision as well as other relevant initiatives. This is expected to be a high-cost approach, with an important contribution to transport decarbonisation thanks to the enabling of large-scale deployment of clean vehicles and vessels.

Focus Area 2: Strengthening the concept of infrastructure quality, for the double objective of a) enabling more efficient and sustainable transport services and modal distribution in line with new ambitions of transport policy overall b) ensuring a more resilient TEN-T, in the light of climate change, safety, security, military mobility and civil protection challenges. Besides the effects of alternative fuel infrastructure, this approach is expected to make significant additional contributions to decarbonisation, thanks to substantial efficiency gains in the transport system overall. Furthermore, it is expected to increase gains in fields such as security or disaster preparedness.

Focus Area 3: Boosting digitalisation and innovation in TEN-T policy. Compared to the previous areas of focus, this one approaches “decarbonisation” from a different angle, namely by giving highest priority to digital and other innovative solutions. Focussing in particular on smart and soft solutions, it is expected to be a cost-efficient approach, with a strong potential for efficiency enhancements of the transport system as the main path towards its decarbonisation. Not least, it entails immense opportunities for the generation of new jobs and for a strong link between Research & Innovation and TEN-T policy.

Focus Area 4: a combination of different elements from the Areas above. Please explain below
Focus

Area 5: none of the above

Please explain below.

Please rank them from the, in your opinion, most to the least suitable in order to achieve the objectives set out above.

14/2021 Bærekraftig mobilitet – status for faggruppens arbeid.

Forslag til vedtak

1. Fagpolitisk utvalg tar informasjonen til orientering.
2. Utvalget ser positivt på de initiativ som det nå arbeides med og ber sekretariatet og faggruppen utarbeide et oppdatert beslutningsunderlag og evt. forprosjektplaner som kan drøftes på neste møte i fagpolitisk utvalg.
3. Fagpolitisk utvalg legger til grunn at administrativ samferdselsgruppe fortløpende vurderer hvilke administrative ressurser som det vil være behov for, dersom mobilitetssamarbeidet i landsdelen skal videreføres og evt. forsterkes.

Saksredegjørelse

Bakgrunn

Bærekraftig mobilitet er et omfattende og komplekst fagområde og det finnes ingen fasit på hvordan fylkeskommunene skal samarbeide med nabofylker og med andre interessenter.

Noen viktige premisser for fylkeskommunenes mobilitetsarbeid er:

- FNs bærekraftsmål og Parisavtalen, som er styrende for planer og strategier i fylkeskommunene
- Fylkeskommunene har regionalt ansvar for kollektivtrafikken
- Fylkeskommunene er landets største vegeier.
- Etter regionreformen har fylkeskommunene fått en tydeligere samfunnsutviklerrolle
- Teknologiske endringer (digitalisering og automatisering er eksempler)
- Juridiske forhold

Adm. samferdselsgruppe etablerte i juni 2020 en faggruppe for bærekraftig mobilitet som fikk i oppdrag å vurdere mulighetene for et forsterket mobilitetssamarbeid på Østlandet. Faggruppen ble oppnevnt som en prøveordning fram til sommeren 2021. Faggruppen har hatt en rekke møter og det er gjennomført to arbeidsverksteder/workshops med bred administrativ deltagelse fra fylkeskommunene.

Basert på erfaringene de siste månedene ser faggruppen det som ønskelig at fylkeskommunene på Østlandet viderefører og forsterker samarbeidet om bærekraftig mobilitet. Samarbeidet kan følge tre hovedlinjer:

- interessepolitisk samarbeid (i)
- læring- og informasjonsutveksling (ii)
- felles operative samarbeidsprosjekter (iii)

Interessepolitisk samarbeid (i)

Østlandssamarbeidet er fylkeskommunenes forlengede arm. Man har allerede etablert politiske og administrative strukturer slik at man på en effektiv måte kan løfte opp interessepolitiske saker. Dette innebærer at fylkeskommunene i fellesskap kan forsterke det interessepolitiske arbeidet på mobilitetsområdet både mot norske myndigheter og mot EU.

Aktuelle eksempler:

- I forbindelse med ny nasjonal transportplan kan fylkeskommunene løfte fram interessepolitiske saker av felles interesse knyttet til smart og grønn mobilitet.
- Den pågående revisjonen av TEN-T er et aktuelt eksempel på at fylkeskommunene kan få større gjennomslag ved å samordne politiske posisjoner inn mot EU-systemet.

Arena for læring og informasjonsutveksling (ii)

Det skjer en rivende utvikling på mobilitetsområdet. Eksempler er digitalisering, utvikling av autonome kjøretøy, innfasing av elbiler bruk av alternativt drivstoff.

