



Østlandssamarbeidet

Møteinnkalling

Østlandssamarbeidet representantskap

Møtested

Quality Hotel Fredrikstad

Møtedato

04.11.2022

Tidspkt.

09:00

Saksliste

Utvalgssak	Tittel	U.off.
PS 20/22	Godkjenning av protokoll fra møte 2. september 2022	
PS 21/22	Aktuelle saker	
PS 22/22	Strategi for Østlandssamarbeidets arbeid med ny NTP	
PS 23/22	Prosess fram mot det «nye» Østlandssamarbeidet	
PS 24/22	Handlingsplan 2023	
PS 25/22	Budsjett 2023	
PS 26/22	Møtekalender 2023	



Østlandssamarbeidet

Saksframlegg

Saksnr.: 2020/137149

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Østlandssamarbeidet representantskap	04.11.2022	20/22

Vedlegg:

- 1 Forslag til protokoll

Godkjenning av protokoll fra møte 2. september 2022

Sekretariatets innstilling

Representantskapet godkjenner forslaget til protokoll fra møtet 2. september 2022

Saksredegjørelse

Protokoll fra møte i representantskapet 2. september 2022 legges nå fram for endelig godkjenning. Utkast til protokoll ble sendt ut til representantskapets medlemmer 5. september med frist 9. september for kommentarer og innspill.

Det er ikke mottatt kommentarer til protokollutkastet.



Østlandssamarbeidet

Protokoll fra møte i representantskapet

Tid: Fredag 2. september 2022 kl. 09:00-09:45

Sted: Teams

Til stede:

Representantskapet

- Innlandet: leder Even Aleksander Hagen og Hanne Alstrup Velure
- Viken: Siv Henriette Jacobsen
- Oslo: Julie Ness
- Vestfold og Telemark: Terje Riis-Johansen og Gunn Marit Helgesen

Fra administrasjonen: Bjarne Haslund (Oslo), Bente Bjerknes, Lasse Narjord Thue og Gerd-Mette Vatne Drabløs (Viken), Arve Semb Christophersen og Gunnar Berg Treidene (Vestfold og Telemark)

Fra sekretariatet: Jon Petter Arntzen, Ann Irene Sæternes, Morten Stemre og Kristian Singh-Nergård

13/22 Godkjenning av protokoll fra møte 1. april 2022

Sekretariatets innstilling

Representantskapet godkjenner forslaget til protokoll fra møtet 1. april 2022

Behandling

Navn på representant Ness korrigeres. Representantskapet sluttet seg til innstillingen.

Vedtak

Representantskapet godkjenner forslaget til protokoll fra møtet 1. april 2022.

Sak 14/22 Administrativt ansvar for Østlandssamarbeidet

Administrasjonsutvalgets innstilling

1. Representantskapet anbefaler at Akershus fylkeskommune overtar det administrative ansvaret for Østlandssamarbeidet etter delingen av Viken fylkeskommune.
2. Representantskapet ber sekretariatet om å innarbeide Akershus fylkeskommunes administrative ansvar i forslag til revidert samarbeidsavtale.
3. Representantskapet ber Viken fylkeskommune om å følge opp anbefalingen i arbeidet med delingsprosessen.

Behandling

Sekretariatsleder orienterte om bakgrunnen for saken og begrunnelsen for at det administrative ansvaret for Østlandssamarbeidet bør legges til Akershus fylkeskommune fra 1. januar 2024.

Representantskapet sluttet seg til innstillingen.

Vedtak

1. Representantskapet anbefaler at Akershus fylkeskommune overtar det administrative ansvaret for Østlandssamarbeidet etter delingen av Viken fylkeskommune.
2. Representantskapet ber sekretariatet om å innarbeide Akershus fylkeskommunes administrative ansvar i forslag til revidert samarbeidsavtale.
3. Representantskapet ber Viken fylkeskommune om å følge opp anbefalingen i arbeidet med delingsprosessen.

Sak 15/22 Rammer for handlingsplan 2023

Administrasjonsutvalgets innstilling

1. Representantskapet ber sekretariatet utarbeide et endelig forslag til handlingsplan for 2023, der innspillene fra representantskapet innarbeides.
2. Sekretariatet bes innhente innspill fra de fagpolitiske utvalgene, ØstsamUng og Østlandssamarbeidets Europaforum før endelig forslag til handlingsplan for 2023 utarbeides.

Behandling

Sekretariatsleder orienterte om bakgrunnen for saken og at forslag til endelig handlingsplanen for 2023 legges fram for behandling på representantskapets høstmøte.

Følgende innspill ble gitt i møtet:

- Presisering fra Oslo kommune sin representant om at samferdsel og næring/kompetanse er de høyest prioriterte politikkområdene til Østlandssamarbeidet
- I endelig planforslag bør samarbeidet mellom Osloregionen og Østlandssamarbeidet på enkeltstående prosjektområder synliggjøres.

Representantskapet sluttet seg til innstillingen.

Vedtak

1. Representantskapet ber sekretariatet utarbeide et endelig forslag til handlingsplan for 2023, der innspillene fra representantskapet innarbeides.
2. Sekretariatet bes innhente innspill fra de fagpolitiske utvalgene, ØstsamUng og Østlandssamarbeidets Europaforum før endelig forslag til handlingsplan for 2023 utarbeides.

Sak 16/22 Rammebudsjett 2023

Administrasjonsutvalgets innstilling

1. Representantskapet tar det foreløpige rammebudsjettet for 2023 til orientering og legger til grunn at endelig budsjettvedtak gjøres på høstmøtet i representantskapet.
2. Kontingentsatsene økes med 4,07% sammenlignet med 2022. Fordelingsnøkkelen som har vært brukt i 2020-2022 benyttes også i 2023. På bakgrunn av dette anmoder representantskapet om at det gjøres følgende avsetninger i fylkeskommunenes 2023-budsjett til kontingent for Østlandssamarbeidet sin virksomhet:
 - a. Innlandet fylkeskommune: 1 380 000
 - b. Oslo kommune: 690 000
 - c. Vestfold og Telemark fylkeskommune: 1 380 000
 - d. Viken fylkeskommune: 2 070 000

Behandling

Sekretariatsleder gav en kort orientering om arbeidet med budsjettet for 2023 og det ble presisert at endelig budsjettforslag vil bli lagt fram for behandling på høstmøtet i representantskapet.

Representantskapet signaliserte at man på neste møte bør vurdere å sette ned en politisk gruppe som kan få i oppgave å se nærmere på den nye kontingentfordelingen som skal brukes fra og med 2024 når landsdelssamarbeidet utvides fra 4 til 7 medlemmer.

Vedtak

1. Representantskapet tar det foreløpige rammebudsjettet for 2023 til orientering og legger til grunn at endelig budsjettvedtak gjøres på høstmøtet i representantskapet.
2. Kontingentsatsene økes med 4,07% sammenlignet med 2022. Fordelingsnøkkelen som har vært brukt i 2020-2022 benyttes også i 2023. På bakgrunn av dette anmoder representantskapet om at det gjøres følgende avsetninger i fylkeskommunenes 2023-budsjett til kontingent for Østlandssamarbeidet sin virksomhet:
 - a. Innlandet fylkeskommune: 1 380 000
 - b. Oslo kommune: 690 000
 - c. Vestfold og Telemark fylkeskommune: 1 380 000
 - d. Viken fylkeskommune: 2 070 000

Sak 17/22 Høyere yrkesfaglig utdanning 2022-2030 – ny strategi og handlingsplan for landsdelssamarbeidet

Sekretariatets innstilling

Representantskapet tar saken til orientering

Behandling

Det ble gitt en kort orientering om arbeidet med felles strategi og handlingsplan for høyere yrkesfaglig utdanning i landsdelen.

Representantskapet sluttet seg til innstillingen i saken.

Vedtak

Representantskapet tar saken til orientering

Sak 18/22 Scandria Alliance

Sekretariatets innstilling

1. Representantskapet tar informasjonen om Scandria Alliance til orientering.
2. Representantskapet støtter de foreslåtte endringsforslagene som skal behandles på årsmøtet høsten 2022.
3. Som nestleder i Scandria Alliance foreslås som kandidat fra Østlandssamarbeidet.

Behandling

Sekretariatsleder gav en kort orientering om Scandria Alliance og endringsforslagene som skal drøftes på årsmøtet i alliansen 7. oktober.

Fylkesråd Annette L. Raakil i Viken fylkeskommune representerer fylkene i de politiske møtene i alliansen. Representantskapet ser det som naturlig at Raakil fremmes som Østlandssamarbeidet sin kandidat (nestleder) i forbindelse med årsmøtet.

Representantskapet sluttet seg til innstillingen i saken.

Vedtak

1. Representantskapet tar informasjonen om Scandria Alliance til orientering.
2. Representantskapet støtter de foreslåtte endringsforslagene som skal behandles på årsmøtet høsten 2022.
3. Som nestleder i Scandria Alliance foreslås Annette L. Raakil som kandidat fra Østlandssamarbeidet.

Sak 19/22 Høstmøtet i representantskapet

Sekretariatets innstilling

1. Representantskapet tar informasjonen til orientering
2. Følgende innspill fra representantskapet tas med i det videre planleggingsarbeidet:
 - a. ...
 - b. ...
 - c. ...

Behandling

Representantskapet har i sin møteplan for 2022 lagt opp til at høstmøtet skal gjennomføres som en fysisk samling fra torsdag (ettermiddag) 3. november og fram til lunsj fredag 4. november.

Representantskapet er positiv til at møtet gjennomføres i Fredrikstad - og denne gangen med særlig fokus på Nasjonal Transportplan 2025-36 og InterCity. Det er ønskelig med politisk deltagelse fra samferdselsdepartementet.

Tidslinjen for det videre arbeidet med å utvide Østlandssamarbeidet fra 4 til 7 medlemmer 1. januar 2024 skal også drøftes på møtet i egen sak på sakskartet.

Med de innspillene som framkom i møtet, sluttet representantskapet seg til innstillingen.

Vedtak

1. Representantskapet tar informasjonen til orientering
2. Følgende innspill fra representantskapet tas med i det videre planleggingsarbeidet:
 - a. Høstmøtet gjennomføres i Fredrikstad
 - b. Hovedtemaet på møtet blir InterCity og NTP 2025-36



Østlandssamarbeidet

Saksframlegg

Saksnr.: 2020/137149

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Østlandssamarbeidet representantskap	04.11.2022	21/22

Aktuelle saker

Sekretariatets innstilling

Representantskapet tar informasjonen til orientering

Saksredegjørelse

Møtene i Østlandssamarbeidet skal bidra til deling av informasjon og erfaringer på tvers av fylkeskommunene. Denne gangen legges denne det opp til at det gis litt mer utfyllende orienteringer (ca. 10 minutter) fra hver fylkeskommunene om aktuelle saker som kan ha interesse utover egen fylkeskommune.

Det kan være nyttig med en gjensidig oppdatering på arbeidet med oppdeling av Viken fylkeskommune og Vestfold og Telemark fylkeskommune.

