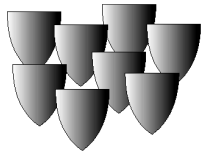


Fagpolitisk utvalg for samferdsel

møte 24. januar 2014

Sted: Akershus fylkeskommune, Fylkestingsal Øst
(oppmøte i resepsjonen)
Tid: 10.00 – 14.00
Saker: 01/14 – 08/14



Møtested: Akershus fylkeskommune, Fylkestingsal Øst
Klokkeslett: 10.00 – 14.00

Møteleder:
Trond Johansen

Referent:
Inge Brørs

Forslag til agenda

I tillegg til etterfølgende sakliste, er det lagt opp til to eksterne orienteringer i møtet:

- KVVU for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo
v/ Hedda Klemetzen, kommunikasjonsrådgiver KVVU Oslo-Navet
- Revisjon av regjeringens godsstrategi
v/ Else-Marie Marskar, Statens vegvesen

Sak 01/14 Referat fra møte 20. september 2013

Sak 02/14 Forslag til mandat for arbeid om knutepunktsutvikling

Sak 03/14 Revisjon av Østlandspakka

**Sak 04/14 Tiltak for å motvirke todelingen av norsk økonomi og næringsliv
- videreutvikling av Østlandet som en konkurransedyktig og bærekraftig region**

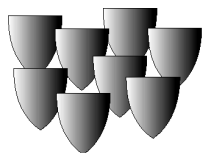
Sak 05/14 Østlandssamarbeidets handlingsprogram 2014-2015

Sak 06/14 Innspill til møte med samferdselsministeren i februar 2014

Sak 07/14 Refusjon for skoleskyss – oppfølging i regi av KS

Sak 08/14 Innspill til handlingsplan for Regjeringens Tyskland-strategi

Eventuelt



Saksnr	Utvalg	Møtedato
01/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	24.01.2014

Referat fra møte 20. september 2013

	Fagpolitisk utvalg		Adm. samferdselsgruppe
	<i>Til stede:</i>	<i>Forfall:</i>	Til stede
Akershus	Tim Holmvik (H)* Ruth Solveig Birkeland (SV)		Tom Granquist
Buskerud	Trond Johansen (KrF)	Anne Sandum (Ap)	
Hedmark	Anne Karin Torp Adolfsen (Ap)	Tor Andre Johnsen (Frp)	Per Olav Bakken
Oppland	Reidun Gravdahl (Ap)	Eivind Brenna (V)	Magne Flø
Oslo	Eivind Nikolaysen (V) vara	Ola Elvestuen (V)	
Telemark	Sigbjørn Molvik (SV)	Edvard Mæland (H)	
Vestfold	Øyvind Hunskaar (Sp) vara	Kåre Pettersen (V) Tom Strømstad Olsen (Ap)	
Østfold	Olav Moe (KrF) Gretha Kant (H)		
Andre:	Inge Brørs (sekretariatsleder)		
Møteleder:	Trond Johansen	Referent:	Inge Brørs
Vår referanse:	2012/2760-17		

* Tim Holmvik er ny representant fra Akershus – erstatter Anette Solli, som er blitt fylkesordfører

Møtet ble holdt i Akershus fylkeskommune kl 10.00 – 14.00.

Det var ingen merknader til møteinnkalling og saksliste.

Innledningsvis i møtet gav Terje S. Vegem en orientering om Jernbaneløstets forslag til handlingsprogram 2014-2023. Vegems presentasjon finnes på <http://www.ostsam.no/20884.1084.Orienteringer.html>

Sak 15/13 Referat fra møte 26. april 2013

Det var ingen merknader til referatet.

Sak 16/13 Oppfølging av NTP 2014-2023 – kontakt til nytt Storting og (ny) regjering
Sekretariatsleder orienterte kort om initiativ for å få til et seminar for stortingsrepresentanter fra Østlandet tidlig i oktober, med fokus på gjennomføring og tempo i InterCity-utbyggingen. Politisk ledelse i fylkeskommunene vil også bli invitert. Fagpolitisk utvalg for samferdsel gav full tilslutning til dette initiativet.

Fagpolitisk utvalg gav også tilslutning til forslaget om at representanter fra Østlandssamarbeidet bør be om møte med ny samferdselsminister og ny Transportkomite, om dette ikke kan knyttes til kontaktutvalgets møte 24.-25. september. I tillegg til å argumentere for raskest mulig gjennomføring av InterCity-utbyggingen, er det bl.a. viktig å få fram at fylkeskommunene er aktive pådrivere for et raskest mulig planarbeid.

Sak 17/13 Jernbaneløstets forslag til handlingsprogram 2014-2023

Fagpolitisk utvalg understreket behovet for å stå sammen om fortsatt prioritering av InterCity-utbyggingen som det viktigste samferdselsprosjektet. Det bør søkes laget en kort felles tekst som alle fylkeskommunene kan bruke ved sine uttalelser til handlingsprogrammet. Finansiering og framdrift er sentrale stikkord. Enkelte av utvalgets medlemmer kom med en oppfordring om at fylkeskommunene bør ha færrest mulig særegne punkter, noe som kan utvane hovedbudskapet om IC-utbyggingen som det aller viktigste.

Noen av utvalgets medlemmer var bekymret for utviklingen for gods med bane og ville gjerne at dette burde inngå i uttalelsen fra Østlandssamarbeidet. Noen reiste også spørsmålet om Østlandssamarbeidet burde komme med en uttalelse til den svenske transportplanen, for å understreke at grensekryssende godstransport med bane er avgjørende for å redusere godstransport på vegene.

Behandlingsmessig legges det opp til at fagpolitisk utvalg får saksframlegg til kontaktutvalget når dette sendes ut, slik at utvalgets medlemmer kan gi sine kommentarer til egne medlemmer i kontaktutvalget i forkant av møtet 24.-25. oktober, eventuelt gi kommentarer til sekretariatet.

Sak 18/13 Statens vegvesen – forslag til handlingsprogram 2014-2017

Det legges opp til samme prosedyre for behandling av handlingsprogrammet til Statens vegvesen som angitt i foregående sak om Jernbaneløstets handlingsprogram. Noen av utvalgets medlemmer ser gjerne at det blir argumentert for å opprettholde ordningen med rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

Sak 19/13 Utvikling av knutepunkter for kollektivtrafikken

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

Som medlemmer i en administrativ ad hoc mandatgruppe ble foreslått:

- En representant fra Akershus/Oslo/Ruter
- Gro Ryghseter Solberg, Buskerud fylkeskommune
- Arne Fredheim, Hedmark Trafikk
- Magne Flø, Oppland fylkeskommune
- Siv Tørudbakken, Vestfold fylkeskommune
- Kari Ottestad, Østfold fylkeskommune

Sak 20/13 Østlandssamarbeidets handlingsprogram 2014-2015

Fagpolitisk utvalg mener det er aktuelt å videreføre arbeid innen de fleste områder som inngår i handlingsprogrammet for 2012-2013. I diskusjonen framkom bl.a. følgende synspunkter:

- Gjennomføring og tempo i InterCity-utbyggingen er viktigste fellestiltak
- Mer fokus på godsstrømmer – koble oss på den samfunnsanalysen Jernbaneverket har fått i oppdrag å utføre
- Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene er en stor utfordring. Arbeide for å få gjeninnført kompensasjonsordningen for rentekostnader ved transporttiltak i fylkene
- Finansieringen av kollektivtrafikken – er forslagene i NTP tilstrekkelig i forhold til fylkenes behov?
- Bypakker bør kanskje behandles som et eget punkt i kommende handlingsprogram. Fylkeskommunene må selv være aktive i spleiselag og tiltak for å begrense biltrafikken. Knutepunkter og knutepunktsutvikling er viktig for kollektivtrafikken
- Kollektivtrafikk i distriktene også en utfordring – forskjellig fra kollektivtrafikk i byene
- Tema «Klimavennlig drivstoff» bør gis en annen betegnelse
- Transport- og terminalkapasitet (veg og jernbane) for skogindustrien er viktig

Sak 21/13 Refusjon for skoleskyss – oppfølging i regi av KS

Informasjon om prosessen i KS ble tatt til orientering. Det er viktig at KS gjør en grundig jobb i forhold til de problemområder som er spilt inn.