Faggruppen ser det som naturlig at man også i fortsettelsen bruker Østlandssamarbeidet som en felles arena for læring og informasjonsutveksling på mobilitetsområdet. Systematisk arbeid med beste praksis kan bidra til læring og raskere implementering av smarte og grønne mobilitetsløsninger i landsdelen.

Felles operative prosjekter (iii)

Det er også aktuelt å planlegge og gjennomføre felles mobilitetsprosjekter i landsdelen. Faggruppen legger til grunn at man må kunne sannsynliggjøre høy kost/nytte for slike prosjekter.

Følgende temaer og innsatsområder har vært drøftet:

#	Innsatsområder
1	Finansierungsordninger for bærekraftige transportløsninger
2	Kollektivtransport og mobilitet
3	Smart mobilitet i distriktene
4	Varelogistikk i byer
5	Datahåndtering
6	Innovasjon i innkjøp:
7	Pilotprosjekter:
8	Knutepunktutvikling:
9	Bruk av ITS:

Så langt har faggruppen vurdert det som mest aktuelt å jobbe videre med følgende prosjekter på landsdelsnivå:

Nr.	Prosjekt	Nærmere beskrivelse av prosjektene
-----	----------	------------------------------------

A	Bærekraftig mobilitet i distriktene	Prosjektet skal bidra til å utvikle modeller og løsninger til bærekraftige mobilitetsløsninger i distriktene.
B	Knutepunktutvikling og bærekraftig mobilitet	Prosjektet skal bidra til utvikling av grønne og smarte trafikale knutepunkter i møte mellom jernbane og vei.

Arbeidsgruppen legger til grunn at de to prosjektområdene må konkretiseres ytterligere og i det videre arbeidet vil det være nødvendig å utarbeide prosjektplaner med følgende innhold:

- Kort beskrivelse av prosjektet
- Hvorfor prosjektet kan gi være nyttig for fylkeskommunene
- Prosjektmål
- Prosjektorganisering
- De viktigste aktivitetene (arbeidspakker)
- Kostnader og finansiering
- Forventede resultater

Det vil være viktig med en god forankring av prosjektene i fylkeskommunene – både administrativt og politisk. Det er også viktig å involvere andre aktører enn fylkeskommunene i det videre arbeidet.

Det legges opp en tidslinje der evt. fellesprosjekter evt. kan være klar til oppstart tidlig i 2022. Dette innebærer politisk behandling av forprosjekt i juni 2021 og hovedprosjekt i oktober/november 2021. Tidslinjen framgår av tabellen nedenfor:

#	Aktiviteter	Ansvar	Dato
1	Drøfting av saken i fagpolitisk utvalg	FPU	19. april
2	Nye møter i faggruppen – videre arbeid forprosjekt (2-3 stk)	Sekretariatet	april
3	Drøfting av «evalueringsrapport» og 2 stk. forprosjekt i fagpolitisk utvalg 12. mai og administrasjonsutvalget 14. mai	Sekretariatet	14. mai
4	Revidering av notat og forprosjektplaner	Sekretariatet	mai
5	Behandling av notat og forprosjekt + rammebudsjettvedtak	Representantskapet	04. juni
6	Videre arbeid med beskrivelse av hovedprosjektene	Sekretariat, faggruppe, adm. samferdselsgruppe	Høst 2021
7	Politisk forankring i fagpolitisk utvalg 11. oktober og representantskapet 5. november	FPU og representantskap	Høst 2021
8	Oppstart prosjekter	Prosjektorganisasjoner	2022

Drøfting av saken i adm. samferdselsgruppe

På møte 7. april i adm. samferdselsgruppe ble det gjort følgende vedtak:

1. Administrativ samferdselsgruppe tar saksframlegget og informasjonen fra medlemmene av mobilitetsgruppa i Østlandssamarbeidet til orientering.
2. Samferdselsgruppen ser positivt på de initiativ som det nå arbeides med og ber om at det gis en orientering på møte i fagpolitisk utvalg 19. april.

Avsluttende kommentarer

Basert på erfaringene fra prosessen så langt ser sekretariatet ser det som hensiktsmessig å videreføre arbeidet med bærekraftig mobilitet i Østlandssamarbeidet. Prøveperioden med egen faggruppe bør derfor forlenges med et år fram til juni 2022. Både når det gjelder erfaringsutveksling og interessepolitisk arbeid vil faggruppen ha en viktig koordinerende rolle. Gjennom arbeidet og arbeidsverkstedene er det også kommet fram forslag til felles prosjekter som nå skal vurderes grundigere av faggruppen.

Sekretariatet understreker at det er fylkeskommunene som selv må vurdere nytten av å samarbeide innad i landsdelen på mobilitetsområdet. Det er derfor lagt opp til en bred prosess der fylkeskommunene både administrativt og politisk får mulighet til å vurdere ambisjonsnivå og innretning på et videre samarbeid.

Vedlegg

Ingen vedlegg til saken.