

Dato: 28.05.2020

INNKALLING TIL MØTE I FOLLORÅDET FREDAG 5. JUNI

Sted: Enebakk rådhus, kommunestyresalen

Tid: Kl. 0900 - 1300

DAGSORDEN:

SAK 19/20	SAK: GODKJENNING AV INNKALLING OG DAGSORDEN
SAK 20/20	SAK: GODKJENNING AV REFERAT (UTKAST) FRA MØTE 3. APRIL
SAK 21/20	SAK: DRØFTINGS- OG ORIENTERINGSSAKER
SAK 22/20	SAK: HØRINGSINNSPILL – NTP 2022 – 2033
SAK 23/20	SAK: FOLLORÅDETS ÅRSMELDING FOR 2019
SAK 24/20	SAK: FOLLORÅDETS REGNSKAP FOR 2019
SAK 25/20	SAK: AGGRATOR INKUBATOR ÅS AS – TILSKOTT FOR 2020
SAK 26/20	SAK: VIKEN KONTROLLUTVALGSSEKRETARIAT IKS - OPPNEVNING AV MEDLEM TIL VALGKOMITÉEN
SAK 27/20	SAK: FOLLORÅDETS MØTEPLAN FOR HØSTEN 2020
SAK 28/20	SAK: ORIENTERINGER FRA RÅDMANNSKOLLEGIET/LEDELSEN
SAK 29/20	SAK: REFERATSAKER
SAK 30/20	SAK: EVENTUELT

Med hilsen

Hans Kristian Solberg
leder

Kari Marie Swensen
daglig leder

SAKSLISTE:**SAK 19/20 | SAK: GODKJENNING AV INNKALLING OG DAGSORDEN**

Innkalling og dagsorden er lagt ut på <http://www.follo.no>.

Forslag til vedtak:

Innkalling og dagsorden godkjennes.

SAK 20/20 | SAK: GODKJENNING AV REFERAT (UTKAST) FRA MØTE 3. APRIL

Utkast til referat er lagt ut på <http://www.follo.no>.

Forslag til vedtak:

Referatet godkjennes.

SAK 21/20 | SAK: DRØFTINGS- OG ORIENTERINGSSAKER

1. Viken fylkeskommune – fylkesråd for distrikt og fylkesvei, Olav Skinnest, og fylkesråd for kollektivtrafikk, Kristoffer Robin Haug, inviterer til en-til-en møte med regionrådet. Tema er:

- Organisering av samferdsel i Viken fylkeskommune etter regionreformen
- Temastrategi for samferdsel – En samling av overordnede føringer for fylkesveier og kollektivtransport som grunnlag for utarbeidelse av handlingsprogram 2022-2025
- NTP – dialog om fylkeskommunens innspill til NTP så langt
- Eventuelle spørsmål/tema

Follorådet er opptatt av hvilke langsiktige strategier Viken har for gjennomføring av utbygging av fylkesveier og ønsker dialog om følgende problemstillinger:

- Momsrefusjonsavtaler – Follorådet ønsker at Viken fylkeskommune vedtar å tilby momsrefusjonsavtaler. Dette er et viktig virkemiddel i en tid med knappe offentlige midler til samferdsel, og sterke statlige ønsker om at fylkeskommuner og kommuner skal bidra til å holde produksjonen i samfunnet oppe og som vil kunne være et virkemiddel i utviklingen av regional plan
- Fordelingen av trafikksikkerhetsmidler for 2020 – når kan disse forventes fordelt? Sen fordeling gir en stor utfordring for kommunene mtp å få gjennomført prosjektene i 2020. Kan midler som fordeles i 2020 brukes til gjennomføring av prosjekter også i 2021?
- Det er viktig for kommunene å kunne ta i bruk de virkemidlene som finnes for å kunne komme i gang med utbygging

- Virkemiddelbruk for å sikre oppfølging av by- og tettstedsutvikling i den regionale planen
- Fylkeskommunen sitter på et begrenset virkemiddelapparat - blinke ut de strekkene som er tatt ut - tiltaksmidlene på TS
- Fylkeskommunen må ha et detaljert forhold til handlingsplan for fylkesveier
- Hvordan tenker fylkeskommunen å differensiere mellom de ulike delene av Viken
- Eventuelle andre spørsmål som tas i møtet

2. Orientering om status for plan for LHBT+ i kommunene
v/ Jon Martin Larsen

Det arbeides fremdeles med finansieringen av planarbeidet, jfr. vedlagte oppdaterte status i saken.

SAK 22/20	SAK: HØRINGSINNSPILL – NTP 2022 - 2033
------------------	---

Samferdselsdepartementet har sendt på høring transportvirksomhetenes svar på oppdragene med høringsfrist 1. juli 2020, se link til høringsbrev og svar på oppdrag. Selv om kommuner og regionråd ikke står på høringslisten (unntatt Osloregionen), inviteres likevel andre til å gi hørings svar. Areal- og samferdselsgruppen i Follo har utarbeidet forslag til høringsinnspill for Folloregionen, jf. vedlagte saksfremlegg. Aktuelle saksdokumenter kan lastes ned fra nedenstående linker:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---nasjonal-transportplan-2022-2033---ransportvirksomhetenes-svar-pa-oppdrag-fra-departementet/id2693954/?expand=horingsbrev>

<https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/ntp-2022-2033-i-arbeid-ny-nasjonal-transportplan-2022-2033---i-arbeid/oppdrag-til-virksomhetene/id2643273/>

Osloregionens innspill til NTP 2022-2033 sendt Samferdselsdepartementet den 14. mai, vedlegges.

Forslag til vedtak:

Follorådet støtter i hovedsak innspillene fra Viken fylkeskommune til det pågående arbeidet med NTP 2022-2033. I tillegg oversendes følgende innspill fra Follorådet:

1. Jernbanen skal være selve ryggraden i kollektivtransporten og krever sterk statlig satsing. Åpningen av Follobanen i desember 2022, utbyggingen av dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad og videre Intercity-utbygging med dobbeltspor mot Halden, gir potensial for at en høy andel personreiser i vår region kan skje effektivt med tog, samtidig som det bidrar til et utvidet bo- og arbeidsmarked. Follorådet mener den sterke satsingen på jernbane i forrige NTP må videreføres og forsterkes i ny Nasjonal

transportplan 2022-33, inkludert sikring av videre fremdrift for Intercity-utbygging i sørkorridoren.

2. Follorådet forventer sterk innsats og høy prioritering av Follobanen slik at ikke ytterligere forsinkelser inntreffer. Videre forventer Follorådet at oppgradering av infrastruktur og stasjoner på Østfoldbanens indre linje (Vestby-Oslo), blir høyt prioritert fra 2023, slik at det kan legges til rette for hyppigere avganger for de fullstoppende lokaltogene på denne strekningen når Follobanen åpner og kapasitet frigjøres.
3. Follorådet mener ny jernbanetunnel Oslo-Lysaker må prioriteres og sikres videre fremdrift i ny NTP. Kapasiteten gjennom Oslo er i dag en flaskehals for å kunne øke togtrafikken inn og ut av Oslo.
4. Follorådet viser til at selv om jernbanen er viktig, er bussen selve arbeidshesten i transportsystemet. For mange innbyggere i både Follo og Viken er bussen det eneste kollektivtilbudet der de bor. Hyppige avganger, god fremkommelighet i veisystemet, sanntidsinformasjon og universell utforming av holdeplasser, samt gode overganger til andre transportmidler er viktig for at bussen skal være et reelt alternativ til bilen i distriktene. Fylkeskommunene må sikres tilstrekkelig finansiering til å kunne prioritere et godt busstilbud til alle.
5. Mange byer og tettsteder i Follo er omkranset av fylkesveier, der bolig- og næringsutvikling i tråd med regional plan for areal og transport krever ombygging av fylkesveier til bygater. Follorådet mener Viken må få økte budsjettammer for å kunne imøtekomme behovet for tilrettelegging for myke trafikanter og fremkommelighet for buss, slik at man unngår at manglende finansiering til disse fylkesveiene blir en flaskehals i byutviklingen.
6. Follorådet mener det må settes av større økonomiske rammer for å ivareta trafiksikkerheten og manglende vedlikehold langs fylkesveier. Mange av disse fylkesveiene er også skoleveier. Skal vi øke andelen barn og unge som trygt kan sykle og gå til skole og fritidsaktiviteter må det satses ytterligere på å trygge disse strekningene.
7. Follorådet støtter opp om arbeidet med byvekstavtaler, som ble introdusert i forrige NTP, og der Nordre Follo kommune nå er part. Byvekstavtalen er ment som en viktig arena der stat, fylke og kommuner kan inngå forpliktende samarbeid om en mer integrert og samordnet areal- og transportutvikling. Byvekstavtalene bør styrkes og videreføres i ny NTP.
8. Follorådet forventer at gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet går som planlagt og blir prioritert høyt i ny NTP. Strekningen er siste utbyggingsetappe i en viktig hovedferdselsåre mot Sverige, og skal bidra til økt trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet og gjøre at tung- og gjennomfartstrafikken ledes utenom byer og tettsteder.

9. Follorådet mener det må prioriteres en ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark. Dette vil avlaste og forhindre at tungtransporten ledes gjennom Vestby sentrum og gi bedre trafiksikkerhet og kapasitet i veinettet.
10. Vedrørende Konseptvalgutredning for ny veiforbindelse øst for Oslo, viser Follorådet til sin høringsuttalelse til Statens vegvesen av brev 06.04.2020.
11. Follorådet støtter ambisjonen om mest mulig gods fra vei til bane av hensyn til klimamål og trafiksikkerhet. Follorådet er imidlertid bekymret for hva planene om økt godstransport på Østfoldbanen vil bety for støybelastningen i de tettbygde strøkene og prioriterte vekstområder i bybåndet, når det her fortettes og bygges ut i tråd med regional plan for areal og transport. Det oppfordres til å sette i gang arbeid med å finne andre baneløsninger som kan få godstrafikken bort fra Østfoldbanens indre linje.
12. Follorådet oppfordrer til videre utredninger av en ny togtrasé mellom Oslo og Stockholm, med mål om reisetid på i underkant av 3 timer, jf. utredning av selskapet Oslo-Stockholm 2.55 og tidligere utredning gjort av det svenske Trafikverket.

SAK 23/20	SAK: FOLLORÅDETS ÅRSMELDING FOR 2019
------------------	---

Det er utarbeidet årsmelding for Follorådet for 2019, jf. vedlagte utkast. Iht. vedtektene er det Follorådet som skal godkjenne årsmeldingen.

Forslag til vedtak:

Follorådet tar årsmelding for 2019 til orientering.

SAK 24/20	SAK: FOLLORÅDETS REGNSKAP FOR 2019
------------------	---

Regnskapet for Follorådet 2019 føres som en integrert del av Oppegård kommunes regnskap for 2019, jf. vedlagte saksfremlegg og regnskapsoversikt, samt revisorbekreftelse. Iht. vedtektene er det Follorådet som skal godkjenne regnskapet.