Sak 22/13 TransGovernance – kommende arrangementer

Orienteringen om gjennomførte og planlagte arrangementer ble tatt til orientering. Tilknyttet arbeidsseminar i Oslo 29. oktober, med fokus bl.a. på dårlig jernbaneforbindelse til Göteborg, ble det nevnt at Hedmark fylkeskommune har uttalt seg til Landsplan for regional transportinfrastruktur i Värmland 2014-2025, og at Den skandinaviske Arena skal uttale seg til høringsutkast for svensk nasjonal plan for transportsystemet 2014 – 2025.

Sak 23/13 Samarbeidsalliansen Osloregionen – revisjon av areal og transportstrategi

Saken ble tatt til orientering.

Sak 24/13 Møteplan for 2014

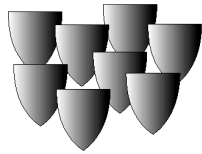
Fagpolitisk utvalg for samferdsel vedtok følgende møteplan for 2014:

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

Eventuelt

Anne Karin Torp Adolfsen orienterte kort om vedtak i Hedmark fylkesting, hvor det bes om at en ordning med 50 % rabatt ved bruk av buss for ungdom mellom 16 og 25 år utredes.

Olav Moe nevnte kort prosjektet «Sømløst i sør» - et samarbeid mellom NSB, Ruter og Østfold fylkeskommune.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
02/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	24.01.2014

Forslag til mandat for arbeid om knutepunktsutvikling

Forslag til vedtak

Fagpolitisk utvalg for samferdsel gir sin tilslutning til det foreslåtte mandat for arbeid med knutepunktsutvikling.

Alle fylkeskommunene inviteres til å delta i arbeidsgruppe for knutepunktsutvikling – med administrativ representant fra fylkeskommunen og/eller representant fra eget kollektivselskap.

Sekretariatet kontakter Jernbaneverket, Statens vegvesen, NSB og ROM Eiendom med invitasjon til deltakelse i arbeidet.

Fagpolitisk utvalg gir sin tilslutning til at administrativ representant fra Oppland fylkeskommune utpekes til leder av arbeidsgruppa. Gruppa velger selv sin nestleder.

Sekretariatet forutsettes å knytte til seg nødvendig ekstern kapasitet og kompetanse til å bistå arbeidsgruppa med gjennomføring av arbeidet.

Knutepunktsutvikling - forslag til mandat og organisering av arbeidsgruppe

Bakgrunn

I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023 (Meld. St. 26 (2012-2013)) er fylkeskommunene gitt et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utviklingen av knutepunkter for kollektivtrafikken og tilliggende områder.

Mål og hensikt for arbeidet

Formålet er å følge opp fylkeskommunens ansvar for rolleavklaring og å bidra til en bedre struktur i arbeidet med utvikling av knutepunkter, slik at det blir færrest mulig gråsoner. Dette gjelder ved utforming av felles mål, strategier, planprosesser, innsats for gjennomføring av utbyggingsoppgavene og etterfølgende drift av fellesfunksjoner og -arealer. Herunder bes arbeidsgruppa diskutere tiltak som bidrar til at færre oppgaver må løses på nytt hver gang, og at det blir god framdrift i plan- og utbyggingsprosesser. Dette krever forpliktende avtaler og finansieringsressurser som er koordinert i tid eller rekkefølge.

I sin diskusjon av fylkeskommunens rolle må arbeidsgruppa også vurdere ansvar og roller for øvrige parter. Arbeidet bør således omfatte:

1. Beskrivelse av de enkelte parters rolle og funksjon i knutepunktsutvikling.

2. Beskrivelse og diskusjon av fylkeskommunens rolle, ansvarsområder, «naturlige» hovedansvar / -aktører
3. Anbefaling om fylkeskommunens framtidige rolle og ansvar
4. Forslag til en «modell» for knutepunktsutvikling, hvor bl.a. partenes rolle beskrives, ansvar og prosesser, forslag til avtaler m.v.
5. Drift og vedlikehold av fellesfunksjoner og fellesarealer er erfaringsmessig et område med noen uklarheter. Det er derfor vesentlig at ansvar og finansiering for drift og vedlikehold blir avklart som en integrert del av utviklingsprosessen.

Arbeidsgruppa forutsettes underveis i arbeidet å vurdere behovet for kontakt med kommunene.

Arbeidsgruppa bes også om å vurdere opprettelsen av en «permanent» faggruppe eller et fagforum for å samle og utnytte de begrensede ressurser som finnes for effektiv knutepunktsutvikling.

Oppdragsgiver

Oppdragsgiver for arbeidet er Østlandssamarbeidets fagpolitiske utvalg for samferdsel.

Organisering av arbeidet

Arbeidet gjennomføres i regi av en administrativ arbeidsgruppe hvor:

- Alle fylkeskommunene inviteres til å delta i arbeidsgruppa – med en representant fra fylkeskommunen og/eller en representant fra eget kollektivselskap.
- Jernbaneverket, Statens vegvesen, NSB og ROM Eiendom inviteres til hver å delta med 1-2 representanter

Framdrift og ressursbruk

Utkast til rapport forutsettes framlagt til møte i fagpolitisk utvalg for samferdsel 19. september 2014. Endelig rapport bør foreligge innen utgangen av 2014.

Arbeidsgruppa vil få bistand til arbeidet fra ekstern konsulent og Østlandssamarbeidets sekretariat.

Saksredegjørelse

Fagpolitisk utvalg har bedt om forslag til mandat for arbeidet

Fagpolitisk utvalg for samferdsel behandlet utvikling av knutepunkter for kollektivtrafikken i flere møter i 2013, sist som sak 19/13, hvor følgende det ble konklusjonen:

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

Som medlemmer i en administrativ ad hoc mandatgruppe ble foreslått:

- En representant fra Akershus/Oslo/Ruter
- Gro Ryghseter Solberg, Buskerud fylkeskommune
- Arne Fredheim, Hedmark Trafikk
- Magne Flø, Oppland fylkeskommune
- Siv Tørudbakken, Vestfold fylkeskommune
- Kari Ottestad, Østfold fylkeskommune

Ad hoc arbeidsgruppe har diskutert utfordringene

Fire av medlemmene i den foreslåtte ad hoc mandatgruppa (Einar Hoel, Akershus fylkeskommune, Arne Fredheim, Hedmark Trafikk, Magne Flø, Oppland fylkeskommune, og Kari Ottestad, Østfold fylkeskommune) møttes 19. november for å diskutere hvilke elementer som bør inngå i et mulig mandat. En oppsummering av gruppas diskusjon følger saken som vedlegg.