Det settes også av tid slik at sekretariatet kan orientere om aktuelle saker som sekretariatet arbeider med og som ikke behandles i øvrige saker på sakskartet.

Saksframlegg

Saksnr.: 2020/137140

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Østlandssamarbeidet representantskap	04.11.2022	22/22

Vedlegg:

- 1 Oppsummering workshop NTP
- 2 Budsjettinnspill til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité_Å_final
- 3 Kommunikasjonsstrategi Intercity 2021

Strategi for Østlandssamarbeidets arbeid med ny NTP

Sekretariatets innstilling

1. Representantskapet ber administrasjonsutvalget se nærmere på hvordan fylkeskommunene i landsdelen kan jobbe mer strategisk og langsiktig, slik at man over tid får større gjennomslag for felles posisjoner i forbindelse med framtidige rullinger av Nasjonal transportplan (NTP).
2. I arbeidet med ny NTP 2025-2026 skal InterCity fortsatt være det viktigste fellesprosjektet for fylkeskommunene. I tillegg skal følgende prosjekter/tema prioriteres:
 - a. ...
 - b. ...
 - c. ...
3. Representantskapet ber sekretariatet koordinere arbeidet med et felles NTP-innspill som kan sendes til transportetatene høsten 2022. Det legges til grunn at endelig vedtak kan gjøres på møte i fagpolitisk utvalg for samferdsel 28. november.
4. Representantskapet ber sekretariatet utarbeide en helhetlig kommunikasjonsstrategi for NTP-arbeidet fram til sommeren 2024.
5. I det operative kommunikasjonsarbeidet skal InterCity-prosjektet fortsatt ha høyest prioritet. Det utarbeides aktivitetsplaner på de ulike temaområdene, slik at målene i kommunikasjonsstrategien kan nås, jf. vedtakets pkt. 4.

6. Representantskapet ber administrasjonsutvalget sørge for at fagavdelingene og kommunikasjonsavdelingene i fylkeskommunene ved behov bistår sekretariatet i det operative NTP-arbeidet frem mot sommeren 2024.

Saksredegjørelse

1: Nærmere om NTP-prosessen

Før sommeren bestemte Samferdselsdepartementet at NTP-prosessen skulle framskyndes med ett år, med stortingsbehandling før sommeren 2024.

Samferdselsdepartementet (og Nærings- og fiskeridepartementet) ønsker å legge til rette for god ekstern forankring av NTP-arbeidet. I tillegg til dialogmøtene som gjennomføres med fylkeskommunene høsten 2022, planlegges det også fellesmøter vinteren 2022/2023, hvor hhv. fylkeskommunene, storbykommunene og Sametinget, samt interesseorganisasjoner og partene i arbeidslivet inviteres.

Senere i prosessen vil transportvirksomhetenes besvarelser av departementenes NTP-oppdrag sendes ut på offentlig høring. Etter høringen legger man opp til å gjennomføre regionale møter med fylkeskommunene, storbykommunene, Sametinget og næringslivet. Samferdselsdepartementet har lovet å komme tilbake med nærmere informasjon til de berørte aktørene om den videre dialogen.

Relevant informasjon om NTP legges ut fortløpende på departementets egne nettidder: <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/ntp-2025-2036-i-arbeid/dokumenter-om-ntp-20252036/id2926116/>

2: Målstruktur og indikatorer ved vurdering av prosjekter i neste NTP-periode

I føringene fra departementet legges følgende målstruktur og indikatorer til grunn når prosjekter/tiltak skal vurderes/prioriteres i neste NTP-periode:

1. Mer for pengene
 - a. netto nytte
 - b. endring i investeringskostnader siden NTP 2018–2029
2. Effektiv bruk av ny teknologi
3. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
 - a. endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO₂-ekvivalenter
 - b. netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi
4. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde
 - a. endring i antall drepte og hardt skadde
5. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
 - a. endring i reisetid
 - b. oppetid på riksveinettet og driftsstabilitet for person- og godstog

3: NTP-arbeidet i den enkelte fylkeskommune

Innholdet og prioriteringene i NTP 2025-36 vil ha stor betydning for næringsliv og befolkning i alle deler av landsdelen. Det er derfor naturlig at den enkelte fylkeskommune har sine egne interne prosesser, strategier og kommunikasjonsaktiviteter for å nå fram med viktige budskap inn mot transportetatene, Samferdselsdepartementet og Stortinget.

I vedlagt oppsummering fra Østlandssamarbeidets NTP-workshop 10. oktober, er fylkeskommunenes foreløpige planer og prioriteringer for NTP-prosessen beskrevet i kap. 1.

På møte i representantskapet er det lagt opp til at hver av fylkeskommunene innledningsvis bruker inntil 10 minutter til å orientere om viktige tema på samferdselsområdet på hjemmebane, og at man her gir en kort omtale av foreløpige NTP-prioriteringer i eget fylke.

4: Felles NTP-strategi for fylkeskommunene i landsdelen

Det viktigste samferdselsprosjektet som fylkeskommunene har stått sammen om de siste 10-15 årene er InterCity-utbyggingen, der kravet har vært dobbeltspor, både på de indre og de ytre InterCity-strekningene. Omtalen av InterCity har derfor naturlig nok hatt en sentral plass i NTP-innspillene fra Østlandssamarbeidet ved de siste rulleringene (NTP 2014-2023, NTP 2018–2029 og NTP 2022-2033).

Kommunikasjonsaktivitetene i NTP-arbeidet har på tilsvarende måte i stor grad handlet om å synliggjøre betydningen av InterCity som det viktigste fellesprosjektet for fylkeskommunene på Østlandet.

Representantskapet inviteres nå til å drøfte hvordan fylkeskommunene på Østlandet i fellesskap kan bidra til fremme landsdelens interesser i forbindelse med rulleringen av NTP for 2025-2036. Spørsmål som i denne forbindelse er relevant å stille seg er:

- ➔ Hvilke rammer og forutsetninger (herunder Samferdselsdepartementets målstruktur) vil denne gangen være styrende for NTP-innspillene fra fylkeskommunene?
- ➔ Skal man i det videre NTP-arbeidet fokusere utelukkende på InterCity eller skal det også åpnes for også å inkludere andre tema/prosjekter i arbeidet?
- ➔ Hvilke andre temaer, områder og prosjekter skal fylkeskommunene (gjennom Østlandssamarbeidet) prioritere i det videre arbeidet med NTP 2025-36?

Ved vurderingene av disse problemstillingene vises det også til kap. 2 og 3 i vedlagt oppsummering fra Østlandssamarbeidets NTP-workshop.

5: InterCity – ønsker fylkeskommunene å snakke med én stemme?

Det legges til grunn at InterCity fortsatt vil være det viktigste felles infrastrukturprosjektet som fylkeskommunene ønsker å løfte fram i den videre NTP-prosessen. I denne forbindelse er det ønskelig at representantskapet drøfter følgende problemstilling:

- ➔ Hva skal være fylkeskommunenes felles InterCity-budskap til transportetatene, Samferdselsdepartementet og Stortinget?

I forbindelse med vurderingene av problemstillingen vises det til kap. 5 i vedlagt oppsummering fra Østlandssamarbeidets NTP-workshop.

Det vises også til vedlagt notat som ble sendt til Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget i forbindelse med budsjettøringen (oktober, 2022), der InterCity-prosjektet er omtalt på følgende måte:

Et forbedret togtilbud på Østlandet er avgjørende – både for å sikre nødvendige utslippsreduksjoner i transportsektoren, for å nå nullvekstmålet i byområdene og for å unngå slitasje og overbelastning på riks- og fylkesvegnettet.

Det er derfor viktig å holde fast på ambisjonene for InterCity-utbyggingen, selv om det kan være nødvendig å bruke lengre tid på å ferdigstille de enkelte delstrekningene.

I den videre planleggingen av InterCity vil det derfor være viktig å sikre et robust og funksjonelt togtilbud slik at man kan opprettholde effektmålene knyttet til reisetid, frekvens og kapasitet både på indre og ytre InterCity.

For å kunne ta ut effektene av InterCity-utbyggingen er det avgjørende at planleggingen av rikstunnelen gjennom Oslo prioriteres.

6: Kommunikasjonsaktiviteter NTP og InterCity

Det er også naturlig at fylkeskommunene på Østlandet nå drøfter hvordan man kan samarbeide for å få større gjennomslag for felles posisjoner når en ny NTP skal utformes.

I kommunikasjonsarbeidet er det i denne forbindelse viktig å få fram faktabasert informasjon og gode argumenter, slik at man kan få gjennomslag for fylkeskommunenes felles posisjoner

Påvirkningsarbeidet gjennomføres i tre ulike faser fram mot juni 2024:

1. Fram til mars 2023 er det transportetatene som bidrar med kartlegginger med bakgrunn i oppdrag fra Samferdselsdepartementet. I denne fasen vil det derfor være viktig å jobbe proaktivt mot etatene.
2. Fra april 2023 til mars 2024 arbeider Samferdselsdepartementet med den nye stortingsmeldinga. Her vil det være høringer og mulighet for innspill. For Østlandssamarbeidet vil det i denne perioden være spesielt viktig å nå fram med innspill overfor departementet.
3. Etter at meldinga er lagt fram tentativt mars 2024, er det Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget som har stafettpinnen, og påvirkningsarbeidet vil i stor grad måtte rettes mot Stortinget og transportpolitikkerne her.

Østlandssamarbeidet har ikke hatt noen overordnet kommunikasjonsstrategi for NTP-arbeidet som helhet. Derimot ble det i april 2021 vedtatt en kommunikasjonsstrategi for arbeidet med InterCity, med bakgrunn i at InterCity har vært det viktigste fellesprosjektet for fylkeskommunene. Strategidokumentet er vedlagt saken.

Representantskapet utfordres nå til å drøfte følgende problemstillinger:

- ➡ Bør dagens kommunikasjonsstrategi for InterCity erstattes av en ny og bredere kommunikasjonsstrategi for fylkeskommunene sitt felles NTP-arbeid fram mot sommeren 2024, og er det grunn til å tro at dette kan bidra til økt gjennomslag for felles posisjoner?
- ➡ Hvilke kommunikasjonsaktiviteter kan være aktuelle å prioritere dersom man skal lykkes med å få fram et tydelig budskap om InterCity og de øvrige tema som man ønsker å få omtalt i ny NTP?

I forbindelse med vurderingene av problemstillingen vises det til kap. 6 i vedlagt oppsummering fra Østlandssamarbeidets NTP-workshop.

7: Felles innspill til transportetatene høsten 2022

Transportetatene skal etter bestilling fra Samferdselsdepartementet utarbeide utfordringsnotater og prioriteringsnotater, som skal være klar innen utgangen av mars 2023. I denne type prosesser kan det alltid være hensiktsmessig å spille inn viktige budskap så tidlig som mulig.