Forslag til vedtak:

1. Follorådet godkjenner regnskapet med revisorbekreftelse for 2019.
2. Mindreforbruket på kr 273 052 avsettes til bundet fond.
3. Fondet reduseres ved at overføringer til Follorådet reduseres med halvparten i 2021 (slik som for 2020).

SAK 25/20**SAK: AGGRATOR INKUBATOR ÅS AS – TILSKOTT FOR 2020**

Follorådet har støttet Inkubator Ås siden oppstarten i 2015 og er forankret i Samarbeidsplattformen for næringsutvikling i Follo.

Arbeidsutvalget foreslår at Follorådet – som budsjettert for 2020 – bevilger driftsstøtte til selskapet som tidligere år, jf. vedlagte saksfremlegg og virksomhetsrapport 2019.

Forslag til vedtak:

Follorådet bevilger inntil kr 100 000 i driftsstøtte til Aggrator Inkubator Ås AS for 2020.

SAK 26/20**SAK: VIKEN KONTROLLUTVALGSSEKRETARIAT IKS – OPPNEVNING AV MEDLEM TIL VALGKOMITÉEN**

Sekretariatsleder i ROKUS har bedt Follo oppnevne en representant til valgkomiteen i det nye Viken kontrollutvalgssekretariat IKS, jf. vedlagte epost datert 30. april d.å.

Kontrollutvalgssekretariatene i Follo (FIKS), Buskerud (KUBIS) og Romerike (ROKUS) slår seg som kjent sammen til Viken kontrollutvalgssekretariat IKS. Selskapsavtalen er til behandling i eierkommunene. Selskapet er teknisk sett en utvidelse av ROKUS IKS, med ny selskapsavtale og nytt navn. Selskapet vil etter planen starte opp fra 1.7.2020.

Representantskapet i ROKUS oppnevnte valgkomite i møtet 23.4.20 som skal bestå av en representant fra hver region, se vedlagte saksutskrift. I denne forbindelse bes Follo oppnevne en representant til valgkomiteen.

Daglig leder har fått opplyst at Buskerud vil oppnevne Andreas Muri til valgkomiteen. Han vil være medlem i det nye representantskapet i Viken kontrollutvalgssekretariat fra Drammen kommune.

Forslag til vedtak:

Tas i møtet.

SAK 27/20**SAK: FOLLORÅDETS MØTEPLAN FOR HØSTEN 2020**

Arbeidsutvalget har utarbeidet forslag til møteplan for høsten 2020, jf. vedlegg.

Forslag til vedtak:

Follorådet tar forslag til møteplan for høsten 2020 til orientering.

SAK 28/20	SAK: ORIENTERINGER FRA RÅDMANNSKOLLEGIET/LEDELSEN
------------------	--

Fra rådmennene:

- Aktuelle saker i rådmannskollegiet (møte 8. mai)
-

Fra ledelsen:

-
-

SAK 29/20	SAK: REFERATSAKER
------------------	--------------------------

1. Follorådets brev til Stortingets Utdannings- og forskningskomite angående universiteter og høgskolers rett til å eie egne bygninger
2. Protokoll fra styremøte i Osloregionen den 29. april, jf. vedlegg
3. Osloregionens brev til Stortingets Utdannings- og forskningskomite angående universiteter og høgskolers rett til å eie egne bygninger
4. Osloregionens brev til Kommunal- og moderniseringsdepartementet om kompensasjon i forhold til konsekvenser av korona
5. Osloregionens høringsuttalelse til Klimakur 2030.
6. Brev datert 31. mars d.å. fra Viken fylkeskommune angående avslag på søknad om tilskudd over Regionalt Innovasjonsprogram for Oslo og Akershus 2020 – til prosjektet «Forprosjekt innovasjonssenter – oppfølging av Samarbeidsplattformen for Follo».
7. Follorådets høringsinnspill datert 6. april d.å. til Statens Vegvesen angående KVVU for vegforbindelser øst for Oslo, jf. Follorådets sak 15/20.
8. Brev fra Viken fk datert 27. mai 2020 angående medlemskontingent til Follorådet.

SAK 30/20	SAK: EVENTUELT
------------------	-----------------------

REFERAT (UTKAST) FRA MØTE I FOLLORÅDET
FREDAG 3. APRIL KL. 0900 – 1030
Sted: Teams Microsoft Office

Til stede:

Hans Kristian Solberg, ordfører Enebakk kommune
Ola Nordal, ordfører Ås kommune
Truls Wickholm, ordfører Nesodden kommune
Hanne Opdan, ordfører Nordre Follo kommune
Tom Anders Ludvigsen, ordfører Vestby kommune
Hans Kristian Raanaas, ordfører Frogn kommune
Trine Christensen, rådmann Ås kommune
Sjur Authen, rådmann Vestby kommune
Harald K. Hermansen, rådmann Frogn kommune
Kjersti Øiseth, rådmann Enebakk kommune
Wenche Folberg, rådmann Nesodden kommune
Jane Short-Aurlien, ass. rådmann Nordre Follo kommune
Kristoffer Robin Haug, fylkesråd Viken fylkeskommune
Lasse Narjord Thue, spesialrådgiver fylkesrådsleders kontor Viken fylkeskommune
Kari Marie Swensen, daglig leder sekretariatet

DAGSORDEN:

SAK 11/20	SAK: GODKJENNING AV INNKALLING OG DAGSORDEN
SAK 12/20	SAK: GODKJENNING AV REFERAT (UTKAST) FRA MØTE 7. FEBRUAR
SAK 13/20	SAK: DRØFTINGS- OG ORIENTERINGSSAKER
SAK 14/20	SAK: FELLES KLAGENEMND FOR INTERKOMMUNALE SELSKAPER SOM ER EGNE RETTSSUBJEKTER
SAK 15/20	SAK: HØRINGSINNSPILL – KVV FOR VEGFORBINDELSER ØST FOR OSLO
SAK 16/20	SAK: ORIENTERINGER FRA RÅDMANNSKOLLEGIET/LEDELSEN
SAK 17/20	SAK: REFERATSAKER
SAK 18/20	SAK: EVENTUELT

Hans Kristian Solberg
leder

Kari Marie Swensen
daglig leder

SAKSLISTE:

SAK 11/20	SAK: GODKJENNING AV INNKALLING OG DAGSORDEN
------------------	--

Vedtak:

Innkalling og dagsorden godkjennes.

Ordfører Hanne Opdan oppfordret til at mikrofonen er avskrudd når man ikke har ordet, samt at ordførerne har på bilde, og at avstemminger gjøres ved at de som er mot, gir tydelig beskjed.

Ordfører Truls Wickholm ønsket at møtene gjennomført på Teams også har med inviterte eksterne gjester som holder en presentasjon/orientering for Follorådet, og dermed kan opplyse en sak under møtet.

SAK 12/20	SAK: GODKJENNING AV REFERAT (UTKAST) FRA MØTE 7. FEBRUAR
------------------	---

Vedtak:

Referatet godkjennes.

SAK 13/20	SAK: DRØFTINGS- OG ORIENTERINGSSAKER
------------------	---

1. Viken fylkeskommune – regional planstrategi (heretter fast på dagsorden)

Lasse Narjord Thue, Viken fk, orienterte kort om status for arbeidet med regional planstrategi i Viken. Mange av de planlagte medvirkningsmøtene i mars ble dessverre avlyst grunnet korona, men om lag halvparten var allerede gjennomført 12.mars. Det vil bli invitert til digitale arenaer for medvirkning og prioritering i april. Det jobbes videre i tråd med opprinnelig fremdriftsplan, det vil si at forslag til planstrategi sendes på høring til kommunene i midten/slutten av juni. Og at høringsfrist blir midten/slutten av september.

2. Presentasjon av Sofienlundsenteret på Nesodden – Stiftelsen Sofienlund

På grunn av Covid-19 ble informasjon/presentasjon sendt direkte til Follorådet i forkant av møtet, jf. vedlegg.

3. Orientering om reiseliv og turisme i Follo

Saken utsettes til neste møte den 5. juni. Knut Aandal inviteres til å delta på møtet.

4. Orientering om status for plan for LHBT+ i kommunene

På grunn av Covid-19 ble skriftlig notat om saken sendt ut i forkant, jf. vedlegg.

Ordfører Truls Wickholm opplyste at Sparebankstiftelsen i uke 14 har gitt 1,7 mill. kroner til prosjektet. Jon Martin Larsen fortsetter samtale med Høyskolen Kristiania og de andre universitetene om stipendiat-stilling som vil kunne dekke inn resten av de nødvendige prosjektmidlene, samtidig som han etter påske vil jobbe med søknad til Forskningsrådet. Midlene fra stiftelsen kan da gå inn som nødvendig egenkapital.

Uten stipendiatstilling, som er svært vanskelig å få, men med maksstøtte fra Forskningsrådet på 1,7 mill, så vil det være et finansieringsbehov på til sammen 1,4 mill igjen fordelt på fire år igjen å dekke inn. (1,4 mill delt på fire er 350.000 hvert år, og delt på eventuelt seks kommuner over fire år, for å eksperimentere med den tanken, blir det rett under 60.000 kroner per kommune per år for blant annet å få egne handlingsplaner og innsikt i levekår og minoritetskommunikasjon.)

Det foreslås å bruke Follorådets midler til rest-finansieringen. Rådmannskollegiet og daglig leder avklarer det økonomiske i eget møte før Follorådets møte den 5. juni.

5. NTP 2022-2033: Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet

Follorådet ønsker å sende høringsinnspill til SD om transportvirksomhetenes svar på oppdragene med høringsfrist 1. juli 2020. Rådmannskollegiet utarbeider forslag til innspill fra Follorådet.

6. Follobanen – økte kostnader og tidspunkt for ferdigstillelse av prosjektet

Regjeringen la fredag 27. mars frem stortingsmelding nr. 17 «Noen saker om jernbane», der det varsles om økte kostnader og forsinkelser på Follobanen, jf. vedlagte melding pkt. 2.2.

Follorådet bør avklare videre oppfølging i saken.

SAK 14/20	SAK: FELLES KLAGENEMND FOR INTERKOMMUNALE SELSKAPER SOM ER EGNE RETTSSUBJEKTER
-----------	---

Det er reist spørsmål om det kan være praktisk med en felles klagenemnd for alle IKSene.

En egen klagenemnd for de interkommunale selskapene i kommunen er ikke kommunens «ordinære» klagenemnd. Det er selskapets øverste organ som skal opprette slik(e) klagenemnd(er)- dvs. representantskapet. De(nne) vil være klageinstans- dvs. avgjøre klager med endelig virkning. Underinstansbehandlingen må finne sted i det enkelte IKS. Det må også etableres en sekretariatsordning for innkalling, protokoll og annet fasilitering. Ansvaret for at dette kommer i orden påhviler det enkelte IKS og representantskapet.

Advokat Vibeke Resch-Knudsen har utarbeidet et notat i saken, jf. vedlegg.

Forslag til vedtak:

Follorådet foreslår at det enkelte representantskap vedtar et likt sammensatt klageorgan for de interkommunale selskapene i Follo.