Foranstående forslag til mandat for arbeid med knutepunktsutvikling er basert på diskusjonen i mandatgruppa og etterfølgende behandling i administrativ samferdselsgruppe 16. januar 2014.

Vedlegg

Utvikling av kollektivknutepunkter – fokus på organisering og ansvar

Fylkeskommunene har fått et overordnet ansvar for rolleavklaring

Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 trekker fram knutepunktsutvikling som et verktøy for å gjøre kollektivtransporten så attraktiv for de reisende at veksten i persontrafikken kan tas med kollektivtransport, gange og sykkel.

I stortingsmeldingen om NTP 2014-2023 (Meld. St. 26 (2012-2013)) sies det i pkt. 9.5.5 bl.a. følgende om utvikling av knutepunkt:

Fylkeskommunene har ansvar for store deler av kollektivtransporttilbudet, og de har en viktig rolle i arealplanleggingen. De bør derfor ha et overordnet ansvar for å peke ut de viktigste stamrutene for kollektivtransport og de viktigste knutepunktene, mens kommunene bør legge til rette for hensiktsmessig arealutvikling, og særlig at det fortettes rundt kollektivknutepunktene. Knutepunktstrategier bør inngå i arbeidet med regionale planstrategier og planer. Fylkeskommunene bør også ha et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utviklingen av knutepunktene og tilliggende områder.

Knutepunktet binder sammen ulike deler av kollektivtransportsystemet

Begrepet knutepunkt brukes på noe ulike måter i ulike miljøer. Knutepunkt er både en viktig del av kollektivreisen, et byrom eller tettsted og en møteplass. Knutepunkt brukes også innen godshåndtering. Knutepunkter for persontransport brukes om de virkelig store bytte- og målpunktene og helt ned til steder hvor to busslinjer møtes. I en utredningsrapport fra transportetatene til NTP 2014-2023 (Effektive knutepunkter for persontransport) er det sagt at de i denne sammenheng mener regionale og større lokale punkter i kollektivnettet, som både er byttepunkt og målpunkt for kollektivreiser.

Mange interesser møtes ved knutepunktsutvikling

Prosessene for å planlegge og utvikle knutepunkter er en arena der berørte aktører blir satt på prøve. Partene som til sammen skal utvikle knutepunktet kan ha ulike interesser, mål, plan- og realiseringsressurser og finansieringsformer. Det kan derfor være svært utfordrende å samles om en løsning og realisere denne. En tilleggsutfordring for knutepunktene i by er at arealene ofte er begrensede og at omkringliggende strukturer, eier- og bruksinteresser kan vanskeliggjøre de ønskede optimale løsningene.

Arbeidsgruppen som laget NTP-utredningen «Effektive knutepunkter for persontrafikk» peker på noen sentrale elementer for å få til en effektiv utviklingsprosess:

- En part må lede prosessen for utvikling av en felles plan for knutepunktet. Erfaringer fra ulike aktører peker på behovene for å lage ett felles utgangspunkt, kall det gjerne en masterplan, som ramme for den enkelte aktørs aktivitet i knutepunktet. Denne må innholde knutepunktets rolle og mål, løsninger og gjennomføringsstrategi inklusive en finansieringsløsning.
- Arbeidsgruppen foreslår at fylkeskommunene får et særlig ansvar for å avklare hvem som skal ta på seg hovedansvaret for de prioriterte knutepunktene.
- De statlige etatene må engasjere seg sterkere i knutepunktene. Flere av aktørene som deltok peker på at statsetatene har en tendens til å avgrense sitt engasjement til eget

ansvarsområde med stort fokus på egen infrastruktur. Statsetatene bes om å vise langt større engasjement i knutepunktets møte med omgivelsene og byutviklingen, selvsagt uten å overta det kommunale og regionale ansvaret på disse områdene.

- Store finansieringsutfordringer. Realisering og videreutvikling av mange knutepunkter hindres i dag av vanskeligheter med å bli enige om kostnadsdeling og samordnet finansiering, både i tid og risikofordeling. Det konstateres at dagens finansielle rammer for deltakende aktører er små i forhold til det reelle behovet.
- Kompetanseutvikling. Å lede eller delta i knutepunktsutvikling krever høy kompetanse. Dette kan omfatte både prosessledelse, organisasjonskompetanse, trafikkkompetanse og forståelse for byutvikling. Å dele erfaringer og hente inspirasjon fra ”nabolaget” er lurt. Det frarådes å lage ytterligere manualer, men heller satse på erfaringsoverføring, gjerne i en regional setting hvor flere fylkeskommuner går sammen. Det foreslås at fylkeskommunene tar ansvar for å etablere regionale læringsnettverk. Statsetatene må bidra her.

Fylkeskommunene har flere interesser tilknyttet knutepunktsutvikling

Fylkeskommunene har økonomiske interesser i knutepunktsutviklingen som eier av fylkesvegene og som ansvarlig for kollektivtrafikk utenom jernbane og luftfart. Fylkesvegen er ofte en hovedtilførsel til et knutepunkt.

Fylkeskommunene har dessuten interesser i knutepunktsutviklingen som regional utviklingsaktører. Gode og velfungerende knutepunkter er helt vesentlige i den regionale utviklingen.

Nærmere om fylkeskommunens ansvar for rolleavklaring

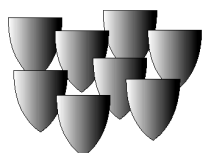
Det er mange ulike aktører og interesser som møtes ved knutepunktsutvikling. Aktører som går igjen i mange prosesser er kommune, fylkeskommune (inkl. administrasjonsselskap for kollektivtransport), Jernbaneverket, Statens vegvesen, NSB og ROM Eiendom. Aktørens interesser kan i betydelig grad være påvirket av hvilket forhold den enkelte aktør har til en kommende knutepunktsutvikling. Med den planlagte InterCity-utbyggingen på Østlandet vil eksempelvis Jernbaneverket ha en sterk interesse i en rekke knutepunktsutbygginger fram til 2030.

Erfaringer viser at nesten ingen prosesser for knutepunktsutvikling har vært like. Lokale aktører og tilpasninger spiller oftest en avgjørende rolle. Samtidig er det mange som etterlyser en mer likeartet struktur for plan- og utbyggingsprosessene, slik at ikke alle oppgaver må løses på nytt hver gang. For fylkeskommunen som regional utviklingsaktør og med et spesielt ansvar for rolleavklaring, bør det også være viktig at fylkeskommunen selv framstår som mest mulig gjenkjennelig i ulike situasjoner.

Avgrensning mot andre arbeider

Som en del av «Gjennomføringsplan for utbygging av InterCity-strekningene» laget Jernbaneverket en planveileder for byområder og knutepunkter. I veilederen er det gjort en grundig vurdering av mange sider ved knutepunktsutviklingen, med spesielt fokus på Jernbaneverkets rolle og ansvar. Veilederen (rapport datert 12.08.2013) finnes på Jernbaneverkets nettside <http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Inter-City-/Jernbaneverket-forbereder-rask-og-omfattende-IC-satsing/>.