Representantskapet utfordres i denne forbindelse til å drøfte følgende problemstilling:

- ➡ Vil det være formålstjenlig å utarbeide et felles NTP-posisjonsnotat fra fylkeskommunene på Østlandet allerede høsten 2022, som kan sendes til transportetatene?
- ➡ Hvilke temaer og hvilket budskap kan være fornuftig å løfte inn i et slikt posisjonsnotat.

Eksempler på temaer som det kan vært aktuelt å omtale i et felles posisjonsnotat er:

- ➡ Klimautfordringene og betydningen dette vil ha for arbeidet med ny NTP.
- ➡ Energisituasjonen for transportsektoren inkl. pris og knapphet på strøm.
- ➡ Nødvendigheten av å holde fast på ambisjonene om full InterCity-utbygging i landsdelen.
- ➡ Den krevende økonomiske situasjonen for driften av kollektivtrafikken – og behovet for å sikre et forutsigbart tilbud.
- ➡ Ulykkessituasjonen i trafikken.
- ➡ Statens og fylkeskommunenes rolle ved etablering av lade- og fylleinfrastruktur for næringstransporten, særlig i spredtbygde strøk.
- ➡ Usikkerheten knyttet til byvekstavtalene – både for større og mindre byer.
- ➡ Forfallet på fylkesveinettet og behovet for en opptrappingsplan.
- ➡ Utfordringene med at viktige grensekryssende korridorer ikke får tilstrekkelige oppmerksomhet og prioritet i NTP-arbeidet

Dersom et felles posisjonsnotat skal utarbeides, vil det være ønskelig å involvere fylkeskommunene egne folk på samferdsel og kommunikasjon. Tydelige styringssignaler fra representantskapet når det gjelder innretning/tematikk vil også være nyttig for den videre prosess.

Den alternative strategien vil være å avvente utredningene fra transportetatene (vinter 2023) før fylkeskommunene i fellesskap går i den aktuelle NTP-problematikken. I så fall kan innstillingens pkt. 3 tas ut av vedtaket.

Oppsummering fra workshop i utvidet NTP-gruppe

Tema:

Nasjonal Transportplan 2025-36

Tid: Mandag 10. oktober kl. 09:00-12.30

Sted: Møterom 514, Viken fylkeskommune, Galleriet

Til stede:

- Erlend Myking, Innlandet
- Øystein Sjølie, Innlandet
- Jan Ivar Bøe, Viken
- Gunnar Haugerud, Viken
- Frode Austad, Viken
- Bernt Iversen, Viken
- Marit Synnes Lindseth, Vestfold og Telemark
- Linda Carolina Ehnmark, Vestfold og Telemark
- Kristian Singh-Nergård, sekretariatet
- Jon Petter Arntzen, sekretariatet

Oslo kommune var forhindret fra å delta og hadde sendt inn skriftlige kommentarer i forkant av møtet. Det er referert til disse innspillene der dette passer inn i strukturen på oppsummeringen.

Utfordringsnotat

Problemstillingene som ble drøftet i workshop tar utgangspunkt i utfordringsnotatet som var sendt ut i forkant av møtet. Dette notatet er vedlagt oppsummeringen for enklere å kunne se sammenhengen mellom oppsummeringene og de bakenforliggende utfordringene..

Innholdsfortegnelse

1: Fylkeskommunenes arbeid med ny Nasjonal Transportplan – status.....	4
1.1 Viken fylkeskommune:.....	4
1.2 Vestfold og Telemark FK:	4
1.3 Innlandet.....	4
1.4 Oslo.....	5
2 Rammer, forutsetninger for NTP-arbeidet.....	6
2.1 Problemstilling	6
2.2 Innspill fra workshop.....	6
3 Prioriterte tema for felles NTP-innspill fra FK-ene	8
3.1 Problemstilling	8
3.2 Innspill fra workshop.....	8
4: Timing og innretning på felles NTP-innspill.....	9
4.1 Problemstilling	9
4.2 Innspill fra workshop.....	9
5: InterCity og NTP	10
5.1 Problemstilling	10
5.2 Innspill fra workshop.....	10
6: KOMMUNIKASJONSAKTIVITETER	12
6.1 Problemstilling	12
6.2 Innspill fra workshop.....	12

1: Fylkeskommunenes arbeid med ny Nasjonal Transportplan – status

1.1 Viken fylkeskommune:

- Mye fokus på involvering fra kommunene i det pågående NTP-arbeidet
- Møte i Drammen 14. november med kommunene, NHO Viken og LO Viken
- Politisk sak før jul
- Tema fra 2020-prosessen fortsatt aktuelle, noen nye tema
- Energistasjoner for tungtransport og ladeinfrastruktur viktig
- Den økonomiske situasjon for kollektivtrafikken er krevende
- Null-visjonen krevende
- Vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene trenger ekstra ressurser
- Utfordring at NTP er en plan for statens aktiviteter og at fylkesvegene ikke inngår. Det ble vist til evalueringsmøte som ble gjennomført etter forrige NTP-runde
- Fra 1. januar 2024 blir det oppdeling av fylket. Det aller meste av arbeidet med ny NTP må skje mens Viken består. Viken ønsker å ivareta interessene til de nye fylkene.
- De geografiske utvalgene har ikke mandat til å uttale seg, men vil få en rolle når fylkestinget skal avgi uttalelser fram til 1. januar 2024.
- Viktig å prioritere de Indre IC-strekningene
- Ringeriksbanen er i spill ved at ansvaret nå flyttes tilbake til BaneNor.
- Dialogmøte med etatene 24. oktober

1.2 Vestfold og Telemark FK:

- Ikke planleggingsmidler til Stokke-Sandefjord (selv om alle kriterier traf)
- Venter på bestillingene fra samferdselsdepartementet
- Utfordringsnotat fra VT FK (2020) står seg fortsatt
- Utfordringene med fylkesdelingen. I og med at man har hatt tradisjoner til å samle seg på tvers av de to fylkene, ligger det godt til rette for nært samarbeid også etter delingen.
- Fire områder vektlagt sist gang, og som kommer til å være viktig også ved rulleringen av NTP
 - o IC Stokke-Sandefjord
 - o Fylkesveger, etterslep
 - o Byområdene (Tønsberg får ingenting, men er i gang med bypakkene)
 - o E134 (Telemark)
- Samferdselsnettverk etablert
- Niklas Cederby er koordinator for Vestfold og Telemark sitt arbeid med NTP
- De geografiske utvalgene kan få en rolle, men fortsatt uavklart hvordan.

1.3 Innlandet

- Fylkeskommunene har startet med internt og forberedende NTP-arbeid
- Valgt ut noen tema som man ønsker å fokusere på
 - o Gods
 - o Vedlikehold
 - o Miljø/klima
 - o Mjøsbysen

- Gang og sykkel
- Dialogmøte 24. oktober
- Regionrådene inviteres inn i prosessen
- Veg- og jernbaneforaene er viktig for å få fram transportbehovene (Noen av foraene er fylkeskryssende)
- Planlegger en transportkonferanse i slutten av jan/feb (innspillskonferanse)
- Innspill fra kommunene – fylkestinget i februar 2023.
- Prioriteringene fra transportetatene 30. mars.
- Ny fylkestingssak i juni 2023.
- IC: bundet fram til Åkersvika
- VI må løfte fram fylkesvegene og begrunne både med trafiksikkerhet og nullvisjon

1.4 Oslo

Oslo ønsker ved denne NTP-revisjonen vil løfte frem utfordringene i og rundt byene. Noen stikkord som Oslo er opptatt av:

- hovedutfordring vi spilte inn i siste NTP (om halvering av klimagassutslipp fra transport må være førende for NTP 2022-2033) fortsatt står seg.
- halveringsmålet for utslipp fra transport være førende for prioriteringene i NTP.
- Samfunnsøkonomiske analyser er et viktig prioriteringskriterium for prosjekter
- Kollektivtransport, utfordringer etter pandemien med endrede reisemøter (økt bilbruk, hjemmekontor, økte kostnader for kollektivselskapene)
- Nullvekstmål for biltrafikk
- Utprøving av nye mobilitetsløsninger i og rundt byene
- **Bedre samordning av areal- og transportplanleggingen**
- Prosjekter som fremmer godsoverføring og effektivitet må prioriteres
- Staten må ta større del av finansieringsansvaret for utbygging av kollektiv i storbyprosjektene (70%)
- sikre et kollektivtilbud med god kapasitet og frekvens
- NTP-grunnlaget bør foreslå nasjonale føringer for å sikre nok lade- og fyllplasser for tungtransporten. Plassen er begrenset og kostbar i byene, så det bør prioriteres arealer utenfor.
- Ved infrastrukturinvesteringer må utslipp fra byggefasen reduseres.
- Utprøving av ny teknologi viktig. Her kan byene være gode testarenaer

2 Rammer, forutsetninger for NTP-arbeidet

2.1 Problemstilling

- ➡ Hva betyr de nye rammene, forutsetningene og SD sin målstruktur for fylkeskommunene sine NTP-innspill?
- ➡ Er det andre rammer og forutsetninger som det er viktig at fylkeskommunene tar hensyn til i sitt felles NTP-arbeid videre framover?

(Se kap. 2.3 i vedlagt utfordringsnotatet som bakgrunn for spørsmålene/problemstillingene)

2.2 Innspill fra workshop

Følgende stikkord er notert fra diskusjonen (og fra mottatt notat fra Oslo kommune)

- Robusthet og sikkerhet er viktig når nye samferdselsprosjekter skal planlegges og bygges.
- Pandemien har endret på mye – og erfaringene må tas med videre
- Militær beredskap må hensyntas
- EU sin nye politikk på samferdselsområdet (TEN-T) vil være viktig å hensynta
- Korridorperspektivet blir viktig
- Energispørsmålet (pris og tilgjengelighet) blir viktigere
- De grensekryssende korridorene blir viktigere i en beredskapssammenheng (herunder militært)
- Lavere økonomiske rammer pga. den internasjonale situasjonen vil være styrende for ambisjonsnivå og satsinger
- Samferdsel er ikke et satsningsområde på samme måte som for den forrige regjeringen
- Sammenbygning viktig der flere transportkorridorer møtes (urban nodes)
- Andre finansieringsmodeller kan være aktuelle, eksempelvis OPS-prosjekter
- Nærings og godstransport vil bli viktig (for nullvekst i biltrafikk, slitasje på veiene og klimagassreduksjoner)
- KVV Godsterminalstruktur i Oslofjorden: Helhet, robusthet og markedstilpasning viktig, (Robusthet som møter et marked)
- Intermodalitet må prioriteres
- Viktig at vi også prioriterer de små – og mellomstore byene.
- Ønskelig at Østlandssamarbeidet kjemper for landsdelen i denne NTP-prosessen. Krevende i og med at distriktprofilen synes å være viktig for regjeringen denne gangen. Pretisjeprojekter som fergefri 139 og Nord-Norgesbanen er eksempel på prosjekter som vil bli løftet fram fra andre landsdeler.
- Samfunnsnytte viktig ved prioritering mellom prosjekter. Hvordan vil Regjeringen håndtere dette?