SAK 15/20	SAK: HØRINGSINNSPILL – KVVU FOR VEGFORBINDELSER ØST FOR OSLO
------------------	---

Høringsfristen ble utsatt til 6. april.

Forslag til vedtak:

Follorådet støtter anbefalingen om utbygging av konsept 5 Minimum vest-øst. Konsept 5 har klart minst negative konsekvenser for miljø, klima, jordvern, natur og friluftsliv og bygde omgivelser, og koster klart minst. Tiltaket kan gjennomføres relativt raskt og oppfyller de viktigste samfunnsmålene samtidig som det ikke bidrar til uønsket trafikkvekst.

Leder Hans Kristian Solberg fremmet følgende endringsforslag:

1. «Follorådet vil anbefale traséen i konsept 2c som basis for videre utredning (ikke som motorvei). Trasévalg må vurderes nøye. Som KVVU-rapporten påpeker er det spesielt forbi Kirkebygda mange hensyn som må vurderes. Traséen må vurderes som en helhetlig ring 4 løsning. Vi viser til at Enebakk kommunestyre ikke ønsker fire felts motorvei gjennom sin kommune.
2. Hvis rapportens anbefaling om konsept 5 minimum vest-øst skal gjennomføres, vil det fortsatt være nødvendig med oppgradering og utbedring (inkl. trafikksikkerhetstiltak) også av fylkesvei 120 gjennom Enebakk. Det er urealistisk å forvente at all omkjøringstrafikk da vil gå østfor Øyeren, og at trafikkbelastningen ikke vil øke gjennom Enebakk.
3. Follorådet vil peke på at korteste vei mellom Elvestad og tilkobling til E6 på Romerike vil være tunneller under Gaupesteinsmarka og Østmarka.

Ordfører Ola Nordal fremmet deretter følgende tilleggsforslag nr. 1:

1. Konsept 5 bør ses i sammenheng med utvikling av E6 Oslo Øst, med tunnel-forbindelse mellom Abildsø-området og Ulven/Alna-området, da denne er viktig for trafikken mellom Follo-kommunene og Romerike/Gardermoen.

Ordfører Ola Nordal fremmet tilleggsforslag nr. 2:

2. Konsept 5-minimumsløsning øst-vest må også omfatte oppgraderinger på fv. 120 mellom Elvestad og Lillestrøm.

Vedtak:

Follorådets høringsinnspill til KVV for vegforbindelser øst for Oslo er følgende:

1. Follorådet vil anbefale traséen i konsept 2c som basis for videre utredning (ikke som motorvei). Trasévalg må vurderes nøye. Som KVV-rapporten påpeker er det spesielt forbi Kirkebygda mange hensyn som må vurderes. Traséen må vurderes som en helhetlig ring 4 løsning. Vi viser til at Enebakk kommunestyre ikke ønsker fire felts motorvei gjennom sin kommune.
2. Hvis rapportens anbefaling om konsept 5 minimum vest-øst skal gjennomføres, vil det fortsatt være nødvendig med oppgradering og utbedring (inkl. trafikksikkerhetstiltak) også av fylkesvei 120 gjennom Enebakk. Det er urealistisk å forvente at all omkjøringstrafikk da vil gå østfor Øyeren, og at trafikkb belastningen ikke vil øke gjennom Enebakk.
3. Follorådet vil peke på at korteste vei mellom Elvestad og tilkobling til E6 på Romerike vil være tunneller under Gaupsteinsmarka og Østmarka.
4. Konsept 5 bør ses i sammenheng med utvikling av E6 Oslo Øst, med tunnelforbindelse mellom Abildsø-området og Ulven/Alna-området, da denne er viktig for trafikken mellom Follo-kommunene og Romerike/Gardermoen.
5. Konsept 5-minimumsløsning øst-vest må også omfatte oppgraderinger på fv. 120 mellom Elvestad og Lillestrøm.

SAK 16/20	SAK: ORIENTERINGER FRA RÅDMANNSKOLLEGIET/LEDELSEN
------------------	--

Fra rådmennene:

Rådmann Kjersti Øiseth redegjorde for aktuelle saker i rådmannskollegiet på møte 2. mars.

Fra ledelsen:

- Studietur til Gøteborg – utsatt til februar 2021
- Partnerskapsavtale med Viken fylkeskommune:
Lasse Narjord Thue, Viken fk, orienterte om arbeidet med partnerskapsavtalene, som består av del I generell del og del II tiltak og utfordringer (tiltaksplan Covid-19).

Han opplyste også at Viken fk vil arrangere et informasjonsmøte om NTP den 15. april (digitalt) for alle kommunene i Viken, samt at i løpet av april/mai vil Viken ha eget møte med hver enkelt kommuneregion enten på Teams eller fysisk dialogmøte.

SAK 17/20	SAK: REFERATSAKER
------------------	--------------------------

1. Politisk representasjon fra Viken
2. Tiltakspakke Viken fylkeskommune
3. Presentasjon Bente Bjerknes 11 mars 2020 – Kommuneregionene – administrative koordinatører

Vedtak:

Referatene tas til orientering.

SAK 18/20	SAK: EVENTUELT
------------------	-----------------------

1. Ordfører Truls Wickholm oppfordret til at kommunene i Follo samarbeidet med politiet om ens informasjon og holdning til rusen om Covid-19.

STATUS FOR FINANSIERING AV FORSKNINGSPROSJEKTET **LHBT I FOLLO**

Sist oppdatert: 27. mai 2020.

Vedlagt følger et oppdatert budsjett, som representerer en ramme på 4,2 millioner kroner. Dette er lavere enn det som tidligere er meldt til Follorådet basert på en generell anbefalt ramme fra Forskningsrådet (4,8 mill) for et doktorgradsprosjekt. Det er ikke overraskende at Follo-prosjektet har lavere kostnader, siden metodene er billigere, og at tilgangen til relevante ansatte/informanter i kommunene underveis i prosjektet er noe involverte kommuner stiller til disposisjon for prosjektet. Vedlagt budsjett dekker kjente utgifter, og inntektsdekningen fra Sparebankstiftelsen og Høyskolen Kristiania på nærmere 2,9 millioner kroner. Det innebærer at prosjektet per nå er på god vei til å bli fullfinansiert. Det mangler imidlertid rundt 1,3 millioner kroner. Det planlegges derfor å søke offentlig doktorgradsstipend fra Forskningsrådet i januar 2021 med to måneders behandlingstid. Derfor er prosjektstart i budsjettet satt til 1. mars 2021. Høyskolen Kristiania er også i dialog med Viken om de nyopprettede regionale forskningsfondene som skal annonseres, men det er svært usikkert om disse vil ha kriterier som kan dekke dette prosjektet.

Imidlertid søkes det på prosjektutviklingsstøtte fra Viken nå i juni på 200.000 kroner. Svar på søknaden er ventet over sommeren. Om prosjektet får utviklingsstøtte, vil det sikre en avgjørende kunnskapsinnsamling og analyse av et utvalg av eksisterende nasjonale og internasjonale kommunale handlingsplaner. Dette forprosjektet vil være svært viktig i utviklingen av hovedprosjektet, og kan allerede på nyåret 2021 gi politiske og administrative anbefalinger om inkludering av LHBT-innbyggere i Follo og innspill til utvikling av kommunale tiltak og tjenester. Om ikke Viken bevilger prosjektutviklingsstøtte, så vil dette arbeidet bli en del av hovedprosjektet.

En tredje mulighet for finansiering er bidrag fra kommunene som ønsker å delta. Med budsjettet som presenteres nå, vil prosjektet være fullfinansiert med årlig bidrag på 60.000 kroner år fra alle seks kommuner de neste fire årene. Om det er aktuelt, så vil prosjektet blant annet stå svært fritt til å skreddersys de kommunale behovene vi vil se underveis, og prosjektet kan starte allerede 1. januar 2021.

De fire fasene som følger av prosjektet i dag er:

1. Analyse og sammenligning av eksisterende nasjonale og internasjonale handlingsplaner oppsummert i anbefalinger
2. Forskning på lokale LHBT-innbyggere i Follo, deres levekår, møte med kommunene, og forventninger til kommunene
3. Forskning på hvordan kommunene møter LHBT-innbyggere i dag, relevante ansattes kunnskap og behov fremover
4. Utvikling av skreddersydde handlingsplaner og utvikling av Follo-modellen for å kommunenes mobilisering av minoritetsinnbyggere.

Budsjettforslag

Kostnader	2021 10 mnd	2022	2023	2024	2025 2mnd	Total
Personal og indirekte kostnader (overhead og sosiale kostnader) for kandidat Jon Martin Larsen i 75 % stilling	714727	871395	885338	899503	152316	3523279
Direkteutgifter knyttet til eventuelle innkjøp av utstyr, undersøkelser og reisekostnader	80000	100000	100000	100000	20000	400000
Biveiledere Høyskolen Kristiania	55000	68000	69000	70000	12000	274000
Totale kostnader	849727	1039395	1054338	1069503	184316	4197279
Dekking av kostnader						
Sparebankstiftelsen	350000	425000	425000	425000	75000	1700000
Egeninnsats Høyskolen Kristiania inkl. dekking av kontorplass, kvalitetssikring og lønn til biveiledere	242500	293000	294000	295000	49500	1174000
Total	592500	718000	719000	720000	124500	2874000
Gjenstår å finansiere opp						
Total	257227	321395	335338	349503	59816	1323279



Til: Follorådet

Fra: Rådmannskollegiet

SAKSFREMLEGG – SAK 22/20 – HØRINGSINNSPILL NTP 2022 - 2032

Innspill til Nasjonal Transportplan 2022 – 2033

Forslag til vedtak:

Follorådet støtter i hovedsak innspillene fra Viken fylkeskommune til det pågående arbeidet med NTP 2022-2033. I tillegg oversendes følgende innspill fra Follorådet:

1. Jernbanen skal være selve ryggraden i kollektivtransporten og krever sterk statlig satsing. Åpningen av Follobanen i desember 2022, utbyggingen av dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad og videre Intercity-utbygging med dobbeltspor mot Halden, gir potensial for at en høy andel personreiser i vår region kan skje effektivt med tog, samtidig som det bidrar til et utvidet bo- og arbeidsmarked. Follorådet mener den sterke satsingen på jernbane i forrige NTP må videreføres og forsterkes i ny Nasjonal transportplan 2022-33, inkludert sikring av videre fremdrift for Intercity-utbygging i sørkorridoren.
2. Follorådet forventer sterk innsats og høy prioritering av Follobanen slik at ikke ytterligere forsinkelser inntreffer. Videre forventer Follorådet at oppgradering av infrastruktur og stasjoner på Østfoldbanens indre linje (Vestby-Oslo), blir høyt prioritert fra 2023, slik at det kan legges til rette for hyppigere avganger for de fullstoppende lokaltogene på denne strekningen når Follobanen åpner og kapasitet frigjøres.
3. Follorådet mener ny jernbanetunnel Oslo-Lysaker må prioriteres og sikres videre fremdrift i ny NTP. Kapasiteten gjennom Oslo er i dag en flaskehals for å kunne øke togtrafikken inn og ut av Oslo.
4. Follorådet viser til at selv om jernbanen er viktig, er bussen selve arbeidshesten i transportsystemet. For mange innbyggere i både Follo og Viken er bussen det eneste kollektivtilbudet der de bor. Hyppige avganger, god fremkommelighet i veisystemet, sanntidsinformasjon og universell utforming av holdeplasser, samt gode overganger til andre transportmidler er viktig for at bussen skal være et reelt alternativ til bilen i distriktene. Fylkeskommunene må sikres tilstrekkelig finansiering til å kunne prioritere et godt busstilbud til alle.
5. Mange byer og tettsteder i Follo er omkranset av fylkesveier, der bolig- og næringsutvikling i tråd med regional plan for areal og transport krever ombygging av fylkesveier til bygater. Follorådet mener Viken må få økte budsjettammer for å kunne imøtekomme behovet for tilrettelegging for myke trafikanter og fremkommelighet for buss, slik at man unngår at manglende finansiering til disse fylkesveiene blir en flaskehals i byutviklingen.
6. Follorådet mener det må settes av større økonomiske rammer for å ivareta trafikksikkerheten og manglende vedlikehold langs fylkesveier. Mange av disse fylkesveiene er også skoleveier. Skal vi øke andelen barn og unge som trygt kan sykle og gå til skole og fritidsaktiviteter må det satses ytterligere på å trygge disse strekningene.
7. Follorådet støtter opp om arbeidet med byvekstavtaler, som ble introdusert i forrige NTP, og der Nordre Follo kommune nå er part. Byvekstavtalen er ment som en viktig arena der stat, fylke og kommuner kan inngå forpliktende samarbeid om en mer integrert og samordnet areal- og transportutvikling. Byvekstavtalene bør styrkes og videreføres i ny NTP.
8. Follorådet forventer at gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet går som planlagt og blir prioritert høyt i ny NTP. Strekningen er siste utbyggingsetappe i en viktig hovedferdselsåre mot Sverige, og skal bidra til økt trafikksikkerhet, bedre fremkommelighet og gjøre at tung- og gjennomfartstrafikken ledes utenom byer og tettsteder.

9. Follorådet mener det må prioriteres en ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark. Dette vil avlaste og forhindre at tungtransporten ledes gjennom Vestby sentrum og gi bedre trafiksikkerhet og kapasitet i veinettet.
10. Vedrørende Konseptvalgutredning for ny veiforbindelse øst for Oslo, viser Follorådet til sin høringsuttalelse til Statens vegvesen av brev 06.04.2020.
11. Follorådet støtter ambisjonen om mest mulig gods fra vei til bane av hensyn til klimamål og trafiksikkerhet. Follorådet er imidlertid bekymret for hva planene om økt godstransport på Østfoldbanen vil bety for støybelastningen i de tettbygde strøkene og prioriterte vekstområder i bybåndet, når det her fortettes og bygges ut i tråd med regional plan for areal og transport. Det oppfordres til å sette i gang arbeid med å finne andre baneløsninger som kan få godstrafikken bort fra Østfoldbanens indre linje.
12. Follorådet oppfordrer til videre utredninger av en ny togtrasé mellom Oslo og Stockholm, med mål om reisetid på i underkant av 3 timer, jf. utredning av selskapet Oslo-Stockholm 2.55 og tidligere utredning gjort av det svenske Trafikverket.

Innledning

En ny Nasjonal transportplan (2022-2033) er under arbeid og vil legges frem for Stortinget våren 2021. Samferdselsdepartementet har invitert fylkeskommunene og de største byområdene til medvirkning i flere runder, både ved å gi innspill på de største samferdselsutfordringene (våren 2019), på *prioriteringer* (våren 2020) og nå på transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdragene fra Samferdselsdepartementet (frist 1. juli 2020).

I forbindelse med innspill til prioriteringer på transportområdet inviterte Viken fylkeskommune regionale aktører og kommuner til å komme med innspill til Viken innen 2. mars 2020. Fra Folloregionen sendte Vestby, Nordre Follo og Enebakk kommuner inn innspill, disse ligger vedlagt i saken. Et felles innspill fra Viken til Samferdselsdepartementet ble behandlet i fylkestinget 20. mai 2020. Innstillingen fra fylkesrådet kan leses i denne linken (**bytte ut med protokollen når den blir lagt ut!**); <https://prod.elementscloud.no/eInnsyn.VikenFylkesting/RegistryEntry/ShowDocument?registryEntryId=523&documentId=1712>

I etterkant av at denne innspillsrunden har Samferdselsdepartementet invitert til høring på transportvirksomhetenes svar på NTP- oppdragene fra Samferdselsdepartementet, inkludert oppdrag 9 som omhandler prioriteringer, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing--nasjonal-transportplan-2022-2033--ransportvirksomhetenes-svar-pa-oppdrag-fra-departementet/id2693954/>

Blant de inviterte høringsinstansene er fylkeskommunene og de største byene, men det er åpent for alle som ønsker å sende inn høringsuttalelse. Høringsfristen er satt til 1.juli 2020. Follorådet har hatt kontakt med Viken fylkeskommune, det er avklart at det ikke fra deres side er kapasitet til å gjennomføre en ny medvirkningsrunde med kommunene. Viken vil heller ikke avgi nye innspill i denne omgangen. Det er imidlertid avklart at Follorådet/kommunene kan sende innspill direkte til Samferdselsdepartementet dersom ønskelig.

Saksopplysninger

Samferdselsdepartementet ønsker at ny NTP skal være en mer strategisk og overordnet plan, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse. Det påpekes at det vil være viktig å sørge for fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling. I forrige innspillrunde ble det presisert at det er lite handlingsrom for å komme med forslag til nye prosjekter, men at man ønsker at kommunene kommer med synspunkter på hva det er viktigst å legge vekt på, både på kort og lang sikt, og om det er nye og eventuelt kostnadsreducerende løsninger på sentrale utfordringer etc.

Gjeldende Nasjonal transportplan for perioden 2018 – 2029 ligger [her](#). Denne kan være nyttig lesing for å se hvilket nivå de konkrete tiltakene i NTP ligger, og på hvilket nivå innspill bør ligge. Prosjekter som er særlig prioritert i gjeldende NTP er veistrekninger med europavei- eller riksveistatus, jernbane og havneområder.

Viktige vurderinger og konsekvenser i Folloregionen

Folloregionen er tett integrert i bo- og arbeidsmarkedet til Oslo og Viken, og en stor andel person- og varetransport skjer i og gjennom de seks Follokommunene. I årene fremover forventes også en ytterligere befolkningsvekst i regionen, som også vil føre til ytterligere økning i transportbehovet, både av gods og personer. Utfordringene er mange og store, og det er nærmest ingen grenser for hvilke tiltak man kan ønske seg gjennomført. Det er det imidlertid ikke ressurser til, og det må derfor foretas harde prioriteringer av ressursene innen samferdselssektoren.

Dagens samfunn er fortsatt i stor grad tilpasset bilen. Klimagassutslippene fra biltransport, sjøtransport og lufttrafikken utgjør en svært stor andel av de totale klimagassutslippene. Vi vet nå at disse utslippene forurensrer og medfører klimaendringer som vil få dramatiske konsekvenser. Det er derfor helt nødvendig at vi gjør store endringer i måten vi organiserer samfunnet vårt på, og finner klimavennlige løsninger. Norge har gjennom Paris-avtalen forpliktet seg til å redusere klimagassutslippene betydelig. Nullvekstmålet i biltransporten (også i områder med stor befolkningsvekst) er en strategi for å begrense klimagassutslippene. I tillegg må det satses betydelig på å skifte til klimavennlige løsninger. Det er det som kalles det grønne skiftet.

Kommunene i Folloregionen planlegger for den fremtidige befolkningsveksten, og kommunenes arealstrategier legger opp til bolig- og næringsfortetting i prioriterte utbyggingsområder langs togstasjonene i bybåndet og ved øvrige kollektivknutepunkter, i tråd med regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus (RATP). Skal kommunene som arealmyndighet få til en vellykket klimavennlig by- og tettstedsutvikling er imidlertid samarbeid med de statlige og regionale transportaktørene helt avgjørende, ikke minst at nødvendige investeringer gjøres i statlig og regional transportinfrastruktur. Det er også helt sentralt å få til gode samarbeidsformer i forbindelse med planprosesser der både statlige, regionale og kommunale aktører, er involvert. Dette er ofte krevende prosesser og det er potensial for mer dialog, tettere samarbeid og mer effektive samarbeidsformer.

Kommunene mottar mange innsigelser fra regionale og statlige myndigheter til kommuneplaner og reguleringsplaner. Dette gjør kommunal planlegging tidvis vanskelig, tidkrevende og uforutsigbart. Lokale politikere oppfatter det til dels som en demokratisk utfordring at lokalpolitiske prioriteringer møtes med innsigelser fra statlige administrative instanser. Samordning av innsigelser og ytterligere klargjøring av når innsigelser er riktig virkemiddel, og ikke minst når det ikke er det, vil bidra til mer effektive og forutsigbare planprosesser. Det bør som hovedregel ikke være adgang til å fremme

innsigelse til forhold i kommunale planer som bygger opp om gjennomføring av prinsippene i regional plan for areal og transport.

Nærmere om Follorådets innspill til Nasjonal transportplan

1. Jernbaneinvesteringer i sørkorridoren og Intercity-utbygging

Jernbanen er selve ryggraden i transportsystemet i hovedstadsområdet og krever sterk statlig satsing. Når Follobanen åpner etter planen i desember 2022 blir Ski stasjon Folloregionens viktigste kollektivknutepunkt med 11 minutters reisetid til Oslo, noe som innebærer en lenge etterlengtet tilbudsforbedring i Follo. Ytterligere forsinkelser for banens åpning må unngås. De statlige satsingene er fulgt opp av tidligere Ski kommune gjennom to store områdereguleringsplaner og en kommunedelplan i og rundt Ski sentrum. Disse legger til rette for en kompakt byutvikling rundt knutepunktet Ski stasjon.

Follobanen er innerste del av Intercity-utbyggingen i sørkorridoren, og et premiss for den videre utbyggingen med dobbeltspor på Østfoldbanen helt til Halden. Intercity- utbyggingen er viktig for å knytte et større bo – og arbeidsmarked sammen i Viken gjennom effektiv og klimavennlig transport. Ifølge gjeldende NTP (2018-2029) skal utbyggingen skje i flere trinn, «innenfra og ut». Det er viktig at utbyggingen ikke stopper opp, og Follorådet forventer at utbyggingen sikres tilstrekkelig fremdrift og finansiering. Gode løsninger for hensettingsanlegg må også finnes i god dialog og samarbeid med berørte kommuner.