Transportøkonomisk institutt er i ferd med å starte et tre-årig forskningsprosjekt: Effektive knutepunkter for persontransporten – hvordan optimalisere overgangen mellom transportmidlene? Sentrale statlige instanser, flere fylkeskommuner og kollektivselskaper deltar i prosjektet, som bl.a. forventes å gi viktige innspill om tilrettelegging for de reisende, for kollektivselskapene og for samordning av kollektivtilbudet.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
03/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	24.01.2014

Revisjon av Østlandspakka

Saken legges fram for fagpolitisk utvalg samferdsel for en første diskusjon av opplegg for revisjon av Østlandspakka – som innspill til kommende rullering av Nasjonal transportplan.

Samferdselsgruppa bes om å fremme forslag til mer konkret opplegg for revisjonsarbeidet til neste møte i fagpolitisk utvalg.

Revidert Østlandspakke 2011

Østlandssamarbeidet har siden arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) startet på slutten av 1990-tallet laget ulike versjoner av Østlandspakka som innspill til transportetatenes felles planarbeid. Siste versjon av Østlandspakka ble utarbeidet i 2010 og endelig vedtatt i kontaktutvalget i juni 2011, etter forutgående høring i fylkeskommunene. Den reviderte Østlandspakka kunne dermed presenteres som innspill til transportetatene kort tid etter at deres egne utredningsrapporter forelå vinteren/våren 2011.

Østlandspakka fra 2011 var bygget opp omkring følgende hovedtema:

1. Utfordringene er store
2. Utbygging av InterCity-triangelet og andre jernbaner
3. Langt fram til fullgod standard på vegene
4. Kollektivtrafikken må fordobles
5. Mer godstransport med båt og bane
6. Helhetlig og effektiv prosjektgjennomføring

Siste versjon av Østlandspakka kan leses/lastes ned fra Østlandssamarbeidets nettside <http://www.ostsam.no/file=18898>.

Ny Østlandspakke 2015?

Det er foreløpig ikke kjent om den nye regjeringen vil følge samme opplegg og tidsplan for arbeidet med kommende NTP 2018-2027, som det som har vært brukt ved tidligere rulleringer av Nasjonal transportplan.

Gjennom behandlingen av Nasjonal transportplan 2014-2023 og oppfølgende vedtak i Storting og regjering, synes det nå klart at InterCity-utbyggingen skal behandles som ett helhetlig prosjekt og forhåpentligvis være gjennomført innen 2030. I tillegg til full utbygging til Lillehammer, Skien og Halden, har regjeringen besluttet også å gi Ringeriksbanen samme

status som de tre andre InterCity-strekningene. Selv om signalene om utbygging av InterCity er positive, gjenstår fortsatt det faktum at det ikke er fattet noe bindende vedtak om utbyggingen, og at finansieringen fortsatt er avhengig av de årlige statsbudsjettene.

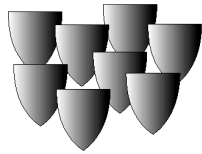
Behandlingen av NTP 2014-2023 gav også klare signaler om styrket finansiering av kollektivtrafikken, uten at det foreløpig synes klart hvordan dette vil skje og i hvilket omfang. Foreløpig kan det også synes som om noen fylker/regioner vil få begrenset tilgang på de foreslåtte finansieringsordningene, eksempelvis synes dette å gjelde for Vestfoldbyene og Mjøsbyene.

Fylkeskommunene har fått økte midler til vedlikehold av fylkesvegene, men etterslepet er fortsatt stort, slik at det er behov for felles påvirkning for fortsatt økning av vedlikeholdsmidlene.

Utviklingen med overføring av gods fra veg til sjø og bane har de siste årene gått i negativ retning, med stadig sterkere vekst i godstransport på veg.

Samferdselsgruppa anbefaler revisjon av Østlandspakka

Spørsmålet om revisjon av Østlandspakka ble diskutert i samferdselsgruppas møte 16. januar. Gruppa mener det vil være nyttig og hensiktsmessig å lage en revidert Østlandspakke – som grunnlag både for intern og ekstern kommunikasjon av felles prioriteringer. Revisjonsarbeidet forutsettes tilpasset arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2027.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
04/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	24.01.2014

Tiltak for å motvirke todelingen i norsk økonomi og næringsliv - videreutvikling av Østlandet som en konkurransedyktig og bærekraftig region

Saken legges fram for diskusjon av samferdselssektorens oppfølging av kontaktutvalgets vedtak om prosjektpakke for å motvirke effekter av todelingen i norsk økonomi og næringsliv. Konklusjonene forutsettes trukket inn i handlingsprogrammet for 2014-2015 og i arbeidet med revisjon av Østlandspakka.

Todelingen i norsk økonomi og næringsliv

Norsk økonomi og næringsliv blir stadig sterkere preget av en todeling mellom oljerelatert virksomhet og annet næringsliv. Dette skillet er blitt mer markert de siste årene.

Noen økonomer mener at det å snakke om en todeling av økonomien er en for grov inndeling, og mener at vi heller burde snakke om en tre- eller firedeling. I den tredelte økonomien behandles offentlig sektor som en egen del. I den firedelte blir i tillegg ikke-oljerelatert næringsliv delt mellom det som er konkurransutsatt fra utlandet og det som er rettet mot innenlandsk etterspørsel i Norge.

Det største skillet i utviklingen går mellom oljerelatert virksomhet og ikke-oljerelatert næringsliv som er konkurransutsatt fra utlandet. En del av sistnevnte næringsliv finnes på Østlandet, og spesielt i innlandsfylkene (Hedmark og Oppland) utgjør dette en vesentlig del av næringslivet. Virkningene av den todelte økonomien er imidlertid betydelige også for Østfold, Vestfold og Telemark. Deler av Buskerud (Kongsbergregionen), Akershus og Oslo har en god del næringsvirksomhet som er oljerelatert. Oslo og Akershus har i tillegg betydelig næringsvirksomhet basert på innenlandsk konsum og etterspørsel, som for tiden er høy.

Tall fra Telemarksforskning viser at de fem fylkene i Norge som har hatt svakest gjennomsnittlig arbeidsplassvekst de siste årene, er Oppland, Østfold, Vestfold, Hedmark og Telemark. Dette underbygger bildet av at næringsutviklingen i store deler av Østlandet etter hvert er blitt svakere enn i andre landsdeler.

Kontaktutvalget har vedtatt å igangsette arbeid med en tverrsektoriell prosjektpakke

Kontaktutvalget har siden høsten 2012 diskutert mulige fellesaktiviteter for å redusere effektene av den todelingen av økonomien og næringslivet som har utviklet seg de senere årene.