- Budskapsutvikling viktig, eksempelvis: *FK-ene på Østlandet er innforstått med at Norge opplever krevende tider. Da må man ikke prioritere store nye prestisjeprojekter, men heller prioritere infrastrukturprosjekter som bidrar til utslippsreduksjoner om som har høy kost/samfunnsnytte.*
- Nedskalert IC-prosjekt eller full IC-utbygging med dobbeltspor? Vanskelig å få aksept lokalt for å nedprioritere enkeltstrekninger, eksempelvis Larvik-Sandefjord der etatene har skrinlagt utbygging sør for Sandefjord. Her har man tidligere beslaglagt store arealer og nå finnes det ikke lenger noen plan B for strekningen.
- En spiselig formulering vedr. IC kan være at ambisjonsnivået må ligge fast, men at man erkjenner at man må bygge ut gradvis og bruke lengre tid på prosjektet. Dersom man går fra opprinnelige planer, må det som et minimum kreves alternative planer som man forholde seg til lokalt.
- Viktig å huske at NTP-prosessene er langsiktige prosesser. Dagens vanskelige situasjon kan være annerledes om noen år. Derfor viktig med et langsiktig perspektiv og en lang planleggingshorisont.
- Også internt i fylkene er det ulike oppfatninger som man må klare å forene.
- Viktig at Østlandssamarbeidet holder oppe trykket for IC i den kommende NTP-prosess.

3 Prioriterte tema for felles NTP-innspill fra FK-ene

3.1 Problemstilling

Hvilke tema, områder og hvilke prosjekter skal fylkeskommunene (Østlandssamarbeidet) prioritere i det videre arbeidet med NTP 2025-36?

(Se kap. 3.4 i vedlagt utfordringsnotat som bakgrunn for spørsmålene)

3.2 Innspill fra workshop

Følgende stikkord er notert fra diskusjonen (og fra mottatt notat fra Oslo kommune)

- Viktig å klargjøre premissene for det videre NTP-arbeidet der dette er spesielt viktig:
 - Klargjøre at klima er en premiss for all politikk og alle prioriteringer
 - Prosjekter som bidrar til kraftige reduksjoner i klimagassutslipp må prioriteres
 - Samfunnsøkonomiske analyser er et viktig prioriteringskriterium for prosjekter.
 - Prosjekter som bidrar til man når nullvekstmålet må prioriteres
- InterCity
- Byenes transportutfordringer må gis plass i felles NTP-innspill fra Østlandet
- Tilrettelegging for samordnet areal og transport
- Grensekryssende korridorer (TNT-kart) for å flytte gods over til sjø og bane. Viktig for Norge og for landsdelen. Korridorene må fungere. Miljøgevinst..
- Kollektivtransport i byene og bytransport (bedre finansiering av kollektivtransporten).
- Kan være fornuftig å bygge jernbaneinfrastruktur innenfra og ut (med Oslo som HUB)
- Fokus på godstransport internt i Norge. Uten at gods flyttes bort fra vegene blir både riks- og fylkesveger ødelagt. Man vil heller ikke lykkes med nullvekstmålet. Derfor må gods på bane styrkes... Balansert mellom korridorene..
- Fylkesvei og vedlikeholdsetterslep. (forpliktelse fra staten).. vedlikeholde det man har. Henger også sammen med trafiksikkerhet
- Mobilitet og ny teknologi.
- Raskere utbygging av energistasjoner for tyngre kjøretøy (lade- og fylleinfrastruktur) for å få ned utslippene fra tungtransporten
- Samfunnsikkerhet (resiliens)

4: Timing og innretning på felles NTP-innspill

4.1 Problemstilling

- ➡ På hvilket tidspunkt i NTP-prosessen planlegger fylkeskommunene å fremme egne prosjekter og posisjoner ovenfor transportetatene og samferdselsdepartementet?
- ➡ Når og hvordan bør Østlandssamarbeidet legge opp sitt videre arbeid med NTP for å ivareta fylkeskommunene sine interesser i saker der man har sammenfallende posisjoner?

(Se kap. 4.4 i vedlagt utfordringsnotatet som bakgrunn for problemstillingene/spørsmålene)

4.2 Innspill fra workshop

Her vises det også til stikkord fra innledende diskusjon i kap. 1.1-1.4.

Viken fylkeskommune

Deltagelse på innspillsmøte om byområdene (Oslo-området) 20. oktober og innspillsmøte med transportvirksomhetene i regi av KS 24. oktober. Politisk sak før jul. Høringsuttalelser på de saker som Samferdselsdepartementet sender på høring.

Vestfold og Telemark

Deltagelse på innspillsmøte 24 oktober. Har ellers ingen vedtatte planer så langt.

Innlandet

- 24. oktober – innspillsmøte
- Fylkestingssak i februar 23 (før prioriteringsoppdrag)
- Høringsinnspill (juni 23) til prioriteringsoppdrag.

Generelt

Andre innspill som ble nevnt og som kan være relevant for det videre NTP-arbeidet:

- Øystein Rembar er ny prosjektleder for NTP-arbeidet i samferdselsdepartementet
- Statens vegvesen har fått rollen med å koordinere innspillene fra transportetatene.
- KS: Samferdselssjefskollegiet, kanal for informasjon. Ann Johanne Enger

Østlandssamarbeidet

Påvirkningsarbeidet gjennomføres i tre faser fram mot juni 2024:

- Frem til mars 2023 er det transportetatene som bidrar med kartlegginger med bakgrunn i oppdrag fra samferdselsdepartementet. I denne fasen vil det derfor være viktig å jobbe proaktivt mot etatene.
- Fra april 2023 til mars 2024 arbeider samferdselsdepartementet med den nye stortingsmeldinga. Her vil det være høringer og mulighet for innspill. For Østlandssamarbeidet vil det i denne perioden være spesielt viktig å nå fram med innspill ovenfor departementet
- Etter at meldinga er lagt fram tentativt mars 2024, er det transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget som har stafettpinnen og påvirkningsarbeidet vil i stor grad måtte rettes mot Stortinget og transportpolitikkerne her.

5: InterCity og NTP

5.1 Problemstilling

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ➡ Hvordan kan fylkeskommunene legge opp den videre prosess slik at man kan samle seg om et felles IC-budskap i arbeidet inn mot ny NTP. ➡ Hva skal være fylkeskommunenes felles IC-budskap til transportetatene, samferdselsdepartementet og Stortinget? |
|---|

(Se kap. 5.2 i vedlagt utfordringsnotatet som bakgrunn for spørsmålene)

5.2 Innspill fra workshop

Følgende innspill fra diskusjonen (og fra mottatt notat fra Oslo kommune) er notert:

- Innspillene om InterCity fra fylkeskommunene til etatene/samferdselsdepartementet bør ha bredde og må få fram de gode argumentene for prosjektets betydning.
- Utgangspunktet er bra ved at det er bred politisk støtte til fortsatt satsing på IC hos fylkespolitikkerne i landsdelen. Dette gjør det enklere å snakke med en stemme.
- Viktig å få fram at landsdelen trenger en robust og konkurransedyktige jernbane
- Viktig å få fram budskapet om at IC også er viktig for å binde sammen byene i regionen og implisitt betydningen for den regionale utviklingen. Dette handler også om regionforstørring.
- Selvstendig posisjonsnotat bør allerede i høst utarbeides fra Østlandssamarbeidet og sendes til transportetatene. Her bør det tas inn en referanse til bestillingen fra SD til transport-etatene
- For hele NTP-prosessen blir det viktig å få fram 'narrativet' og den helhetlige fortellingen/overbygningen om betydningen av InterCity-prosjektet og hvorfor dette er viktig både for Østlandet og for Norge.

- Det kan være fornuftig at man denne gangen setter inn InterCity-prosjektet i en større helhet, der man også snakker om IC 2.0, altså at man også omtaler hele reisen fra A til B der togreisen (IC) bare er en del av reisen.
- For å samle hele landsdelen, vil det også være viktig å omtale konkrete delprosjekter på de ulike delene av IC-utbyggingen. Eksempelvis å få dobbeltsporet helt inn til Hamar stasjon (og ikke bare til Åkersvika), planer for videre utbygging mot Lillehammer – eller fortsatt planlegging mellom Sandefjord og Larvik. Uten å være konkret, mister man noe av slagkraften i påvirkningsarbeidet. Samtidig er det krevende å peke på noen delstrekninger spesielt i regi av Østlandssamarbeidet. Også internt i den enkelte fylkeskommune kan prioriteringene nå bli krevende.
- Viktig å sikre åpne politiske prosesser, slik at man kan føre debatten i det åpne rom frem mot Stortingets behandling av ny NTP i juni 2024.
- Viktig å legge opp til prosesser som sikrer at man får med de nye fylkeskommunene på laget fra 1. januar 2024.
- Viken FK peker på at Østlandssamarbeidet fortsatt skal være en spydspiss i arbeidet med full utbygging av både indre og ytre Inter City på Østlandet. I arbeidet frem mot neste NTP, kan det være hensiktsmessig å arbeide for en omtale av ytterstrekningene som ikke bare fokuserer på dobbeltspor, men også på øvrige tiltak som sikrer en god funksjonell forbedring og et robust togtilbud der hurtighet, frekvensen og kapasitet er like god som de opprinnelige planene. Viken FK ser det som viktig at IC må bygges innenfra og ut, slik at indre InterCity kan ferdigstilles.

Vi sitter igjen med et inntrykk av at vi ikke får fram viktigheten av å ferdigstille indre intercity først, og at dette må følge opprinnelige ambisjoner for InterCity. For vår del er det viktig at uttalelsen til fylkesrådet om dette blir ivare tatt som del av det viktige InterCity budskapet. Det er i Viken at man har kommet kortest med Indre IC (mangler utbygging både fram til Fredrikstad, og Ringeriksbanen til Hønefoss). Derfor er det viktig at det ikke nevnes enkeltprosjekter utenfor indre intercity i denne omgang.

Vi gjengir fylkesrådets innspill her:

Posisjon:

6: KOMMUNIKASJONSAKTIVITETER

6.1 Problemstilling

➡ Hvilke kommunikasjonsaktiviteter bør prioriteres for å få frem et tydelig budskap om InterCity og de øvrige tema som man ønsker å få omtalt i ny NTP?

(Se kap. 6.2 i vedlagt utfordringsnotat som bakgrunn for spørsmål/problemstilling)

6.2 Innspill fra workshop

Følgende innspill fra diskusjonen (og fra mottatt notat fra Oslo kommune) er notert:

- Kommunikasjonsstrategien må oppdateres høsten 2022.
- Milepæler (i de ulike faser) som er viktige for å kunne nå fram ovenfor de ulike målgruppene, må klargjøres.
- Aktivitetsplaner utarbeides, der fylkeskommunene må aktiveres (både transportfaglig og kommunikasjonsfaglig)
- For å nå fram mot alle politiske partier vil det være hensiktsmessig å bruke digitale kanaler og teamsmøter
- For å få fram budskapet /narrativet må vi ikke bare argumentere rasjonalt. Vi må også få inn en emosjonell dimensjon i budskapet for å lykkes.