2. Oppgradering av Østfoldbanens indre linje

Når Follobanen åpner skal etter planen også indre linje av Østfoldbanen og flere av lokaltogstasjonene på strekningen Ski-Oslo få en etterlengtet oppgradering, inkludert nytt signalanlegg (ERTMS) og bygging av ny Kolbotn stasjon. Det er i Ruteplan 2027 lagt opp til en vesentlig hyppigere frekvens for lokaltogene når den indre linjen av Østfoldbanen får bedre kapasitet. Dette støtter opp under den boligfortettingen som det er lagt opp til langs togstasjonene i bybåndet. Follorådet forventer at arbeidet med Østfoldbanen starter for fullt fra 2023.

ERTMS

Innføring av det nye signalanlegget ERTMS (European Rail Traffic Management System) på norske jernbanestrekninger vil sikre mer stabilitet på jernbanen, og vil bety mye for både persontogtrafikken og godstogtrafikken. Det vil kunne gi økt kapasitet med automatisk kjøring av tog og dynamisk avstand mellom togene. Follorådet ber om at planlagt framdrift må holdes.

3. Ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker.

Kapasiteten gjennom Oslo er i dag en flaskehals for å kunne øke togtrafikken til og fra Oslo. Flere kan pendle med tog framfor bil dersom det går oftere tog. Det gjelder ikke bare til og fra Oslo, men mellom alle stasjoner på linjene. Det blir også relevant å reise kollektivt for flere dersom det er kortere ventetid ved overgang mellom tog eller mellom tog og buss eller bane. Ny Oslotunnel ligger i gjeldende NTP og må prioriteres og sikres fremdrift videre.

4. Økt frekvens og bedre fremkommelighet for bussen

Terskelen for å velge bussen framfor bilen som foretrukket reisemåte blir lavere ved å tilby hyppig frekvens, god fremkommelighet, og sømløse overganger til andre transportmidler. Sanntidsinformasjon, leskur på holdeplassen og universell utforming er også med på å øke attraktiviteten. Selv om det bygges svært mange nye boliger i sentrum av byene og tettstedene i Follo, er det fortsatt en stor andel av befolkningen som ikke bor i sentrumsområder eller nær jernbanen, og slik vil det fortsatt være. Eksisterende boligområder skal ikke rives eller legges ned, men vil fortsette å eksistere, og gradvis utvides med vedlikeholdsvekst. Videre satsing på busstilbudet er helt nødvendig for å sikre befolkningen her et reelt transportalternativ til bilen, både gjennom gode bussforbindelser mot Oslo, men også mot andre kommuner/tettsteder i Follo.

Bussen er arbeidshesten i kollektivtransporten og krever ingen omfattende infrastrukturtiltak, slik jernbanen gjør. Hyppige bussavganger inn til sentrumsområdene og stasjonene vil også bygge opp under de store investeringene i by- og tettstedsutvikling og jernbaneutbygging som gjøres i hele Viken. Når Follobanen åpner er det vesentlig å ha på plass et effektivt og sømløst matebusstilbud inn mot Ski stasjon fra omkringliggende tettsteder/kommuner.

5. Tilstrekkelig finansiering til fylkesveier

Mange byer og tettsteder er omkranset av fylkesveier, dette gjelder også i Folloregionen. Bolig- og næringsutvikling i tråd med regional plan for areal og transport krever ofte omdanning av fylkesveistrekninger til bygater, der bedre tilrettelegging for myke trafikanter og fremkommelighet for bussen må prioriteres. Dette er helt avgjørende for å legge til rette for økt andel syklende og gående, gode transportbytter på knutepunktene og økt kollektivandel. Follorådet mener Viken må få økte budsjettammer for å kunne imøtekomme behovet, slik at man unngår at manglende finansiering til disse fylkesveiene blir en flaskehals i byutviklingen.

6. Trafikksikkerhet/skoleveier

Det er et mål at så mange barn og unge som mulig kan gå og sykle til skolen. Mange skoleveier er fylkesveger og gjennom prosjektet «Trygging av skoleveger i Akershus» har det vært laget en handlingsplan for prioritering av strekninger i perioden 2014-2024. Det er fortsatt et stort behov for trafikksikkerhetstiltak langs mange skoleveier, men det er ikke satt av tilstrekkelig midler til alle. Skal vi øke andelen barn og unge som trygt kan sykle og gå til skole og fritidsaktiviteter, må det satses ytterligere på tiltak langs fylkesveiene.

Det er også viktig med godt vedlikehold av fylkesveinettet for å trygge busstransporten av barn som bor lenger unna skolen. Fylkesvegene preges av ujevn vegstandard og til dels stort vedlikeholdsetterslep.

8. Byvekstavtalen for Oslo og Akershus

Byvekstavalene ble lansert i forrige NTP som et virkemiddel for å nå nullvekstmålet og sikre bedre samordnet areal og transportplanlegging i byområder på tvers av forvaltningsnivåer. Gjennom byvekstavtalen forplikter staten seg til å gå inn med økte midler til kollektiv, sykkel og gange, mot at kommunene forplikter seg til å fortette nær kollektivknutepunkter i tråd med regional plan. Arbeidet med byvekstavtaler bør videreføres og forsterkes i ny NTP.

9. Gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet

Follorådet forventer at gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet går som planlagt, og at utbyggingen prioriteres i kommende NTP. I følge SVV vil Ås og Nordre Follo kommuner etter planen motta forslag til bompengeproposisjon før sommeren. Etter vedtak i kommunene skal det utføres en kvalitetskontroll av beslutningsgrunnlaget (KS2) før bompengeproposisjonen sendes Stortinget for endelig vedtak. Det er tidligere varslet byggestart i 2023. Strekingen er siste utbyggingsetappe i en viktig hovedferdselsåre mot Sverige, og skal bidra til økt trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet og gjøre at tung- og gjennomfarts-trafikken ledes utenom byer og tettsteder.

10. Ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark øst.

En egen avkjøring for tungtransporten fra E6 til Vestby næringspark vil avlaste trafikkbelastningen gjennom avkjøringen ved Vestby syd, som er adkomst til Vestby sentrum. En ny avkjøring vil gi bedre trafiksikkerhet og bedre kapasitet i veinettet. En slik avkjøring må uansett etableres ved en eventuell framtidig satellitt-jernbaneterminal i tilknytning til næringsområdet, men vil ha stor nytte for godstransporten også uten en satellitt-terminal på jernbanen.

11. Bedre veiforbindelse øst for Oslo

KVU Veiforbindelser øst for Oslo, som var på høring våren 2020, anbefaler en minimumsløsning for å sikre en alternativ rute som kan avlaste E6 gjennom Oslo, samt benyttes av modulvogntog og andre trafikantgrupper ved hendelser på vegnettet gjennom Oslo. Løsningen innebærer en forbedring av eksisterende veitraséer, deriblant RV 151 og RV 120 fra Såner til E18 ved Elvestad (konsept 5). Det vises til Follorådets høringsuttalelse av 6.4.2020 til Statens vegvesen.

12. Godstransport på Østfoldbanen

Follorådet støtter ambisjonen om mest mulig gods fra vei til bane av hensyn til klimamål og trafiksikkerhet. Follorådet er imidlertid bekymret for planene om økt godstransport på Østfoldbanen og at denne banen skal bære hovedtyngden av godstrafikken i sørkorridoren i fremtiden. Dette vil medføre mer støy i våre tettbygde strøk og prioriterte vekstområder, og er ikke forenelig med målet i regional plan om fortetting og byutvikling nær jernbanestasjoner. Follorådet oppfordrer samferdselsmyndighetene til å finne andre baneløsninger som kan få godstrafikken bort fra Østfoldbanens indre linje.

13. Utredning av ny togstrase Oslo- Stockholm

Det svenske Trafikverket utførte i 2017 en konseptvalgstudie som så på mulighetene for en ny togstreking mellom Oslo-Stockholm med redusert reisetid. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet bidro inn i utredningen fra norsk side. Redusert reisetid med tog mellom de to hovedstedene ble fremhevet som gunstig for å redusere klimagassutslipp og bedre konkurranseforholdet for næringsliv og samarbeid på tvers av landegrensen. Det ble også konkludert med at det er et godt økonomisk grunnlag for en ny togstreking. En utredning gjort at selskapet Oslo-Stockholm 2.55 viser at reisetiden kan komme ned i underkant av 3 timer ved en kombinasjon av eksisterende og nye togstrekinger. Follorådet oppfordrer samferdselsmyndighetene til å utrede dette nærmere.

Vedlegg

Innspill til prioriteringer på transportområdet – NTP 2022 – 2033 – Vestby kommune

Innspill til prioriteringer på transportområdet – NTP 2022 – 2033 – Enebakk kommune

Innspill til prioriteringer på transportområdet – NTP 2022 – 2033 – Nordre Follo kommune



SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 20/00484-4
Saksbehandler Beate Nygård

Innspill til prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-33

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Utvalg for klima, teknikk og miljø	03.02.2020	3/20
2 Utvalg for areal, klima og byggesak	04.02.2020	1/20
3 Formannskapet	06.02.2020	15/20
4 Kommunestyret	12.02.2020	14/20

Utvalg for klima, teknikk og miljø har behandlet saken i møte 03.02.2020 sak 3/20

Behandling:

Lars Erik Hemsens (H) fremmet følgende forslag til endring i pkt. 4 (i kursiv):
... infrastruktur og stasjoner på *nordre del* av den eksisterende ...

Votering:

Rådmannens forslag til vedtak med Lars Erik Hemsens (H) endringsforslag til pkt. 4 støttes enstemmig.

Utvalg for klima, teknikk og miljøes innstilling til formannskapet:

Nordre Follo kommune sender følgende innspill og synspunkter til Viken fylkeskommune (uprioritert):

1. Nordre Follo kommune deler i all hovedsak Viken fylkeskommunes oppfatning av dagens og fremtidens største utfordringer på transportområdet i Viken (jf. vedlegg 2).
2. Jernbanen skal være selve ryggraden i kollektivtransporten og krever sterk statlig satsing. Åpningen av Follobanen i desember 2022 og den planlagte oppgradering av Østfoldbanen og videre Intercity-utbygging, gir potensial for at en høy andel personreiser i vår region kan skje effektivt med tog, samtidig som det bidrar til et utvidet bo- og arbeidsmarked. For å utnytte de store jernbaneinvesteringene må utviklingen skje i en samordnet transport- og arealutvikling, der det sikres god fremkommelighet for buss, sykkel og gange inn mot stasjonene.