Kontaktutvalget gav i møte 25. oktober 2013 sin tilslutning til en foreslått prosjektpakke med følgende tiltaksområder og ansvarlige for gjennomføring:

<i>Tiltaksområde</i>	<i>Ansvarlig for gjennomføring</i>
1. Skog- og trenæringen	Hedmark, med andre interesserte fylkeskommuner
2. Forskningsrelatert nettverksbygging	Akershus, med andre interesserte fylkeskommuner
3. Fylkeskommunale virkemidler	Vestfold, med andre interesserte fylkeskommuner
4. Kompetanse/fag- og etterutdanning	Fagpolitisk utvalg for opplæring og kompetanse
5. Utnytte mulighetene ved IC-utbyggingen	Fagpolitisk utvalg for samferdsel

Ansvarlige for de ulike tiltaksområdene ble bedt om å framlegge et mer konkret forslag til arbeidsopplegg til neste møte i kontaktutvalget – i mars 2014.

Spesielt tiltaksområde 5 vil måtte inngå i handlingsprogrammet for samferdselssektoren, men det kan også forventes innspill fra tiltaksområde 1.

Utnyttelse av mulighetene ved InterCity-utbyggingen

To forhold synes sentrale tilknyttet InterCity-utbyggingen:

- Fortsatt påvirkningsarbeid for raskest mulig utbygging til Lillehammer, Hønefoss, Skien og Halden
- Hvordan optimalisere effektene av vedtatt utbygging?

Fortsatt påvirkning for rask og helhetlig utbygging

Gjennom behandlingen av Nasjonal transportplan 2014-2023 og oppfølgende vedtak i Storting og regjering, synes det nå klart at InterCity-utbyggingen skal behandles som ett helhetlig prosjekt og være gjennomført innen 2030. I tillegg til full utbygging til Lillehammer, Skien og Halden, har regjeringen besluttet også å gi Ringeriksbanen samme status som de tre andre InterCity-strekningene.

Det er imidlertid ikke fattet noe vedtak som gir garanti for den foreslåtte framdrift og som sikrer den finansiering som er nødvendig for at framdriften kan holdes. Fortsatt er det bevilgningen i det enkelte statsbudsjett som styrer framdriften. Det vil derfor være viktig med fortsatt påvirkningsarbeid fra Østlandssamarbeidet for å sikre et vedtak om prosjektgjennomføring og -finansiering for hele InterCity-utbyggingen. Avtalt møte med samferdselsministeren i februar 2014 vil være et ledd i dette arbeidet.

Andre tiltak som kan/bør vurderes:

- Dialog/møte med Østlandets stortingsrepresentanter i Finanskomiteen og i Transport- og kommunikasjonskomiteen
- Felles konferanse med Jernbaneverket for å informere om og påvirke tempo i planprosessene tilknyttet InterCity-utbyggingen

Tilrettelegging for å kunne utnytte effektene av InterCity-utbyggingen

Det pågår, eller er i ferd med å bli startet utbygging (2014) på flere store parseller innen IC-trianglelet:

- Langset – Kleverud, 17 km nytt dobbeltspor på strekningen Eidsvoll – Hamar, skal tas i bruk i 2015 – kostnadsramme 4,9 mrd. kr.

- Holm – Nykirke, 14 km nytt dobbeltspor på Vestfoldbanen, skal være fullført i 2016 – kostnadsramme 5,7 mrd. kr.
- Farriseidet – Porsgrunn, 22 km nytt dobbeltspor på strekningen Larvik – Porsgrunn, skal være fullført i 2018 – kostnadsramme 6,1 mrd. kr.
- Follobanen, 22 km nytt dobbeltspor Oslo – Ski, byggestart 2014, skal være fullført i 2021 – kostnadsramme ca. 20 mrd. kr.

I henhold til NTP 2014-2023 skal det i innen utgangen av 2024 være dobbeltspor til Hamar, Tønsberg og Seut nær Fredrikstad. Innen utgangen av 2026 skal dobbeltsporet også være fullført fram til Sarpsborg, og det skal være tilrettelagt for halvtimesavganger til/fra Skien og Sarpsborg. I tillegg skal det være tilrettelagt for økt godskapasitet på Dovre- og Østfoldbanen.

Med de betydelige investeringer som er i gang, og ytterligere utbygginger som forventes å komme, bør det være tid for å se på hvilke muligheter disse utbyggingene etter hvert åpner for innen nærings- og by-/tettstedsutvikling. Å vise hvordan lokale og regionale myndigheter tar grep for å utnytte og øke effektene av de statlige investeringene som nå gjøres i jernbanen på Østlandet, kan være viktig også i argumentasjonen for å sikre at IC-utbyggingen blir fullført i samsvar med intensjonene.

Arealutvikling rundt stasjonene

Jernbanen er en kapasitetssterk transportform egnet for å dekke framtidig etterspørsel etter transport over lengre strekninger. Som ryggrad i transportsystemet, bør jernbanen baseres på et mest mulig konsentrert utbyggingsmønster rundt stasjonsområder. Derved fremmes også gange og sykkel som transportmiddel til og fra stasjonene.

Tettsteds- og utbyggingsmønstrene i Østlandsområdet er bare delvis orientert mot toget som kommunikasjonsmiddel. Den langsiktige samferdselsplanleggingen må ta utgangspunkt i at det bygges tett rundt jernbanestasjoner, og at det legges opp til gode traseer for mating med buss til stasjoner med et attraktivt togtilbud (frekvens og kapasitet). Fordi det kan bli vanskelig (og lite ønskelig) å benytte arealer i tilknytning til eksisterende stasjonsstruktur til innfartsparkering, er det ønskelig å styre utbyggingsmønsteret slik at også bussens rolle kan styrkes.

Arealstrukturen er ett av de viktigste virkemidlene for å styrke lokalt næringsliv og arbeidstakeres tilgang til større arbeidsmarkeder. Dette er kommunale oppgaver, og det ligger nasjonale og regionale føringer gjennom blant annet rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportutvikling. Østlandssamarbeidet har så langt ikke engasjert seg i dette tema.

Effektiv og miljøvennlig godstransport

Utviklingen i godstransport på bane har nå vært negativ i flere år. De siste årene har det vært flere store driftsavbrudd som følge av ras, flom og utglidninger. Den dårlige driftsstabiliteten har gitt store negative konsekvenser for godstrafikken – både økonomisk, markedsmessig og for jernbanens omdømme som transportør av gods. Den negative utviklingen i godstransport på bane gjør seg gjeldende både innenlands og til og fra utlandet. Andelen av godstrafikken som går med jernbane over Kornsjø har i løpet av få år sunket fra 17 til under 10 prosent. Samtidig er det en sterk økning i lastebiltransporten – daglig passerer nå ca. 2500 lastebiler over Svinesund.

Både tilknyttet arbeidet med revisjon av Østlandspakka og mer kortsiktig foreslås igangsatt et samarbeid med aktuelle partnere for å bidra til bedre forhold for godstransport på sjø og bane.

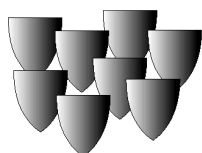
I NTP 2014-2023 er det varslet et arbeid med en bred analyse som skal se nærmere på en effektiv og rasjonell transportmiddelfordeling for gods, og herunder målet om mer overføring av gods fra veg til sjø og bane. Koordineringsansvaret for dette arbeidet er lagt til Statens vegvesen. Sekretariatet har invitert prosjektleder for det tverretatlige arbeidet til møtet i Østlandssamarbeidets fagpolitiske utvalg for samferdsel 24. januar. Som en første oppfølging av denne orienteringen, vil sekretariatet foreslå et arbeidsseminar om godstransport tilknyttet samferdselsgruppas møte 29. april.