Statsbudsjett 2023: Innspill fra Østlandssamarbeidet til Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Klima og miljø - styrende for prioriteringer

I en tid med begrenset økonomisk handlingsrom har fylkeskommunene på Østlandet forståelse for at det er nødvendig med stramme prioriteringer også på samferdselsområdet. Prosjekter og tiltak som bidrar til vesentlige reduksjoner i klimagassutslippene, og som har høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet, må derfor prioriteres foran større nye prestisjeprojekter. Sterkere satsing på mobilitetsprosjekter i og rundt de største byene er spesielt viktig for å nå klimamålene.

Jernbanesatsing og InterCity – ambisjonene må ligge fast

Et forbedret togtilbud på Østlandet er avgjørende – både for å sikre nødvendige utslippsreduksjoner i transportsektoren, for å nå nullvekstmålet i byområdene og for å unngå slitasje og overbelastning på riks- og fylkesvegnettet. Det er derfor **viktig å holde fast på ambisjonene** for IC-utbyggingen, selv om det kan være nødvendig å bruke lengre tid på å ferdigstille de enkelte delstrekningene. I den videre planleggingen av InterCity vil det derfor være viktig å sikre et robust og funksjonelt togtilbud slik at man kan opprettholde effektmålene knyttet til reisetid, frekvens og kapasitet både på indre og ytre InterCity. For å kunne ta ut effektene av InterCity-utbyggingen er det avgjørende at planleggingen av rikstunnelen gjennom Oslo prioriteres.

Økt satsing på vedlikehold av fylkesvegene

Økt satsning på fylkesvegene er avgjørende for å fjerne standardgapet mellom riksveiene og fylkesveiene. Skal fylkeskommunene ha mulighet til å ta igjen vedlikeholdsetterlepet - og samtidig gi et løft for distriktene - må bevilgningene til fylkeskommunene/fylkesveiene økes kraftig i budsjettet.

Kollektivtransport under stort press

Et attraktivt og godt utbygd kollektivtilbud både i og utenfor byområdene er et sentralt virkemiddel for å nå nullvekstmålet, samt å få ned klimagassutslippene i transportsektoren. Kollektivtransporten i landsdelen står etter pandemien overfor betydelige utfordringer som følge av langtidsvirkninger av pandemien, kostnadsvekst og ekstraordinære høye energipriser. For å styrke kollektivtransportens markedsandel og lønnsomhet er det derfor svært viktig at kompensasjonsordningen videreføres i 2023. I tillegg må staten, i likhet med strømstøtten som ellers gis til næringslivet, raskt komme på banen med en kompensasjonsordning til kollektivtransporten for økte energikostnader. Dersom fylkeskommunene skal unngå snarlige kraftige reduksjoner av kollektivtilbudet, må staten kompensere for de økte strøm- og drivstoffprisene.

Mindre og mellomstore byer må inkluderes

For å løse mindre og mellomstore byers transportutfordringer på en klimavennlig måte, må det tilbys avtaleordninger med statlige tilskuddsmidler til alle mindre og mellomstore byer som ønsker å forplikte seg til felles finansiering og samarbeid om areal og transportutvikling

Gods – nasjonale og internasjonale korridorer

Velfungerende transportkorridorer er viktige for effektiv transport av både personer og gods. For å frigjøre kapasitet på veinettet er det avgjørende å flytte gods fra veg til sjø og bane. Det er derfor viktig at insentivordningene videreføres og forsterkes. Det er også viktig at det legges til rette for raskere utbygging av energistasjoner for el, biogass og hydrogen i de viktigste transportkorridorene på Østlandet.

Fylkeskommunene på Østlandet vil avslutningsvis understreke betydningen av at arbeidet med utvikling av velfungerende grensekryssende korridorer prioriteres sterkere. Dette gjelder både forbindelsen mellom Oslo-Gøteborg, Oslo-Stockholm og Jyllandskorridoren.

Avslutning

Østlandssamarbeidet er politisk samarbeid mellom Innlandet fylkeskommune, Oslo kommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune og Viken fylkeskommune. Representantene fra Østlandssamarbeidet vil i komitehøringen utdype budskapet knyttet til de ulike temaene som er omtalt ovenfor.

Hamar/Oslo, 16. oktober 2022

Even Aleksander Hagen

Leder av representantskapet i Østlandssamarbeidet

VERSJON 4
12. APRIL 2021



Østlandssamarbeidet

Kommunikasjonsstrategi

FOR ARBEIDET MED INTERCITY

ØSTLANDSSAMARBEIDET
C/O VIKEN FYLKESKOMMUNE POSTBOKS 220, 1702 SARPSBORG



KOMMUNIKASJONSSTRATEGI

INNLEDNING

Ved forrige rullering av NTP 2018-29 lyktes Østlandssamarbeidet med å stå samlet og med å få gjennomslag for kravet om en helhetlig IC-utbygging med dobbeltspor til Halden, Skien, Lillehammer og Hønefoss innen 2032/34.

Østlandssamarbeidet erkjenner at denne tidsplanen ikke lenger er realistisk. Økte investeringskostnader gjør det også nødvendig å se på alternative utbyggingsstrategier.

I Regjeringens forslag til NTP 2022-33 er ambisjonsnivået senket, oppstart for mange av delstrekningene er utsatt og det planlegges ikke lenger for dobbeltspor på ytre InterCity.

Kampen for full InterCity-utbygging må derfor føres med uforminsket styrke og langs flere fronter i mange år framover. Dette reflekteres i fylkeskommunenes nye kommunikasjonsstrategi.

Det er i hovedsak tre kamper som må vinnes for at InterCity-utbyggingen skal prioriteres når NTP nå skal rulleres:

- Kampen om regjeringens prioriteringer
- Kampen om Stortinget / partienes prioriteringer
- Kampen om opinionen

HOVEDMÅL INTERCITY

Det viktigste for fylkeskommunene på Østlandet er:

1. at InterCity fortsatt oppfattes og omtales som Norges viktigste samferdselsprosjekt i nasjonale transportplaner og andre offentlige dokumenter.
2. at ambisjonene om full InterCity-utbygging med dobbeltspor ligger fast og at effektmålene om økt kapasitet, økt frekvens og redusert reisetid på InterCity opprettholdes slik at framtidig transport av personer og gods kan gjøres effektivt, sikkert og bærekraftig
3. at det settes av tilstrekkelig midler i de årlige budsjettene for å sikre kontinuitet og fremdrift i planlegging og utbygging av de ulike delstrekningene med tanke på en hurtigst mulig ferdigstillelse.

MÅL FOR KOMMUNIKASJONSARBEIDET

Kommunikasjonsaktivitetene skal sikre at Østlandssamarbeidet med faktabasert informasjon og gode argumenter får gjennomslag for full utbygging av InterCity ovenfor de prioriterte målgruppene.

MÅLGRUPPER

INTERNE MÅLGRUPPER

- + Fylkespolitikere i de fire Østlandsfylkene
- + Ordførerne i kommunene langs ICT-strekningene

- + Stortingsrepresentantene fra fylkene på Østlandet

EKSTERNE MÅLGRUPPER

- + Regjeringen
 - Samferdselsminister, øvrig politisk ledelse og byråkratiet i SD
 - Statsminister og finansminister
- + Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité
- + Alle de politiske partiene
 - Partiledelse
 - Programkomiteene
 - Stortingsgruppene
 - Ungdomspartiene
- + Media
 - Lokalmedia og regionale medier
 - Riksmedia
- + Befolkningen i landsdelen
 - Pendlere
 - Folk i stasjonsbyene/-kommunene

HOVEDBUDSKAP

Østlandssamarbeidet krever full InterCity-utbygging med dobbeltspor til Halden, Porsgrunn/Skien, Lillehammer og Hønefoss slik at framtidig transport av personer og gods kan gjøres mer effektivt, sikkert og bærekraftig.

DELBUDSKAP A

InterCity - knytter hele landet sammen

InterCity er det viktigste infrastrukturprosjektet i Norge. Utbyggingen av InterCity vil være helt avgjørende for å kunne løse de største transportutfordringene internt på Østlandet og mellom landsdelene - både når det gjelder personer og gods.

DELBUDESKAP B

Intercity – for reduserte klimautslipp

Ved å øke utbyggingstempoet på InterCity og annen bynær kollektivtrafikk på Østlandet, vil man raskere få etablert en framtidsrettet og bærekraftig infrastruktur, som på en effektiv måte kan bidra til at Norge når sine internasjonale klimaforpliktelser.

DELBUDESKAP C

Intercity – verdiskaping i hele landet

InterCity er også av stor betydning for næringslivet. Små og store bedrifter over hele landet er avhengig av et effektivt og velfungerende transportsystem på Østlandet. InterCity vil bidra å knytte sammen en rekke havner, godsterminaler og lufthavner, og binde sammen regioner over nasjonsgrenser og regiongrenser.

KOMMUNIKASJONSAKTIVITETER

Kommunikasjonsaktivitetene i forbindelse med InterCity prosjektet framgår av en separat aktivitetsplan som rulleres fortløpende av Østlandssamarbeidets sekretariat i samarbeid med kommunikasjonsavdelingene i fylkeskommune på Østlandet.

Saksframlegg

Saksnr.: 2021/43638

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Østlandssamarbeidet representantskap	04.11.2022	23/22

Prosess fram mot det «nye» Østlandssamarbeidet

Sekretariatets innstilling

Representantskapet slutter seg til forslaget til prosessplan for 2023-2024.

Saksredegjørelse

Bakgrunn

Fra 1. januar 2024 får landsdelen et nytt fylkeskart med delingen av Viken og Vestfold og Telemark. Landsdelen går fra fire til syv fylkeskommuner, hvilket kan påvirke fylkeskommunenes vurderinger av samarbeidsbehov og prioriteringer.

I strategien for landsdelssamarbeidet, *Østlandet 2030*, står det at strategien skal gjennomgås og revideres etter behov ved kommune- og fylkestingsvalg. En revidering av strategien vil være det viktigste verktøyet for å gjøre eventuelle endringer i fylkeskommunenes visjoner og politiske prioriteringer for samarbeidet.

Om forslaget til prosessplan

På bakgrunn av samarbeidsavtalen og strategien for samarbeidet, samt erfaringene fra prosessen i forbindelse med regionreformen, har sekretariatet laget et forslag til prosessplan som er vedlagt saken. I arbeidet har sekretariatet tatt utgangspunkt i følgende prinsipper:

1. Det er de nye fylkeskommunene som må vurdere og fatte vedtak om visjoner, behov og prioriteringer for samarbeidet. Dette betyr at de nye fylkeskommunene også må være involvert i arbeidet med kunnskapsinnhenting og saksgrunnlag.
2. De overordnede formelle rammene for samarbeidet bør fastsettes tidlig så de ikke skaper unødvendige forsinkelser i prosessen.