3. Nordre Follo kommune vil peke på at mange byer og tettsteder er omkranset av fylkesveier, der bolig- og næringsutvikling i sentrumsområder krever ombygging av fylkesveier til bygater. Nordre Follo kommune mener Viken må få økte budsjettammer for å kunne imøtekomme behovet, slik at man unngår at manglende veifinansiering blir en flaskehals i byutviklingen. I Ski by er dette særlig viktig for å sikre at man får ut fullt potensiale av de store investeringer som allerede er gjort i Follobaneutbyggingen.
4. Nordre Follo kommune forventer at oppgradering av infrastruktur og stasjoner på nordre del av den eksisterende Østfoldbanen (Ski-Oslo) blir høyt prioritert fra 2023.
5. Nordre Follo kommune mener det må settes av større økonomiske rammer i Viken for å ivareta trafiksikkerheten langs fylkesveier som er skoleveier. Skal vi øke andelen barn og unge som trygt kan sykle og gå til skole og fritidsaktiviteter må det satses ytterligere på å trygge disse strekningene.
6. Nordre Follo kommune støtter opp om arbeidet med byvekstavtaler, som ble introdusert i forrige NTP, og der Nordre Follo kommune nå er part. Kommunen mener dette er en viktig arena der stat, fylke og kommuner kan inngå forpliktende samarbeid om en mer integrert og samordnet areal- og transportutvikling. Nordre Follo kommune er positive til de signaler som er kommet i statsbudsjettet om større fleksibilitet for bruken av statlige midler i byvekstavtalen. Når det nå åpnes for at riksveimidlene i større grad kan brukes på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde, kan det bidra til bedre måloppnåelse i avtalen.
7. Nordre Follo kommune forventer at gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet går som planlagt og uten forsinkelser. Strekningen er siste utbyggingsetappe i en viktig hovedferdselsåre mot Sverige, og skal bidra til økt trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet og gjøre at tung- og gjennomfartstrafikken ledes utenom byer og tettsteder.
8. Nordre Follo kommune er bekymret for planene om økt godstransport på Østfoldbanen og at denne banen skal bære hovedtyngden av godstrafikken i fremtiden. Dette vil medføre mer støy i våre tettbygde strøk og prioriterte vekstområder, og er ikke forenelig med målet i regional plan om fortetting og byutvikling nær jernbanestasjoner. Kommunen oppfordrer fylkeskommunen til å støtte arbeidet med å finne andre baneløsninger som kan få godstrafikken bort fra Østfoldbanen.

Utvalg for areal, klima og byggesak har behandlet saken i møte 04.02.2020 sak 1/20

Behandling:

Anne-Beth Skrede (Ap) fremmet følgende tilleggsforslag og endringer i punkt 2, 3 og 9 (ny nummerering). Punktene gjengis i sin helhet:

Nordre Follo kommune sender følgende innspill og synspunkter til Viken fylkeskommune (uprioritert):

1. Nordre Follo kommune deler i all hovedsak Viken fylkeskommunes oppfatning av dagens og fremtidens største utfordringer på transportområdet i Viken (jf. vedlegg 2).

Tillegg (siste to setninger)

2. Jernbanen skal være selve ryggraden i kollektivtransporten og krever sterk statlig satsing. Åpningen av Follobanen i desember 2022 og den planlagte oppgradering av Østfoldbanen og videre Intercity- utbygging, gir potensial for at en høy andel personreiser i vår region kan skje effektivt med tog, samtidig som det bidrar til et utvidet bo- og arbeidsmarked. For å utnytte de store jernbaneinvesteringene må utviklingen skje i en samordnet transport- og arealutvikling, der det sikres god fremkommelighet for buss, sykkel og gange inn mot stasjonene, og tilrettelegges for trygg sykkelparkering for eksempel i sykkelhotell. Nordre Follo vil understreke at det er nødvendig å legge til rette for at innbyggerne velger å reise kollektivt, også gjennom å sikre hyppigere avganger og billigere reiser.

Dette punktet foreslås flyttet fram (tidligere pkt 8, øvrige punkt omnummereres) og foreslås endret slik;

3. (8.) Nordre Follo kommune støtter ambisjonen om mest mulig gods fra vei til bane av hensyn til klimamål og trafikksikkerhet. Nordre Follo kommune er bekymret for ulempene planene om økt godstransport på Østfoldbanen vil medføre, og at denne banen er planlagt å bære hovedtyngden av godstrafikken i fremtiden. Dette vil medføre mer støy i våre tettbygde strøk og prioriterte vekstområder, og er ikke forenelig med målet i regional plan om fortetting og byutvikling nær jernbanestasjoner. Kommunen oppfordrer fylkeskommunen til å støtte arbeidet med å finne andre baneløsninger som kan få godstrafikken bort fra Østfoldbanen, som f.eks. diagonalen mellom Follobanen og Alna.

4. (3.) Nordre Follo kommune vil peke på at mange byer og tettsteder er omkranset av fylkesveier, der bolig- og næringsutvikling i sentrumsområder krever ombygging av fylkesveier til bygater. Nordre Follo kommune mener Viken må få økte budsjettammer for å kunne imøtekomme behovet, slik at man unngår at manglende veifinansiering blir en flaskehals i byutviklingen. I Ski by er dette særlig viktig for å sikre at man får ut fullt potensiale av de store investeringer som allerede er gjort i Follobaneutbyggingen.

5. (4.) Nordre Follo kommune forventer at oppgradering av infrastruktur og stasjoner på nordre del av den eksisterende Østfoldbanen (Ski-Oslo) blir høyt prioritert fra 2023.

6. (5.) Nordre Follo kommune mener det må settes av større økonomiske rammer i Viken for å ivareta trafikksikkerheten langs fylkesveier som er skoleveier. Skal vi øke andelen barn og unge som trygt kan sykle og gå til skole og fritidsaktiviteter må det satses ytterligere på å trygge disse strekningene.

7. (6.) Nordre Follo kommune støtter opp om arbeidet med byvekstavtaler, som ble introdusert i forrige NTP, og der Nordre Follo kommune nå er part. Kommunen mener dette er en viktig arena der stat, fylke og kommuner kan inngå forpliktende samarbeid om en mer integrert og samordnet areal- og transportutvikling. Nordre Follo kommune er positive til de signaler som er kommet i statsbudsjettet om større fleksibilitet for bruken av statlige midler i byvekstavtalen. Når det nå åpnes for at riksveimidlene i større grad kan brukes på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde, kan det bidra til bedre måloppnåelse i avtalen.

8. (7.) Nordre Follo kommune forventer at gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet går som planlagt og uten forsinkelser. Strekingen er siste utbyggingsetappe i en viktig hovedferdselsåre mot Sverige, og skal bidra til økt trafikksikkerhet, bedre fremkommelighet og gjøre at tung- og gjennomfartstrafikken ledes utenom byer og tettsteder.

Tilleggspunkt, nytt punkt 9.

9. Utredninger av et jernbaneprosjekt Oslo - Stockholm via Ski, med reisetid på i underkant av 3 timer, viser at dette vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Et slikt prosjekt vil kunne finansieres av de reisende. Øresundbrua ble realisert på samme måte, noe som viser at en slik modell fungerer i praksis. Med en reisetid på under 3 timer vil flytrafikk og personbilreiser på strekningen bli vesentlig redusert, med betydelige miljøeffekter. Høringsbrevet påpeker behov for nytenking rundt hvordan man prioriterer prosjekter inn i NTP, samt behov for nye tiltak for å nå klimamålene. - I tråd med dette bør det nå vurderes om Oslo-Stockholm kan realiseres som et separat prosjekt.

Tønnes Steenersen (FrP) fremmet følgende tilleggsforslag til pkt. 2:

Det må også være tilstrekkelig med innfartsparkering for bil ved de stasjonene hvor det er mulig og naturlig.

Tønnes Steenersen (FrP) fremmet følgende tillegg til pkt. 6, ny setning etter første setning:

Det forutsettes at byvekstavtalene ikke inkluderer lokale bompengeavtaler.

Hilde Widerberg (Sp) fremmet forslag om at «uprioritert» strykes.

Votering:

Sps forslag støttes ikke 11-2 (1Sp, 1MDG).

Aps forslag punkt 1 støttes enstemmig.

Aps forslag punkt 2 støttes enstemmig.

FrPs forslag punkt 2 støttes 8-5 (1Ap, 1V, 1SV, 1MDG, 1Rødt).

Aps forslag punkt 3 støttes 12-1 (1FrP).

Aps forslag punkt 4 (rådmannens forslag pkt. 3) støttes enstemmig.

Aps forslag punkt 5 støttes enstemmig.

Aps forslag punkt 6 (rådmannens forslag pkt. 5) støttes enstemmig.

Aps forslag punkt 7 (rådmannens forslag pkt. 6) støttes enstemmig.

FrPs forslag punkt 6 støttes ikke 8-5 (4H, 1FrP).

Aps forslag punkt 8 (rådmannens forslag pkt. 7) støttes 12-1 (1MDG).

Aps tilleggsforslag punkt 9 støttes enstemmig.

Utvalg for areal, klima og byggesaks innstilling 04.02.2020:

Nordre Follo kommune sender følgende innspill og synspunkter til Viken fylkeskommune (uprioritert):

1. Nordre Follo kommune deler i all hovedsak Viken fylkeskommunes oppfatning av dagens og fremtidens største utfordringer på transportområdet i Viken (jf. vedlegg 2).
2. Jernbanen skal være selve ryggraden i kollektivtransporten og krever sterk statlig satsing. Åpningen av Follobanen i desember 2022 og den planlagte oppgradering av Østfoldbanen og videre Intercity- utbygging, gir potensial for at en høy andel personreiser i vår region kan skje effektivt med tog, samtidig som det bidrar til et utvidet bo- og arbeidsmarked. For å utnytte de store jernbaneinvesteringene må utviklingen skje i en samordnet transport- og arealutvikling, der det sikres god fremkommelighet for buss, sykkel og gange inn mot stasjonene, og tilrettelegges for trygg sykkelparkering for eksempel i sykkelhotell. Nordre Follo vil understreke at det er nødvendig å legge til rette for at innbyggerne velger å reise kollektivt, også gjennom å sikre hyppigere avganger og billigere reiser. Det må også være tilstrekkelig med innfartsparkering for bil ved de stasjonene hvor det er mulig og naturlig.