Tilrettelegging for sømløs billettering på tvers av fylkesgrensene

Det pågår samarbeid for utvikling av et bedre kollektivt reisetidbud, der kundene skal møte et sømløst nett og et sømløst informasjons- og betalingssystem. Et felles system for reiseinformasjon for alle fylkene på Østlandet har eksistert i flere år, men har et potensiale for videreutvikling. Flere av fylkeskommunene samarbeider om utvikling av kollektivtilbudet. Østfold fylkeskommune, NSB og Ruter har startet et felles prosjekt «Sømløst i sør», med ambisjoner og mål for kundetilbudet i 2020.

En egen arbeidsgruppe innen Østlandssamarbeidet har gjennom mange år arbeidet for å realisere gjennomgående billetteringsløsninger på Østlandet. Dette vil gjøre ”grensekryssende” reiser enklere for kundene og forhåpentligvis bidra til at flere reiser kollektivt. I 2013 ble det oppnådd gjennombrudd i de tekniske forutsetningene for å få til gjennomgående billettering. Staten går nå inn og betaler en stor del av kostnadene for å gjøre nærhetskortene som brukes på Østlandet interoperable. Dessuten er det utviklet mobiltelefonløsninger som også virker på tvers av billettutstedernes områder. Disse er tatt i bruk på flere reiserelasjoner.

Et aktuelt grep fra fylkeskommunene for å gjøre det enklere og mer attraktivt å reise kollektivt, er å sørge for at det snarest blir etablert et opplegg for sømløs billettering på tvers av fylkesgrensene. Det foreslås et arbeidsseminar om denne utfordringen tilknyttet møtet i fagpolitisk utvalg for samferdsel 9. mai 2014, hvor bl.a. Vegdirektoratet og ledelsen i de fylkeskommunale administrasjonsselskapene inviteres til å delta.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
05/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	24.01.2014

Østlandssamarbeidets handlingsprogram 2014-2015

Saken legges fram for diskusjon og synspunkter fra fagpolitisk utvalg – som innspill til sak til kontaktutvalget.

Bakgrunn og tidligere behandling

Kontaktutvalget har lagt til grunn at forslag til handlingsprogram for 2014-2015 skal behandles og vedtas i kontaktutvalgets møte 7. mars 2014.

En første diskusjon av mulige tema i handlingsprogrammet ble gjennomført av samferdselsgruppa i møtet 3. september 2013. Samferdselsgruppas synspunkter ble tatt med til videre diskusjon i fagpolitisk utvalg for samferdsel 20. september 2013. Fagpolitisk utvalg mente at det er aktuelt å videreføre arbeid innen de fleste områder som inngår i handlingsprogrammet for 2012-2013. I diskusjonen framkom bl.a. følgende synspunkter:

- Gjennomføring og tempo i InterCity-utbyggingen er viktigste fellestiltak
- Mer fokus på godsstrømmer – koble oss på den samfunnsanalysen Jernbaneverket har fått i oppdrag å utføre
- Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene er en stor utfordring. Arbeide for å få gjeninnført kompensasjonsordningen for rentekostnader ved transporttiltak i fylkene
- Finansieringen av kollektivtrafikken – er forslagene i NTP tilstrekkelig i forhold til fylkenes behov?
- Bypakker bør kanskje behandles som et eget punkt i kommende handlingsprogram. Fylkeskommunene må selv være aktive i spleiselag og tiltak for å begrense biltrafikken. Knutepunkter og knutepunktsutvikling er viktig for kollektivtrafikken
- Kollektivtrafikk i distriktene også en utfordring – forskjellig fra kollektivtrafikk i byene
- Tema «Klimavennlig drivstoff» bør gis en annen betegnelse
- Transport- og terminalkapasitet (veg og jernbane) for skogindustrien er viktig

Kontaktutvalgets vedtak om å igangsette arbeid med en tverrsektoriell prosjektpakke for å motvirke effektene av todelingen i økonomien og næringslivet må også legges til grunn ved utviklingen av handlingsprogram.

InterCity-utbyggingen

Fortsatt påvirkning for rask og helhetlig utbygging

Inntil det er fattet vedtak som sikrer at InterCity-utbyggingen gjennomføres og fullføres innen 2030, bør det være et kontinuerlig påvirkningsarbeid. Aktiviteter og tiltak må tilpasses det som synes nødvendig og mulig. Aktuelle aktiviteter i 2014 vil/kan bl.a. omfatte:

- Møte med samferdselsministeren i februar
- Dialog/møte med Østlandets stortingsrepresentanter i Finanskomiteen og i Transport- og kommunikasjonskomiteen
- Felles konferanse med Jernbaneverket høsten 2014 for å informere om og påvirke tempo i planprosessene tilknyttet InterCity-utbyggingen

Tilrettelegging for å kunne utnytte effektene av InterCity-utbyggingen

Arealutvikling rundt stasjonene

Utvikling og videreutvikling av byer og tettsteder tilknyttet jernbanen vil være ett av de viktigste virkemidlene for å styrke lokalt næringsliv og arbeidstakers tilgang til større arbeidsmarkeder. Dette er primært en kommunale oppgave, og Østlandssamarbeidet har så langt ikke engasjert seg i dette tema.

Tilrettelegging for sømløs billettering på tvers av fylkesgrensene

Dette vil gjøre ”grensekryssende” reiser enklere for kundene og forhåpentligvis bidra til at flere reiser kollektivt. I 2013 ble det oppnådd gjennombrudd i de tekniske forutsetningene for å få til gjennomgående billettering. Det foreslås å initiere en samarbeidsprosess mellom fylkeskommunene/kollektivselskapene som i første omgang kan resultere i at periodekort for voksne (bl.a. pendlere) kan brukes på tvers av fylkesgrensene, og at verdidelen av elektroniske kort kan brukes i alle fylker på Østlandet, uavhengig av hvem som har utstedt reisekort/billetteringsløsning.

Effektiv godstransport – mer gods på sjø og bane

Den negative utviklingen i godstransport på bane gjør seg gjeldende både innenlands og til og fra utlandet. Både tilknyttet arbeidet med revisjon av Østlandspakka og mer kortsiktig foreslås igangsatt et samarbeid med aktuelle partnere for å bidra til mer effektiv godstransport og overføring av mer gods til sjø og bane. Arbeidet foreslås utviklet bl.a. på basis av den orientering som skal gis til fagpolitisk utvalg for samferdsel i møte 24. januar.

Langsiktig og forutsigbar finansiering av kollektivtrafikken

Behandlingen av NTP 2014-2023 gav klare signaler om styrket finansiering av kollektivtrafikken, uten at det foreløpig synes klart hvordan dette vil skje og i hvilket omfang. Foreløpig kan det også synes som om noen fylker/regioner vil få begrenset tilgang på de foreslåtte finansieringsordningene, eksempelvis synes dette å gjelde for Vestfoldbyene og Mjøsbuene.