3. Den politiske og administrative strukturen i det nye Østlandssamarbeidet må være basert på de nye fylkeskommunenes vurderinger av behov og prioritering av saker/saksområder
4. Arbeidet med informasjonsinnhenting kan begynne i 2023, men må ta hensyn til at fylkeskommunene vil ha en presset kapasitet i forbindelse med delingsprosessen.

Disse prinsippene har flere konsekvenser for forslaget til prosessplan som nå legges fram.

For at de nye fylkeskommunene skal få tid til å ta eierskap til prosessen og å gjøre egne vurderinger etter fylkestingsvalget legges det frem et samlet prosessforslag for 2023/2024.

Dette kan innebære at det blir et visst «vakuum» i samarbeidet i en periode, men igangsatte prosjekter og initiativ vil videreføres, f.eks. arbeidet med NTP, grønne næringstransporter, Oslofjorden og høyere yrkesfaglig utdanning. Etter sekretariatets og administrasjonsutvalgets vurdering er det først og fremst viktig med en god og grundig prosess, heller enn å framskynde beslutningene mest mulig.

Arbeidet med informasjonsinnhenting i 2023 kan f.eks. bestå surveyer/evalueringer. Omfanget vil tilpasses tilbakemeldingene fra fylkesadministrasjonene om tilgjengelig kapasitet.

Nødvendige avklaringer i 2023

Samtidig som hovedvekten av arbeidet med det «nye Østlandssamarbeidet» bør foregå etter valget og etter konstituering av et nytt representantskap vil det være nødvendig å få landet vedtak om de overordnede rammene for samarbeidet allerede i 2023. Dette gjelder 1) ny samarbeidsavtale og 2) ny kontingentfordeling.

Sekretariatet og administrasjonsutvalget vil forberede sakene til behandling i representantskapet før sommeren 2023 (se sak om møteplan).

Ny samarbeidsavtale

Samarbeidsavtalen for Østlandssamarbeidet ble utarbeidet og vedtatt i 2019. Avtalen er i utgangspunktet skrevet for å kunne stå seg uten endringer gjennom flere valgperioder, men på grunn av fylkesdelingene er det nødvendig å gjøre noen endringer i avtaleteksten. Det vil være en ny sammensetning av deltakere, og nye Akershus skal overta det administrative ansvaret for samarbeidet etter Viken (jf. RS-sak 14/22).

Prosessplanen legger opp til at forslaget til ny samarbeidsavtale kan behandles i de nye fylkestingene og bystyret i Oslo i fjerde kvartal 2022.

Sekretariatet vil innhente juridisk vurdering fra fylkestingsadvokaten i Viken i arbeidet med forslag til ny samarbeidsavtale.

Ny kontingentfordeling

I inneværende fylkestingsperiode har fylkeskommunene valgt å videreføre den «gamle» kontingentfordelingene (Innlandet 2/8, Oslo 1/8, Vestfold og Telemark 2/8 og Viken 3/8).

Dette har vært en midlertidig mellomløsning, bl.a. i påvente av endelig avklaring om fylkesstrukturen.

Jf. gjeldende samarbeidsavtale er fylkeskommunene «likeverdige deltakere» med «lik eierandel og ansvarsandel». Samtidig stipulerer avtalen at «fordeling av kontingent mellom partene kan avvike fra eier- og ansvarsandel og fastsettes gjennom vedtak for det enkelte budsjettår.»

Likeverdighetsprinsippet har vært et sentralt prinsipp i Østlandssamarbeidet siden etableringen i 1993. Sekretariatet og administrasjonsutvalget vil legge fram en sak som belyser ulike modeller for å operasjonalisere likeverdighetsprinsippet i kontingentfordelingen f.o.m. 2024.

Forlag til prosessplan for 2023/2024		
Aktivitet	Beskrivelse	Tidsramme
1. Samarbeidsavtale og ny kontingentfordeling.	Sekretariatet og administrasjonsutvalget forbereder saker om revidert samarbeidsavtale og ny kontingentfordeling til behandling i representantskapet før sommeren 2023. Ny kontingentfordeling innarbeides i budsjettet for 2024. Forslag til samarbeidsavtale oversendes til behandling i fylkestingene og Oslo bystyre etter valget.	Q1/Q2 2023
2. Informasjonsinnhenting til kunnskapsgrunnlag	Evaluerings av samarbeidet i valgperioden + innledende informasjonsinnsamling til arbeidet med kunnskapsgrunnlag i 2024.	Hele 2023
3. Vedtak i de nye fylkestingene og bystyret.	De nye fylkestingene og Oslo bystyre behandler forslaget til ny samarbeidsavtale og oppnevner medlemmer til nytt representantskap.	Q4 2023
4. Mandat for revidering av strategi	Konstituering av nytt representantskap i desember 2023. Behandler mer detaljert forslag til prosess for revidering av Østlandssamarbeidet strategi.	Q4 2023
5. Kunnskapsgrunnlag og forslag til revidert strategi.	Informasjonsinnhenting i punkt 2 suppleres med innspill fra fylkeskommunene om samarbeidsbehov og prioriterte saker/saksområder til et kunnskapsgrunnlag.	Q1/Q2 2024

	Basert på kunnskapsgrunnlaget utarbeides det er forslag til revidert strategi.	
6. Behandling av revidert strategi	Forslag til revidert strategi behandles i representantskapet. Strategiforslaget sendes på høring.	Q2/Q3 2024
7. Ny strategi og politisk struktur.	Representantskapet vedtar ny strategi. Basert på strategien vedtas ny politisk struktur for Østlandssamarbeidet	Q3/Q4 2024

Saksframlegg

Saksnr.: 2020/137139

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Østlandssamarbeidet representantskap	04.11.2022	24/22

Vedlegg:

- 1 Forslag til Handlingsplan 2023

Handlingsplan 2023

Administrasjonsutvalgets innstilling

Representantskapet godkjenner forslaget til handlingsplan for 2023.

Saksredegjørelse

I sak 15/22 behandlet representantskapet rammene for Handlingsplan 2023, og ba sekretariatet utarbeide et endelig forslag basert på representantskapets innspill og innspill fra Østlandssamarbeidets øvrige politiske organer, samt ØstsamUng.

Sekretariatet har bedt om innspill til prioriteringer fra politiske organer, administrative grupper og ØstsamUngs arbeidsutvalg, og har innarbeidet innspillene som har kommet i forslaget til handlingsplan. Forslaget bygger også på arbeidet med en aktivitetsplan i felles koordineringsgruppe for Oslofjorden.

Administrasjonsutvalgets behandling

Administrasjonsutvalget behandlet saken i møte 20. oktober og sluttet seg til forslaget til innstilling.

Etter administrasjonsutvalgets behandling har sekretariatet gjennomgått forslaget til handlingsplan og gjort en språkvask med noen redaksjonelle endringer. Innspill fra møtet i fagpolitisk utvalg næring og kompetanse 24. oktober er også innarbeidet, med en tydeliggjøring om å arbeide med biokull i landbruket.



Østlandssamarbeidet

Handlingsplan 2023

Strategisk bakteppe

Landsdelssamarbeidets styres etter strategien [Østlandet 2030](#) og dens tre visjoner: 1) det grønne Østlandet; 2) det inkluderende Østlandet; og 3) det konkurransedyktige Østlandet. Strategien definerer også samferdsel og næring/kompetanse som politiske hovedprioriteringer, med bærekraftsmålene som en tverrgående prioritet.

I starten av 2022 ble det gjennomført et grønt verksted for fylkesadministrasjonene som et kick-off for oppfølging av strategien. Innspillene fra verkstedet følges opp på de ulike politikkområdene. Fylkeskommunenes samarbeid vil i 2023 ha et sterkt fokus på grønn omstilling med klima- og miljøvennlige løsninger, med InterCity, grønne energistasjoner, sirkulær økonomi og miljøtilstanden i Oslofjorden som viktige innsatsområder.

Østlandssamarbeidets handlingsplan for 2023 skal sikre kontinuitet og forutsigbarhet. Man står foran det siste året i inneværende fylkestingsperiode. Valgkampen og delingen av Viken og Vestfold og Telemark fylkeskommuner vil kunne påvirke aktivitetene i landsdelssamarbeidet i 2023. Derfor legger fylkeskommunene vekt på å videreføre flere viktige prosesser og prosjekter, som har blitt igangsatt de siste årene, framfor å løfte fram nye initiativ.

Fylkesdelingen betyr også en ny fylkesstruktur fra 1. januar 2024. Dette vil endre forutsetningene for fylkeskommunenes samarbeid, og vil kreve nye prosesser som vurderer behov og ønsker for samarbeidet framover. I 2023 vil fylkeskommunene sikre at det formelle rammeverket for det «nye» Østlandssamarbeidet er på plass, evaluere samarbeidet hittil i valgperioden og begynne arbeidet med et kunnskapsgrunnlag for de nye fylkeskommunene.

Strategien 'Østlandet 2030' beskriver også Østlandssamarbeidets tre roller: a) felles stemme i interessepolitikken; b) arena for læring og erfaringsutveksling; og c) ressursbesparende samarbeid og koordinering.

Aktivitetene i handlingsplanen er gruppert etter de tre rollene. Avslutningsvis beskrives fordelingen av ansvar for gjennomføring av handlingsplanen og prioriteringene i kommunikasjonsarbeidet.

A: Felles stemme i interessepolitikken

- Østlandssamarbeidet vil jobbe for finansiering til samferdselsprosjekter på Østlandet i budsjettprosessen, inkludert midler til vedlikehold av fylkesveier. Østlandssamarbeidet vil også prioritere arbeidet inn mot ny nasjonal transportplan, med vekt på InterCity, grensekryssende transportkorridorer, godstrafikk og fylkesveier.
- Østlandssamarbeidet vil følge opp arbeidet med å forbedre miljøtilstanden i Oslofjorden. I 2023 vil Østlandssamarbeidet og Osloregionen IPR ha et særlig fokus på tiltak som kan støtte opp under arbeidet med å redusere utslippene fra vann og avløp og avrenning fra landbruket.
- Østlandssamarbeidet vil arbeide for å styrke finansieringen av høyere yrkesfaglig utdanning og å sikre bedre overgang mellom høyere yrkesfaglig utdanning og universitets- og høyskolesektoren. Østlandssamarbeidet vil også følge opp rammene for Høyskolen for yrkesfag.
- Østlandssamarbeidet skal vurdere et felles initiativ for å styrke rammene for biogassnæringen i Norge.

Fylkeskommunene kan ta initiativ til andre interessepolitiske saker de ønsker å følge opp gjennom Østlandssamarbeidet. I tillegg vil sekretariatet også overvåke andre aktuelle saker og prosesser, og følge opp i dialog med fylkeskommunene.