3. Nordre Follo kommune støtter ambisjonen om mest mulig gods fra vei til bane av hensyn til klimamål og trafiksikkerhet. Nordre Follo kommune er bekymret for ulempene planene om økt godstransport på Østfoldbanen vil medføre, og at denne banen er planlagt å bære hovedtyngden av godstrafikken i fremtiden. Dette vil medføre mer støy i våre tettbygde strøk og prioriterte vekstområder, og er ikke forenelig med målet i regional plan om fortetting og byutvikling nær jernbanestasjoner. Kommunen oppfordrer fylkeskommunen til å støtte arbeidet med å finne andre baneløsninger som kan få godstrafikken bort fra Østfoldbanen, som f.eks. diagonalen mellom Follobanen og Alna.
4. Nordre Follo kommune vil peke på at mange byer og tettsteder er omkranset av fylkesveier, der bolig- og næringsutvikling i sentrumsområder krever ombygging av fylkesveier til bygater. Nordre Follo kommune mener Viken må få økte budsjetttrammer for å kunne imøtekomme behovet, slik at man unngår at manglende veifinansiering blir en flaskehals i byutviklingen. I Ski by er dette særlig viktig for å sikre at man får ut fullt potensiale av de store investeringer som allerede er gjort i Follobaneutbyggingen.
5. Nordre Follo kommune forventer at oppgradering av infrastruktur og stasjoner på nordre del av den eksisterende Østfoldbanen (Ski-Oslo) blir høyt prioritert fra 2023.
6. Nordre Follo kommune mener det må settes av større økonomiske rammer i Viken for å ivareta trafiksikkerheten langs fylkesveier som er skoleveier. Skal vi øke andelen barn og unge som trygt kan sykle og gå til skole og fritidsaktiviteter må det satses ytterligere på å trygge disse strekningene.
7. Nordre Follo kommune støtter opp om arbeidet med byvekstavtaler, som ble introdusert i forrige NTP, og der Nordre Follo kommune nå er part. Kommunen mener dette er en viktig arena der stat, fylke og kommuner kan inngå forpliktende samarbeid om en mer integrert og samordnet areal- og transportutvikling. Nordre Follo kommune er positive til de signaler som er kommet i statsbudsjettet om større fleksibilitet for bruken av statlige midler i byvekstavtalen. Når det nå åpnes for at riksveimidlene i større grad kan brukes på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde, kan det bidra til bedre måloppnåelse i avtalen.
8. Nordre Follo kommune forventer at gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet går som planlagt og uten forsinkelser. Strekningen er siste utbyggingsetappe i en viktig hovedferdselsåre mot Sverige, og skal bidra til økt trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet og gjøre at tung- og gjennomfartstrafikken ledes utenom byer og tettsteder.
9. Utredninger av et jernbaneprojekt Oslo - Stockholm via Ski, med reisetid på i underkant av 3 timer, viser at dette vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Et slikt prosjekt vil kunne finansieres av de reisende. Øresundbrua ble realisert på samme måte, noe som viser at en slik modell fungerer i praksis. Med en reisetid på under 3 timer vil flytrafikk og personbilreiser på strekningen bli vesentlig redusert, med betydelige miljøeffekter. Høringsbrevet påpeker behov for nytenking rundt hvordan man prioriterer prosjekter inn i NTP, samt behov for nye tiltak for å nå klimamålene. - I tråd med dette bør det nå vurderes om Oslo-Stockholm kan realiseres som et separat prosjekt.

Formannskapet har behandlet saken i møte 06.02.2020 sak 15/20

Behandling:

Utvalg for klima, teknikk og miljø's behandling av saken ble lagt fram i møtet

Repr. Østby (SP) fremmet følgende endringsforslag:

Nordre Follo kommune deler i all hovedsak Viken fylkeskommunes oppfatning av dagens og fremtidens største utfordringer på transportområdet i Viken og Nordre Follo kommune sende følgende innspill og synspunkter til Viken fylkeskommune i prioritert rekkefølge.

Pkt. 1:

For å stimulere effektivt til ytterligere bruk av kollektive reiser i kommunen rundt Oslo ber Nordre Follo kommune fylkeskommunen om å arbeide for at sone 1-takster (Oslo-takster) for kollektivtransport også skal gjelde i nåværende sone 2.

Pkt. 2:

Nordre Follo kommune støtter ambisjonen om mest mulig gods fra vei til bane av hensyn til klimamål og trafiksikkerhet. Nordre Follo kommune er svært bekymret for ulemperne om økt godstransport på Østfoldbanen vil medføre, og at denne banen er planlagt å bære hovedtyngden av godstrafikk i fremtiden. Dette vil medføre mer støy, større skaderisiko og andre ulemper i våre tettbygde strøk og prioriterte vekstområder, og er ikke forenelig med målet i regional plan om fortetting og byutvikling nær jernbanestasjoner.

Kommunen oppfordrer fylkeskommunen til å støtte arbeidet med å finne andre baneløsninger som kan få godstrafikken bort fra Østfoldbanen, som diagonalen mellom Follobanen og Alna.

Pkt 3 tillegg:

Det bør etableres et eget jernbanespor i Vestby ved næringspark for gods lossing.

Repr. Steenersen (Frp) fremmet følgende tillegg til pkt. 7 i innstillingen fra utvalg for areal, klima og byggesak, ny setning etter første setning: Det forutsettes at byvekstavgiftene ikke inkluderer lokale bompenger.

Votering:

Utvalg for areal, klima og byggesaks innstilling:

Innledning med pkt 1 fikk 9 stemmer mot 4 (Sp, Krf, 2 H Marstrander og Bjerke)

Østbys forslag til innledning fikk 4 stemmer og falt

Pkt 2 støttes enstemmig

Pkt 3 støttes enstemmig

Tillegg fra Østby om etablering av eget jernbanespor i Vestby fikk 6 stemmer og falt (H, Sp, Frp)

Pkt 4-6 støttes enstemmig

Pkt 7 støttes enstemmig

Steenersens tillegg støttes med 8 stemmer (Ap, Frp, H, SP)

Pkt 8 Støttes med 10 stemmer mot 3 (Krf, SV, MDG)

Pkt 9 støttes enstemmig

Østbys forslag pkt 1, som nytt pkt 10 støttes med 11 stemmer mot 2 (SV, V)

Formannskapetets innstilling til kommunestyret:

Nordre Follo kommune sender følgende innspill og synspunkter til Viken fylkeskommune (uprioritert):

1. Nordre Follo kommune deler i all hovedsak Viken fylkeskommunes oppfatning av dagens og fremtidens største utfordringer på transportområdet i Viken (jf. vedlegg 2).
2. Jernbanen skal være selve ryggraden i kollektivtransporten og krever sterk statlig satsing. Åpningen av Follobanen i desember 2022 og den planlagte oppgradering av Østfoldbanen og videre Intercity- utbygging, gir potensial for at en høy andel personreiser i vår region kan skje effektivt med tog, samtidig som det bidrar til et utvidet bo- og arbeidsmarked. For å utnytte de store jernbaneinvesteringene må utviklingen skje i en samordnet transport- og arealutvikling, der det sikres god fremkommelighet for buss, sykkel og gange inn mot stasjonene, og tilrettelegges for trygg sykkelparkering for eksempel i sykkelhotell. Nordre Follo vil understreke at det er nødvendig å legge til rette for at innbyggerne velger å reise kollektivt, også gjennom å sikre hyppigere avganger og billigere reiser *også til steder i kommunen der jernbane ikke er aktuelt, f.eks. Siggerud og Svartskog*. Det må også være tilstrekkelig med innfartsparkering for bil ved de stasjonene hvor det er mulig og naturlig.
3. Nordre Follo kommune støtter ambisjonen om mest mulig gods fra vei til bane av hensyn til klimamål og trafiksikkerhet. Nordre Follo kommune er bekymret for ulempene planene om økt godstransport på Østfoldbanen vil medføre, og at denne banen er planlagt å bære hovedtyngden av godstrafikken i fremtiden. Dette vil medføre mer støy i våre tettbygde strøk og prioriterte vekstområder, og er ikke forenelig med målet i regional plan om fortetting og byutvikling nær jernbanestasjoner. Kommunen oppfordrer fylkeskommunen til å støtte arbeidet med å finne andre baneløsninger som kan få godstrafikken bort fra Østfoldbanen, som f.eks. diagonalen mellom Follobanen og Alna.
4. Nordre Follo kommune vil peke på at mange byer og tettsteder er omkranset av fylkesveier, der bolig- og næringsutvikling i sentrumsområder krever ombygging av fylkesveier til bygater. Nordre Follo kommune mener Viken må få økte budsjettammer for å kunne imøtekomme behovet, slik at man unngår at manglende veifinansiering blir en flaskehals i byutviklingen. I Ski by er dette særlig viktig for å sikre at man får ut fullt potensiale av de store investeringer som allerede er gjort i Follobaneutbyggingen.
5. Nordre Follo kommune forventer at oppgradering av infrastruktur og stasjoner på nordre del av den eksisterende Østfoldbanen (Ski-Oslo) blir høyt prioritert fra 2023.
6. Nordre Follo kommune mener det må settes av større økonomiske rammer i Viken for å ivareta trafiksikkerheten langs fylkesveier som er skoleveier. Skal vi øke andelen barn og unge som trygt kan sykle og gå til skole og fritidsaktiviteter må det satses ytterligere på å trygge disse strekningene.
7. Nordre Follo kommune støtter opp om arbeidet med byvekstavtaler, som ble introdusert i forrige NTP, og der Nordre Follo kommune nå er part. Det forutsettes at byvekstavtalene ikke inkluderer lokale bompenger. Kommunen mener dette er en viktig arena der stat, fylke og kommuner kan inngå forpliktende samarbeid om en mer integrert og samordnet areal- og transportutvikling. Nordre Follo kommune er positive til de signaler som er kommet i statsbudsjettet om større fleksibilitet for bruken av statlige midler i byvekstavtalen. Når det nå åpnes for at riksveimidlene i større grad kan brukes på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde, kan det bidra til bedre måloppnåelse i avtalen.

8. Nordre Follo kommune forventer at gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet går som planlagt og uten forsinkelser. Strekningen er siste utbyggingsetappe i en viktig hovedferdselsåre mot Sverige, og skal bidra til økt trafikksikkerhet, bedre fremkommelighet og gjøre at tung- og gjennomfartstrafikken ledes utenom byer og tettsteder.
9. Utredninger av et jernbaneprosjekt Oslo - Stockholm via Ski, med reisetid på i underkant av 3 timer, viser at dette vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Et slikt prosjekt vil kunne finansieres av de reisende. Øresundbrua ble realisert på samme måte, noe som viser at en slik modell fungerer i praksis. Med en reisetid på under 3 timer vil flytrafikk og personbilreiser på strekningen bli vesentlig redusert, med betydelige miljøeffekter. Høringsbrevet påpeker behov for nytenking rundt hvordan man prioriterer prosjekter inn i NTP, samt behov for nye tiltak for å nå klimamålene. - I tråd med dette bør det nå vurderes om Oslo-Stockholm kan realiseres som et separat prosjekt.
10. For å stimulere effektivt til ytterligere bruk av kollektive reiser i kommunen rundt Oslo ber Nordre Follo kommune fylkeskommunen om å arbeide for at sone 1-takster (Oslo-takster) for kollektivtransport også skal gjelde i nåværende sone 2S.

Protokolltilførsel:

Innspillene prioriteres i kommunestyret

Det tas partimessig forbehold

Høyre avventer å fremme sine forslag til saken skal opp til behandling i kommunestyret. Høyres forslag er vedlagt til orientering.

Kommunestyret har behandlet saken i møte 12.02.2020 sak 14/20

Behandling:

Høyre fremmet følgende forslag

Nordre Follo kommune sender følgende **prioriterte** innspill og synspunkter til Viken fylkeskommune:

1. Nordre Follo kommune deler i all hovedsak Viken fylkeskommunes oppfatning av dagens og fremtidens største utfordringer på transportområdet i Viken (jf. vedlegg 2).
2. Jernbanen skal være selve ryggraden i kollektivtransporten og krever sterk statlig satsing. Åpningen av Follobanen i desember 2022 og den planlagte oppgradering av Østfoldbanen og videre Intercity- utbygging, gir potensial for at en høy andel personreiser i vår region kan skje effektivt med tog, samtidig som det bidrar til et utvidet bo- og arbeidsmarked. For å utnytte de store jernbaneinvesteringene må utviklingen skje i en samordnet transport- og arealutvikling, der det sikres god fremkommelighet for buss, sykkel og gange inn mot stasjonene, og tilrettelegges for trygg sykkelparkering for eksempel i sykkelhotell. Nordre Follo vil understreke at det er nødvendig å legge til rette for at innbyggerne velger å reise kollektivt, også gjennom å sikre hyppigere avganger og billigere reiser *også til steder i kommunen der jernbane ikke er aktuelt, f.eks. Siggerud og Svartskog*. Det må også være tilstrekkelig med innfartsparkering for bil ved de stasjonene hvor det er mulig og naturlig.