Utvikling av knutepunkter for kollektivtrafikken – organisering og finansiering

I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023 (Meld. St. 26 (2012-2013)) er fylkeskommunene gitt et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utviklingen av knutepunkter for kollektivtrafikken og tilliggende områder. Forutsatt at fagpolitisk utvalg for samferdsel gir mandat til en administrativ arbeidsgruppe slik det er foreslått i egen sak, vil et

arbeid tilknyttet dette tema komme i gang 1. halvår 2014. Formålet vil være å følge opp fylkeskommunens ansvar for rolleavklaring og å bidra til en bedre struktur i arbeidet med utvikling av knutepunkter, slik at det blir færrest mulig gråsoner. Dette gjelder ved utforming av felles mål, planprosesser, innsats for gjennomføring av utbyggingsoppgavene og etterfølgende drift av fellesfunksjoner og -arealer.

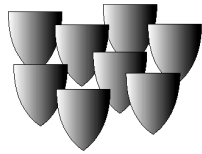
Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene

Fylkeskommunene har fått økte midler til vedlikehold av fylkesvegene, men etterslepet er fortsatt stort, slik at det er behov for felles påvirkning for fortsatt økning av vedlikeholdsmidlene.

Spesielle tiltak for mer miljøvennlig transport

De fleste fylkeskommunene arbeider med å få på plass en ladeinfrastruktur for elbiler. . Samtidig med utbygging av vanlige ladestasjoner er det ønskelig å få på plass en struktur med hurtigladestasjoner, spesielt i de store transportkorridorene mellom byene.

Flere av fylkeskommunene er også engasjert i forskning og bruk av annet klimavennlig drivstoff, som hydrogen og bioenergi. Samferdselsgruppa og fagpolitisk utvalg bør kunne fungere som fora for gjensidig informasjonsutveksling og tiltak/prosjekter for mer miljøvennlig transport, og dermed også som plattform for eventuelle nye samarbeidsprosjekter.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
06/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	24.01.2014

Innspill til møte med samferdselsministeren i 27. februar 2014

Saken legges fram for fagpolitisk utvalg for innspill til momenter som bør diskuteres med samferdselsministeren i møte 27. februar 2014.

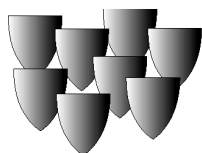
Bakgrunn for saken

Etter forespørsel fra Østlandssamarbeidet er det avtalt møte med samferdselsministeren 27. februar kl 10-11. Det var opprinnelig lagt opp til at Østlandssamarbeidets delegasjon skulle bestå av leder og nestleder i kontaktutvalget sammen med leder av fagpolitisk utvalg for samferdsel. Det er senere blitt klart at kontaktutvalgets nestleder ikke vil ha mulighet til å stille, og fylkesordfører I Akershus er derfor blitt bedt om å delta som tredje medlem i den politiske delegasjonen.

InterCity-utbyggingen forutsettes å være et hovedtema på møtet med samferdselsministeren. Andre aktuelle tema kan være:

- Tiltak for å styrke godstransport (inkl tømmertransport) med bane
- Forutsigbar og økt finansiering av kollektivtrafikken
- Økte midler til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene

Østlandssamarbeidet har lovet å oversende departementet en liste med momenter som ønskes diskutert i møtet 27. februar.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
07/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	24.01.2014

Refusjon for skoleskyss – oppfølging i regi av KS

Informasjon til orientering for fagpolitisk utvalg.

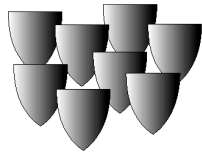
Etter anbefaling fra fagpolitisk utvalg for samferdsel, fattet kontaktutvalget i møte 8. mars 2013 følgende vedtak i sak 4/13:

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

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

Brev med anmodning til KS ble oversendt 18. mars. Saksbehandler i KS har opplyst at saken har vært diskutert i KS sitt rådmannsutvalg. Rådmannsutvalget ønsket ikke å gå inn i saksområdet gjennom et vedtak, men ønsket at KS skulle skaffe seg et bredt kunnskapsgrunnlag gjennom et FoU-prosjekt. Dette ble fremmet for KS sitt hovedstyre som behandlet FoU-søknader i sitt møte 13.12.2013. Temaet skyss av skoleelever gikk gjennom nåløyet. Det innebærer at det blir lyst ut et slikt prosjekt på bakgrunn av dette vedtaket.

FoUen vil danne grunnlag for KS sin videre involvering.



Saksnr	Utvalg	Møtedato
08/14	Fagpolitisk utvalg for samferdsel	24.01.2014

Innspill til handlingsplan for Regjeringens Tyskland-strategi

Fagpolitisk utvalg for samferdsel gir sin tilslutning til at konklusjoner fra kommisjonsmøtet med Schleswig-Holstein 15. januar 2014 – om betydningen av og aktivt engasjement i forhold til transportkorridorer nord-sør mellom Norge og Kontinentet - kan utgjøre innspill til Regjeringens Tyskland-strategi. Innspillet forutsettes å inngå i behandling av tilsvarende sak i internasjonalt fagpolitisk utvalg 31. januar 2014.

Bakgrunn

Internasjonal administrativ arbeidsgruppe innen Østlandssamarbeidet behandlet i sitt møte 9. januar bl.a. sak om innspill til regjeringens Tyskland-strategi, som forberedelse av tilsvarende sak til behandling i internasjonalt fagpolitisk utvalg 31. januar. Internasjonal administrativ gruppe foreslo at Østlandssamarbeidet bør prøve å få inn noe mer konkret om transportkorridorer og utbygging av infrastruktur for jernbane og veg. Gruppen foreslo at dette diskuteres med den administrative samferdselsgruppa og fagpolitisk utvalg for samferdsel, før møtet i internasjonalt fagpolitisk utvalg 31. januar. Den administrative samferdselsgruppa mener at fokus på, og tilknytning til, europeiske transportkorridorer er viktig.

Regjeringen har hatt egen Tyskland-strategi siden 1999

Det bilaterale forholdet mellom Norge og Tyskland er omfattende og meget godt, og det er løpende kontakter på politisk nivå og embetsnivå. Regjeringen har sett det som viktig at vi har en helhetlig, strategisk og koordinert tilnærming i Norges bilaterale samarbeid med Tyskland. Målsettingene med Tyskland-strategien er å:

- fremme en helhetlig norsk politikk overfor Tyskland med utgangspunkt i en samlet europapolitikk og ønsket om et bredest mulig samarbeid med Tyskland i nordområdene
- intensivere og utvide de bilaterale kontaktene med Tyskland på alle plan med sikte på å skape forståelse for og støtte til norske synspunkter i strategiske spørsmål
- øke bevisstheten om Norge i Tyskland og Tyskland i Norge
- bygge opp under et enhetlig, tydelig og sterkt omdømme for Norge i Tyskland.

En interdepartemental gruppe ledet av Utenriksdepartementet (UD) koordinerer oppfølging av strategien og gruppa har to møter pr. år. Østlandssamarbeidet deltar administrativt i gruppa med koordinator for samarbeidet med Schleswig-Holstein.