B: Arena for læring og erfaringsutveksling

- Arbeidet med Oslofjorden vil følges opp på flere fagområder. Østlandssamarbeidet og Osloregionen IPR vil bl.a. gjennomføre en konferanse i samarbeid med Leverandørutviklingsprogrammet som ser på vannmiljø, innovasjon og næringsutvikling.
- Arbeidet med sirkulær økonomi vil følges opp med arrangement som ser på fylkeskommunenes rolle i omstillingen. Det vil også være fokus på arbeidet med sirkulær bioøkonomi, hvor fylkeskommunene bl.a. vil se på hvordan de kan støtte opp under økt bruk av biokull i landbruket.
- Det skal gjennomføres to samlinger i Østlandssamarbeidets Europaforum.
- Ungdomsnettverket ØstsamUng skal ha to samlinger i løpet av året, inkludert et dialogmøte med representantskapet.
- Det vil gjennomføres en studietur til regioner i Tyskland som handler om samarbeid og samarbeidsmuligheter innen transport/infrastruktur, mobilitet, yrkesfaglig utdanning og sirkulær økonomi.

Møter og andre faglige arrangementer i Østlandssamarbeidets politiske og administrative grupper, inkl. ad hoc grupper, er viktige og nyttige arenaer hvor fylkeskommunene kan lære av hverandre og dele erfaringer. Fylkeskommunene og sekretariatet kan ta initiativ til andre faglige arrangementer og prosesser gjennom året.

C: Ressursbesparende samarbeid og koordinering

- Arbeidet med 'grønne energistasjoner', et 3-årig prosjekt for utrulling av energistasjoner for næringstransport langs transportkorridorene i landsdelen ble igangsatt i 2022 og vil videreføres i 2023 i nært samarbeid med Osloregionen IPR.
- Østlandssamarbeidet koordinerer fylkeskommunenes felles deltakelse i Scandria Alliance, et samarbeid der et økende antall byer og regioner langs ScanMed korridoren samarbeider. Østlandssamarbeidet er også observatør i STRING for å være påkoblet informasjonsflyten mellom norske og utenlandske regioner på samferdselsområdet.
- Østlandssamarbeidet skal følge opp strategien for samarbeidet om høyere yrkesfaglig utvikling, bl.a. gjennom 1) Utvikling av felles prosesser for å identifisere behov for samarbeid om tilbud innen høyere yrkesfaglig utdanning; 2) Forprosjekt for felles dynamisk og digitalt kunnskapsgrunnlag for høyere yrkesfaglig utdanning; 3) Informasjonskampanje om høyere yrkesfaglig utdanning for rådgivere/veiledere i ungdomsskole, videregående skoler, karriereveiledere, NAV osv.; 4) Utrede behovet for styrket samarbeid om landbruksutdanninger innen høyere yrkesfaglig utdanning; og 5) Utrede mulighetene for samarbeid om høyere status i arbeidslivet for høyere yrkesfaglig utdanning.
- Østlandssamarbeidet koordinerer fylkeskommunenes deltakelse i BSSSC, inkl. oppfølging av styremedlemmer og ØstsamUngs deltakelse i ungdomsnettverket.
- Sekretariatet skal utføre rollen som nasjonalt kontaktpunkt for Interreg Østersjøprogrammet i tråd med retningslinjene fra KDD

Ansvar for gjennomføring

Representantskapet har det overordnede ansvaret for gjennomføring av handlingsplanen, og behandler større politiske og prinsipielt viktige saker.

De fagpolitiske utvalgene for samferdsel og næring og kompetanse har ansvar for å følge opp handlingsplanen på egne fagområder, og har autonomi til å ta opp saker på eget initiativ.

Østlandssamarbeidets Europaforum bidrar til kunnskaps- og erfaringsutveksling om europapolitiske temaer og diskuterer aktuelle europapolitiske spørsmål.

Samarbeidet i de politiske organene er understøttet av administrative ledergrupper og faggrupper.

ØstsamUng er Østlandssamarbeidets nettverk for fylkeskommunenes medvirkningsorgan for ungdom. Mellom samlingene i nettverket er det ØstsamUngs arbeidsutvalg som følger opp arbeidet med ungdomsmedvirkning. Arbeider understøttes av en koordinatorgruppe.

Østlandssamarbeidets sekretariat er et service- og samordningsorgan for politiske organ og administrative grupper.

Østlandssamarbeidet samarbeider med kommunene i Osloregionen IPR i prosjekter hvor fylkeskommunene og kommunene har felles interesser. I 2023 vil Østlandssamarbeidet og Osloregionen IPR særlig samarbeide om prosjektet 'Grønne næringstransporter' og arbeidet med Oslofjorden.

Fylkeskommunene i Østlandssamarbeidet er også medlemmer av Osloregionens Europakontor (ORE). ORE er en ressurs for Østlandssamarbeidets europapolitiske arbeid.

Kommunikasjon

God kommunikasjon er viktig i gjennomføring av handlingsplanen. I 2023 vil sekretariatet ha særlig fokus på:

- Følge opp ny kommunikasjonsplan og forberede forslag til ny kommunikasjonsstrategi.
- Implementering av ny nettside.
- Videreutvikle den digitale innholdsproduksjonen med video, webinarer og podkast.

Saksframlegg

Saksnr.: 2020/136593

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Østlandssamarbeidet representantskap	04.11.2022	25/22

Vedlegg:

- 1 Forslag til budsjett 2023

Budsjett 2023

Administrasjonsutvalgets innstilling

1. Representantskapet godkjenner det framlagte budsjettforslaget for 2023 med en samlet kostnadsramme på 6.305.000 kr.
2. Kontingentsatsene økes med 4,07% sammenlignet med 2022. Fordelingsnøkkelen som ble brukt i 2020-2022 benyttes også i 2023. På bakgrunn av dette anmoder representantskapet om at det gjøres følgende avsetninger til kontingent på 2023-budsjettet til dekning av basisvirksomheten i Østlandssamarbeidet
 - a. Innlandet fylkeskommune: 1 380 000
 - b. Oslo kommune: 690 000
 - c. Vestfold og Telemark fylkeskommune: 1 380 000
 - d. Viken fylkeskommune: 2 070 000
3. Tiltak/prosjekter ut over det som ligger i basisfinansieringen, eller hvor ikke alle fylkeskommunene deltar, forutsettes realisert ved bidrag fra de deltakende fylkeskommuner og/eller gjennom ekstern finansiering.
4. Hver fylkeskommune dekker fortsatt sine egne utgifter (til møter, reiser mv) i forbindelse med aktivitetene i Østlandssamarbeidet.
5. Sekretariatsleder gis fullmakt til å initiere nødvendige avtaler om kjøp av ekstern bistand for gjennomføring av aktiviteter i handlingsprogrammet – innenfor vedtatt budsjettramme.

Saksredegjørelse

Bakgrunn

Til møtet i representantskapet 2. september ble det lagt fram et foreløpig rammebudsjett med en samlet kostnadsramme på 6,05 mill. kroner og med en inntektsramme på 5,82 mill. kroner i sak 16/22.

I saken ble de overordnede rammene for 2023-budsjettet lagt fram og representantskapet fattet følgende vedtak:

1. *Representantskapet tar det foreløpige rammebudsjettet for 2023 til orientering og legger til grunn at endelig budsjettvedtak gjøres på høstmøtet i representantskapet.*
2. *Kontingentsatsene økes med 4,07% sammenlignet med 2022. Fordelingsnøkkelen som har vært brukt i 2020-2022 benyttes også i 2023. På bakgrunn av dette anmoder representantskapet om at det gjøres følgende avsetninger i fylkeskommunenes 2023-budsjett til kontingent for Østlandssamarbeidet sin virksomhet:*
 - a. *Innlandet fylkeskommune: 1 380 000*
 - b. *Oslo kommune: 690 000*
 - c. *Vestfold og Telemark fylkeskommune: 1 380 000*
 - d. *Viken fylkeskommune: 2 070 000*

Rammebudsjettet fastsatte de overordnede økonomiske rammene og kontingentfordelingen mellom fylkeskommunene. Det legges til grunn at fylkeskommunene allerede har innarbeidet rammevedtaket fra representantskapet med tanke på å få innarbeidet kontingenten i eget budsjettarbeid.

Etter behandlingen av rammebudsjettet på representantskapsmøtet 2. september, har sekretariatet arbeidet videre med budsjettet for 2023, parallelt med ferdigstilling av handlingsplanen for 2023.

Justert budsjettforslag

Budsjettforslaget for 2023, som nå legges fram, tar utgangspunkt i tidligere framlagt rammebudsjett. Detaljeringsgraden er noe større enn i rammebudsjettet, slik at man kan se hva som inngår i de ulike hovedpostene i budsjettet.

Det gjort noen mindre justeringer på enkeltposter både på inntekts- og kostnadssiden i budsjettet. Det budsjetteres med kr 250 000 mer i utgifter til sekretariatet enn da rammebudsjettet ble lagt fram, fordi det forventes en høyere pris- og lønnsvekst i 2023 enn tidligere antatt og fordi avsetningen til husleie tidligere vært ca. kr 150 000 for lavt budsjett. Inntektsiden i budsjettet er justert ved at de periodiserte inntektene til energistasjonsprosjektet er økt til kr 500 000 – tilsvarende 1/3 av total klimasatsfinansiering.

Kontingentfordeling og størrelse på kontingentene er uendret fra vedtatt rammebudsjett.

Budsjettet legges fram med en kostnadsramme på kr 6 305 000 og et underskudd/merforbruk på kr 285 000.

Administrasjonsutvalgets behandling

Administrasjonsutvalget behandlet budsjettsaken på møte 20. oktober og sluttet seg til forslaget til innstilling.



Østlandssamarbeidet

Forslag til budsjett 2023

Hovedtall i budsjettet

Rammebudsjett for 2023 er vist i tabellen nedenfor – med sammenlignbare regnskaps- og budsjettall for 2021 og 2022. Budsjettet for 2023 er satt opp med et merforbruk/underskudd på kr 285 000. Dette betyr at reservefondet, vil reduseres tilsvarende i 2023.

P- nr.	Hovedposter	Regnskap 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023
50602	Inntekter kommunale og fylkeskommunale	-3 200 000	-5 304 000	-5 520 000
50603	Andre inntekter	0	0	-500 000
50604	Sekretariat	4 296 428	4 350 000	4 600 000
50605	Kontaktutvalg og adm.utvalg (tidl. utvalg og grupper)	46 521	75 000	75 000
50606	Informasjon/kommunikasjon	208 606	150 000	150 000
50607	Østlandsutstillingen	1 400 000	0	0
50608	ØstsamUng	55 154	80 000	80 000
50609	Samferdsel	151 196	214 000	250 000
50610	Næring og kompetanse	22 206	250 000	250 000
50611	Internasjonalt arbeid – generelt	102 744	150 000	150 000
50612	Interregprosjekter (Let's communicate)	-207 100	-140 000	0
50613	Interreg KMD	0	100 000	100 000
51245	Felles strategiske innsatsområder	0	75 000	150 000
51570	Grønne energistasjoner (nytt)			500 000
	Korreksjon (ikke-prosjektførte kostnader)	- 508 601	0	
	Resultat/underskudd	-2 367 184	0	- 285 000

Det er lagt til grunn at aktivitetsnivået i Østlandssamarbeidet i 2023 skal være på noenlunde samme nivå som det man hadde før koronaepidemien. I en tid med økte kostnader og sterk inflasjon, vil også Østlandssamarbeidet bli berørt. Økte kostnader vil påvirke de aller fleste aktiviteter og selvsagt også kostnadene til drift av sekretariatet.

Kapasitetsbehov

Østlandssamarbeidet har 4 faste fulltidsstillinger.

- Sekretariatsleder
- Seniorrådgiver næring og kompetanse
- Fagsjef Europa
- Rådgiver kommunikasjon

I tillegg har Østlandssamarbeidet nå fått en ekstra 50% kapasitet gjennom frikjøp av prosjektmedarbeider i 50% stilling fra Innlandet FK ifm. gjennomføringen av prosjekt 'grønne næringstransporter'.

Inntektene i budsjettet

☛ Kontingenter fra fylkeskommunene (P.nr. 50602)

Kontingentene i 2023 foreslås inflasjonsjustert med 4,07 % med samme fordeling mellom partene som i vedtatt budsjett for 2022. Dette tilsvarer en samlet økning på kr 216 000.

Dette innebærer innbetalinger i 2023 på totalt 5,52 mill. kroner med følgende fordeling (og økning sammenlignet med 2022):

- a. Innlandet fylkeskommune 1 380 000 (+ 54 000)
- b. Oslo kommune: 690 000 (+ 27 000)
- c. Vestfold og Telemark fylkeskommune: 1 380 000 (+ 54 000)
- d. Viken fylkeskommune: 2 070 000 (+ 81 000)

I og med at 2023 er siste året før ny fylkesinndeling innføres, legges det til grunn at fordelingsnøkkelen mellom fylkeskommunene videreføres uforandret i 2023. Det vil være naturlig å se nærmere på kontingentnivå og -fordeling ifm. budsjettarbeidet for 2024.

☛ Andre inntekter (P.nr. 50603)

Det er i budsjettet satt av kr 500 000 fra andre inntekter. Dette er en periodisering av bevilgede klimasatsmidler for det 3-årige energistasjonsprosjektet, der hovedprosjektet startet opp i august 2022. Inntektene her må ses i sammenheng med budsjetterte kostnader på P.nr 51570 (nytt)

Det presiseres at andre inntekter knyttet til utgående fakturering på de ulike politikkområdene, blir inntektsført på de underliggende politikkområdene.

Utgifter i budsjettet

Utgiftene i budsjettet vil bli nærmere spesifisert nedenfor:

P-50604 Sekretariatet

Denne posten omfatter blant annet lønn og sosiale kostnader til de ansatte i sekretariatet, reiser og kostgjørelse, husleie for kontorplasser i Oslo og på Lillehammer, IKT, kostnader til revisjon, telefonkostnader og andre løpende driftskostnader.

Sammenlignet med vedtatt rammebudsjett i september, foreslås budsjettposten økt med kr 250 000 til 4,60 mill. kroner i 2023. Økningen skyldes først og fremst at husleien vil være kr 150 000 høyere enn det som så langt har vært avsatt i budsjettet.

Det forventes også en høyere pris og lønnsvekst i 2023 enn hva som tidligere antatt.

P-50605 Representantskap og adm.utvalg

Fra og med 2022 dekker budsjettposten kun kostnader til gjennomføring av møter i representantskapet og administrasjonsutvalget. Kostnader til øvrige politiske grupper og adm.utvalg kostnadsføres på de ulike prioriterte politikkområdene. Det foreslås ingen endringer og det avsettes kr 75 000.

P-50606 Informasjon og kommunikasjon

Denne budsjettposten skal dekke Østlandssamarbeidets kommunikasjonsarbeid. Deler av kostnadene til det interessepolitiske arbeidet faller under budsjettposten. Budsjettet videreføres på samme nivå som i 2022 og det settes av kr 150 000.

P-50607 Østlandsutstillingen

Østlandsutstillingen inngår ikke lenger i Østlandssamarbeidet sin portefølje.

P-50608 ØstsamUng

Sekretariatet kjøper ikke lenger ekstern kapasitet for å ivareta oppgavene med koordineringen av ØstsamUng, og dette arbeidet er lagt inn som en del av sekretariatets løpende arbeid.

Budsjettposten foreslås videreført på samme nivå som i budsjettet for 2022 med en avsetning på kr 80 000.

P-50609 Samferdsel

Budsjettposten omfatter det interessepolitiske arbeidet på samferdselsområdet og da arbeidet med InterCity spesielt. Arbeidet med Nasjonal transportplan og InterCity forventes å intensiveres noe i 2023 i og med at arbeidet med ny NTP går inn i en viktig fase. Budsjettposten foreslås derfor økt fra kr 214 000 til kr. 250 000.

Den største kostnaden som det budsjetteres med i 2022, er kjøp av ekstern kapasitet/kompetanse for å bistå sekretariatet til planlegging og gjennomføring av større arrangement og mindre utredningsarbeid.

Arbeidet med energistasjonsprosjektet inngår ikke i denne posten. Mobilitetsgruppen arbeider med andre initiativ knyttet til grønn mobilitet. Kostnader til evt. nye mobilitetsprosjekt er ikke innarbeidet i dette budsjettforslaget.

P-50610 Næring og kompetanse

Arbeidet med næring og kompetanse videreføres på samme nivå som i 2022 og det settes av kr 250 000. Dette skal dekke det interessepolitiske arbeidet på fagområdet og eventuelle prosjekter og aktiviteter som iverksettes, herunder arrangementer, kjøp av eksterne utredningstjenester o.l.

Utover kostnader knyttet til møter og arrangementer vil midlene hovedsakelig gå til oppfølging av handlingsplanen for samarbeid om høyere yrkesfaglig utdanning. Det vil være bruk for noe ekstern teknisk kompetanse til arbeidet med felles digitalt kunnskapsgrunnlag og informasjonsarbeid.

P-50611 Internasjonalt arbeid generelt

Budsjettet skal blant annet benyttes til oppfølging av arbeidet med europaforumet, nettverksarbeid for å styrke Østlandssamarbeidet sitt interessepolitiske arbeid mot EU på de prioriterte politikkområdene samferdsel og næring/kompetanse.

Det forventes fortsatt at digitale møter vil erstatte noen fysiske møter. Budsjettposten på kr 150 000 videreføres på samme nivå som i 2022.

P-50612: Let's Communicate (Interreg-prosjekt)

Dette er et prosjekt som avsluttes høsten 2022.

P-50613 Interreg KMD

Direkte utgifter til arbeidet med Interreg generelt er som tidligere basert på refusjon fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Egen arbeidsinnsats til dette området inngår i sekretariatets arbeid. Som i 2022 settes det av kr 100 000 i budsjettet for 2023 til dette arbeidet. Tilsagnsbrevet fra KDD på inntil kr. 400 000 for driftsårene 2022 og 2023 forventes å komme i løpet av høsten. Refusjonskrav for disse to årene sendes pr 1. april 2024.

P-51245 Felles strategiske innsatsområder.

Budsjettposten er hovedsakelig etablert for å ikke måtte splitte opp tverrgående aktiviteter i handlingsplanen på flere prosjekter i budsjettet, og dermed sikre bedre kobling mellom handlingsplan og budsjett.

Kostnadene til prosjektområdet økes fra kr 75 000 til kr 150 000. Dette handler først og fremst om at Østlandssamarbeidet fra og med 2023 må betale 7 000 euro i kontingent for å delta i Scandria Alliance.

Posten skal også dekke kostnader knyttet til arbeidet med Oslofjorden. I foreløpig aktivitetsplan for samarbeidet med Osloregionen legges det opp til både fagseminarer og politiske møter.

P-51570 Grønne energistasjoner

Dette er et nytt 3-årig prosjekt som ble startet opp høsten 2022 – og da med bakgrunn i et tilskudd på 1.5 mill. kroner i klimasatsmidler fra Miljødirektoratet. Prosjektet gjennomføres i nært samarbeid med Osloregionen IPR. For 2023 settes det av kr 500 000 for å dekke kostnadene i prosjektet. Dette skal dekke

- Kjøp av konsulenttenester (kr 100 000)
- frikjøp prosjektmedarbeider i 50% stilling (kr 350 000)
- andre prosjektrelaterte kostnader (kr 50 000)

Saksframlegg

Saksnr.: 2020/137143

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Østlandssamarbeidet representantskap	04.11.2022	26/22

Møtekalender 2023

Sekretariatets innstilling

Representantskapet slutter seg til forslag til møtekalender for 2023.

Saksredegjørelse

Det foreslås at man i 2023 planlegger for tre møter i representantskapet, hvorav de to første gjennomføres som fysiske møter. Følgende møtekalender foreslås for 2023, der også datoene for møtene i administrasjonsutvalget er inkludert.

Datoer	Møte	Kommentarer
Fredag 17. februar kl. 10:00-13:00 Møte avholdes i Oslo	AU	Fysisk møte , der også de nye fylkeskommunedirektørene fra Akershus, Østfold, Buskerud, Vestfold og Telemark inviteres.
Fredag 10. mars Kl. 10:00-14:00 Møtet avholdes i Oslo	RS	Fysisk møte: - Årsregnskap og årsrapport 2023, innhold i ny samarbeidsavtale, drøfting av kontingentfordeling 2024. - Temamøte: klima, miljø og energi Eksterne gjester/foredragsholdere inviteres
Fredag 26.mai Kl. 10:00-11:00	AU	Digitalt møte
Torsdag 8. juni kl. 16:00-17:00	RS	Fysisk møte - Rammer for handlingsplan og budsjett 2024 - Behandle forslag til ny samarbeidsavtale og kontingentfordeling

		- Fastsette prosess for valgkomiteens arbeid (nytt representantskap 2024) - Dette er siste møte i utgående representantskap. Avslutningsmiddag?
Fredag 15. september kl. 08:30-09:00	AU	Digitalt møte Kort møte, oppsummering etter valget
Dato ikke fastsatt	AU	Digitalt møte
Mandag 18. desember kl. 09:00-10:00	RS	Digitalt møte - Valg av leder og nestleder i representantskapet (valgkomiteen innstiller) - Intensjonsvedtak om budsjett og handlingsplan 2024. - Møte- og prosessplan 2024

For at representantskapet skal kunne konstitueres på møte rett før jul, må fylkeskommune i forkant ha godkjent samarbeidsavtalen og utpekt sine medlemmer til representantskapet.

Rullering av strategien Østlandet 2030 og valg av utvalgsstruktur bestemmes av de nye fylkeskommunene i 2024. Det kan i denne forbindelse være hensiktsmessig å ha et oppstartsmøte i representantskapet tidlig i 2024 for å sikre kontinuitet i arbeidet.

Administrasjonsutvalgets behandling

Administrasjonsutvalget behandlet saken på møte 20. oktober.