Østlandssamarbeidets forhold til strategidokumentet

Den norske regjeringens Tyskland-strategi har siden den første ble presentert høsten 1999 vært et felles tema i samarbeidet med Nord-Tyskland og spesielt ifht. Schleswig-Holstein. Strategien har gitt legitimitet fra nasjonalt nivå til samarbeidet (top-down) samtidig som vi har forsøkt å bidra med konkrete innspill til handlingsprogrammet for strategien (bottom-up).

Handlingsplanen for Tysklandsstrategien legger vekt på følgende områder/tema:

- Nordområdene, klima og energi
- Forsvars- og sikkerhetspolitikk
- Kultursamarbeid, profilering og nettverksbygging
- Forskning og utdanning
- Økonomi og næringsliv
- Regionalt samarbeid (her er samarbeidet mellom Østlandsfylkene og Schleswig-Holstein spesielt nevnt).

Tyskland er et viktig samarbeidsland for Norge og et viktig marked for norsk næringsliv og turisme. Østlandsfylkenes lange kontakt med delstatsmyndighetene i Schleswig-Holstein, og med de øvrige Nordtyske delstatene gjennom Østersjø- og Nordsjø-samarbeidet, har skapt gode nettverk og godt samarbeidsklima. Dette kan utnyttes framover både i forbindelse med europapolitisk arbeid (lobbyarbeid inn mot EUs institusjoner og dialog rundt tema av betydning også for regionene i Norge), i tilknytning til europeiske prosjekt (partnerskap) og for bilaterale samarbeidsprosjekt.

Rullering av regjeringens Tyskland-strategi våren 2014

Tyskland blir bare viktigere som samarbeidspartner, og landet har en helt annen og forsterket rolle i dagens Europa enn tilfellet var ved de seneste endringene i 2007 og 2010.

Strategidokumentet skal fortsatt kun angi målsetningene ved arbeidet innenfor prioriterte sektorer. Handlingsplanen skal være et levende dokument som gir oss muligheten til å innta nye områder.

Nåværende tekst på området «regionalt samarbeid» i handlingsplanen:

«1.9 Regionalt samarbeid

Målsetting: Styrke samarbeidet mellom de tre nordlige tyske delstatene og norske lokale og regionale myndigheter.

Bakgrunn: Tysklands føderale system innebærer at mye kompetanse og myndighet ligger på delstatsnivå. Derfor bør man tilrettelegge for og styrke den allerede brede kontakten mellom norske og tyske kommuner, fylker og delstater. Det regionale samarbeidet med Tyskland konsentrerer seg om de tre nordtyske delstatene; Schleswig-Holstein, Hamburg og Mecklenburg-Vorpommern, som sammen har et sterkt engasjement på det subregionale plan i Østersjø-samarbeidet. Østlandssamarbeidet har en egen samarbeidsavtale med Schleswig-Holstein.

Tiltak:

- *Følge opp og videreutvikle det regionale samarbeidet med Nord-Tyskland. Ansvarlig: Utenriksdepartementet i samarbeid med Kommunenes Sentralforbund, Østlandssamarbeidet, ambassaden i Berlin og generalkonsulatet i Hamburg.*

- *Utnytte Norge som partnerland på Hafengeburtstag i 2011 til å styrke Østlandssamarbeidets regionale engasjement i Nord-Tyskland. Ansvarlig: Generalkonsulatet og ambassaden.*
- *Opprette en rubrikk for regionalt samarbeid på Norgesportalen, der norske kommuner og fylkeskommuner halvårlig oppfordres til å registrere samarbeidsprosjekter med Tyskland. Ansvarlig: Ambassaden.»*

Forslag til innspill til UD – basert på behandling i kommisjonsmøte 15. januar 2014

Tekst under samferdsel i eksisterende handlingsplan fra 2010 er gjengitt i vedlegg. Som det framgår, er teksten meget generell, og som innspill fra Østlandssamarbeidet til ny handlingsplan foreslås tatt inn momenter om transportkorridorer basert på etterfølgende konklusjoner fra kommisjonsmøtet mellom Schleswig-Holstein og fylkeskommunene på Østlandet 15. januar 2014:

Proposal for actions in 2014/2015:

- To follow the work concerning the north-south axis of the TEN-T multi-modal Core Network - linking Norway to Europe via Sweden, Denmark and Northern Germany (Schleswig-Holstein/Hamburg). Both Schleswig-Holstein and ENCN should play an active role, among others through participation in different Interreg-projects contributing to enhance such a development.
- To exchange information and inform each other about the development of intermodal hubs through supplementary transport corridors between northern Germany and Scandinavia

Vedlegg

Handlingsplan for Tyskland – forslag til tekst under «Samferdsel»

1.4 Samferdselssamarbeid

1.4.1 Luftfart

Målsetting: Å sikre et tilfredsstillende felleseuropeisk implementeringsregelverk for utforming av lufthavner med tilstrekkelig grad av fleksibilitet.

Bakgrunn: Forordning 1108/2009 er det formelle grunnlaget for utvidelse av det europeiske flysikkerhetsbyrået EASAs ansvarsområde til å omfatte lufthavner, lufttrafikkjenester og flysikringstjenester. I forordningen er det fastsatt grunnleggende krav for dette området, men gjennomføringsregelverket er ennå ikke utviklet. Implementeringsregelverket vil bli fastsatt av Kommisjonen etter forslag fra EASA (European Aviation Safety Agency). EASA vil i prosessen frem mot ferdigstilling av regelverket ultimo 2010 bistås av GASR (Group of Aerodrome Safety Regulators). Denne gruppen er en uformell sammenslutning av 30 europeiske land, deriblant Tyskland.

Norge har mange små regionale lufthavner i distriktene, og ved flere av disse er det utfordringer knyttet til vær og topografi som gir utfordringer i forhold til å oppfylle forordningens krav om sikkerhetsnivå på lufthavner. Det er således viktig at implementeringsregelverket åpner for alternative måter å nå det fastsatte trygghetsnivået gjennom kompensierende tiltak. I arbeidet med å medvirke til at endelig implementeringsregelverk får den fleksibiliteten som er nødvendig sett ut i fra norske forhold, er Tyskland en viktig meningsfelle å fortsette å trekke veksler på og få støtte fra i utviklingen av dette regelverket. Oppfølging av dialogen som har vært med Tyskland hittil gjennom kontakt på statsrådsnivå og departementsnivå vil fremover i første rekke skje på ekspertnivå i ulike arbeidsgrupper m.v.

Tiltak:

- Fortsatt samarbeid og dialog med Tyskland om utviklingen av implementeringsregelverk for utformingen av lufthavner. Ansvarlig: Samferdselsdepartementet.

1.4.2

Jernbane

Målsetting: Å styrke driftsstabiliteten på norsk jernbane gjennom å utveksle erfaringer med andre land som har tilsvarende utfordringer.

Bakgrunn: Driftsstabiliteten innen norsk jernbane er ikke god nok. Det arbeides med å gjøre denne vesentlig bedre. Fra norsk side erfarer vi at en også i Tyskland opplever en del av utfordringene vi har i Norge, ikke minst knyttet til en del klimatiske forhold.

Tiltak:

- Sammen med Jernbaneverket og NSB vurderes å kontakte rette instanser i Tyskland med tanke på å utveksle erfaringer knyttet til å håndtere driftsrelaterte utfordringer innen jernbane og hvordan disse kan løses. Ansvarlig: Samferdselsdepartementet.