Nytt pkt 3 (6.) Nordre Follo kommune mener det må settes av større økonomiske rammer i Viken for å ivareta trafikksikkerheten langs fylkesveier som er skoleveier. Skal vi øke andelen

barn og unge som trygt kan sykle og gå til skole og fritidsaktiviteter må det satses ytterligere på å trygge disse strekningene.

Nytt pkt. 4 (3.) Nordre Follo kommune støtter ambisjonen om mest mulig gods fra vei til bane av hensyn til klimamål og trafiksikkerhet. Nordre Follo kommune er bekymret for ulempene planene om økt godstransport på Østfoldbanen vil medføre, og at denne banen er planlagt å bære hovedtyngden av godstrafikken i fremtiden. Dette vil medføre mer støy i våre tettbygde strøk og prioriterte vekstområder, og er ikke forenelig med målet i regional plan om fortetting og byutvikling nær jernbanestasjoner. Kommunen oppfordrer fylkeskommunen til å støtte arbeidet med å finne andre baneløsninger som kan få godstrafikken bort fra Østfoldbanen. **(her har vi fjernet siste setning)**

Nytt pkt 5 (4.) Nordre Follo kommune vil peke på at mange byer og tettsteder er omkranset av fylkesveier, der bolig- og næringsutvikling i sentrumsområder krever ombygging av fylkesveier til bygater. Nordre Follo kommune mener Viken må få økte budsjettrammer for å kunne imøtekomme behovet, slik at man unngår at manglende veifinansiering blir en flaskehals i byutviklingen. I Ski by er dette særlig viktig for å sikre at man får ut fullt potensiale av de store investeringer som allerede er gjort i Follobaneutbyggingen.

Nytt pkt. 6 (5.) Nordre Follo kommune forventer at oppgradering av infrastruktur og stasjoner på nordre del av den eksisterende Østfoldbanen (Ski-Oslo) blir høyt prioritert fra 2023.

7. Nordre Follo kommune støtter opp om arbeidet med byvekstavtaler, som ble introdusert i forrige NTP, og der Nordre Follo kommune nå er part. Det forutsettes at byvekstavtalene ikke inkluderer lokale bompenger. Kommunen mener dette er en viktig arena der stat, fylke og kommuner kan inngå forpliktende samarbeid om en mer integrert og samordnet areal- og transportutvikling. Nordre Follo kommune er positive til de signaler som er kommet i statsbudsjettet om større fleksibilitet for bruken av statlige midler i byvekstavtalen. Når det nå åpnes for at riksveimidlene i større grad kan brukes på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde, kan det bidra til bedre måloppnåelse i avtalen.
8. Nordre Follo kommune forventer at gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet går som planlagt og uten forsinkelser. Strekningen er siste utbyggingsetappe i en viktig hovedferdselsåre mot Sverige, og skal bidra til økt trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet og gjøre at tung- og gjennomfartstrafikken ledes utenom byer og tettsteder.
9. Utredninger av et jernbaneprojekt Oslo - Stockholm via Ski, med reisetid på i underkant av 3 timer, viser at dette vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Et slikt prosjekt vil kunne finansieres av de reisende. Øresundbrua ble realisert på samme måte, noe som viser at en slik modell fungerer i praksis. Med en reisetid på under 3 timer vil flytrafikk og personbilreiser på strekningen bli vesentlig redusert, med betydelige miljøeffekter. Høringsbrevet påpeker behov for nytenking rundt hvordan man prioriterer prosjekter inn i NTP, samt behov for nye tiltak for å nå klimamålene. - I tråd med dette bør det nå vurderes om Oslo-Stockholm kan realiseres som et separat prosjekt.
10. For å stimulere effektivt til ytterligere bruk av kollektive reiser i kommunen rundt Oslo ber Nordre Follo kommune fylkeskommunen om å arbeide for at sone 1-takster (Oslo-takster) for kollektivtransport også skal gjelde i nåværende sone 2S.

Votering:

Høyres forslag fikk 16 stemmer og falt (H, PP)

Formannskapetets innstilling:

Pkt 1-7 ble vedtatt med 31 stemmer (Ap, Sv, Sp, V, MDG, Krf, R, Frp)

Pkt 8 ble vedtatt med 36 stemmer mot 11 stemmer (MDG, SV, R, Krf, 1 Sp Wideberg)

Pkt 9 enstemmig vedtatt

Pkt 10 vedtatt mot 1 stemme (R)

Kommunestyrets vedtak 12.02.2020:

Nordre Follo kommune sender følgende innspill og synspunkter til Viken fylkeskommune (uprioritert):

1. Nordre Follo kommune deler i all hovedsak Viken fylkeskommunes oppfatning av dagens og fremtidens største utfordringer på transportområdet i Viken (jf. vedlegg 2).
2. Jernbanen skal være selve ryggraden i kollektivtransporten og krever sterk statlig satsing. Åpningen av Follobanen i desember 2022 og den planlagte oppgradering av Østfoldbanen og videre Intercity- utbygging, gir potensial for at en høy andel personreiser i vår region kan skje effektivt med tog, samtidig som det bidrar til et utvidet bo- og arbeidsmarked. For å utnytte de store jernbaneinvesteringene må utviklingen skje i en samordnet transport- og arealutvikling, der det sikres god fremkommelighet for buss, sykkel og gange inn mot stasjonene, og tilrettelegges for trygg sykkelparkering for eksempel i sykkelhotell. Nordre Follo vil understreke at det er nødvendig å legge til rette for at innbyggerne velger å reise kollektivt, også gjennom å sikre hyppigere avganger og billigere reiser også til steder i kommunen der jernbane ikke er aktuelt, f.eks. Siggerud og Svartskog. Det må også være tilstrekkelig med innfartsparkering for bil ved de stasjonene hvor det er mulig og naturlig.
3. Nordre Follo kommune støtter ambisjonen om mest mulig gods fra vei til bane av hensyn til klimamål og trafiksikkerhet. Nordre Follo kommune er bekymret for ulempene planene om økt godstransport på Østfoldbanen vil medføre, og at denne banen er planlagt å bære hovedtyngden av godstrafikken i fremtiden. Dette vil medføre mer støy i våre tettbygde strøk og prioriterte vekstområder, og er ikke forenelig med målet i regional plan om fortetting og byutvikling nær jernbanestasjoner. Kommunen oppfordrer fylkeskommunen til å støtte arbeidet med å finne andre baneløsninger som kan få godstrafikken bort fra Østfoldbanen, som f.eks. diagonalen mellom Follobanen og Alna.
4. Nordre Follo kommune vil peke på at mange byer og tettsteder er omkranset av fylkesveier, der bolig- og næringsutvikling i sentrumsområder krever ombygging av fylkesveier til bygater. Nordre Follo kommune mener Viken må få økte budsjettammer for å kunne imøtekomme behovet, slik at man unngår at manglende veifinansiering blir en flaskehals i byutviklingen. I Ski by er dette særlig viktig for å sikre at man får ut fullt potensiale av de store investeringer som allerede er gjort i Follobaneutbyggingen.
5. Nordre Follo kommune forventer at oppgradering av infrastruktur og stasjoner på nordre del av den eksisterende Østfoldbanen (Ski-Oslo) blir høyt prioritert fra 2023.
6. Nordre Follo kommune mener det må settes av større økonomiske rammer i Viken for å ivareta trafiksikkerheten langs fylkesveier som er skoleveier. Skal vi øke andelen barn og unge som trygt kan sykle og gå til skole og fritidsaktiviteter må det satses ytterligere på å trygge disse strekningene.

7. Nordre Follo kommune støtter opp om arbeidet med byvekstavtaler, som ble introdusert i forrige NTP, og der Nordre Follo kommune nå er part. Det forutsettes at byvekstavtalene ikke inkluderer lokale bompenger. Kommunen mener dette er en viktig arena der stat, fylke og kommuner kan inngå forpliktende samarbeid om en mer integrert og samordnet areal- og transportutvikling. Nordre Follo kommune er positive til de signaler som er kommet i statsbudsjettet om større fleksibilitet for bruken av statlige midler i byvekstavtalen. Når det nå åpnes for at riksveimidlene i større grad kan brukes på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde, kan det bidra til bedre måloppnåelse i avtalen.
 8. Nordre Follo kommune forventer at gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet går som planlagt og uten forsinkelser. Strekningen er siste utbyggingsetappe i en viktig hovedferdselsåre mot Sverige, og skal bidra til økt trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet og gjøre at tung- og gjennomfartstrafikken ledes utenom byer og tettsteder.
 9. Utredninger av et jernbaneprosjekt Oslo - Stockholm via Ski, med reisetid på i underkant av 3 timer, viser at dette vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Et slikt prosjekt vil kunne finansieres av de reisende. Øresundbrua ble realisert på samme måte, noe som viser at en slik modell fungerer i praksis. Med en reisetid på under 3 timer vil flytrafikk og personbilreiser på strekningen bli vesentlig redusert, med betydelige miljøeffekter. Høringsbrevet påpeker behov for nytenking rundt hvordan man prioriterer prosjekter inn i NTP, samt behov for nye tiltak for å nå klimamålene. - I tråd med dette bør det nå vurderes om Oslo-Stockholm kan realiseres som et separat prosjekt.
 10. For å stimulere effektivt til ytterligere bruk av kollektive reiser i kommunen rundt Oslo ber Nordre Follo kommune fylkeskommunen om å arbeide for at sone 1-takster (Oslo-takster) for kollektivtransport også skal gjelde i nåværende sone 2S.
-

Saksfremlegg

Innspill til prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-33

Rådmannens forslag til vedtak:

Nordre Follo kommune sender følgende innspill og synspunkter til Viken fylkeskommune (uprioritert):

1. Nordre Follo kommune deler i all hovedsak Viken fylkeskommunes oppfatning av dagens og fremtidens største utfordringer på transportområdet i Viken (jf. vedlegg 2).
2. Jernbanen skal være selve ryggraden i kollektivtransporten og krever sterk statlig satsing. Åpningen av Follobanen i desember 2022 og den planlagte oppgradering av Østfoldbanen og videre Intercity-utbygging, gir potensial for at en høy andel personreiser i vår region kan skje effektivt med tog, samtidig som det bidrar til et utvidet bo- og arbeidsmarked. For å utnytte de store jernbaneinvesteringene må utviklingen skje i en samordnet transport- og arealutvikling, der det sikres god fremkommelighet for buss, sykkel og gange inn mot stasjonene.
3. Nordre Follo kommune vil peke på at mange byer og tettsteder er omkranset av fylkesveier, der bolig- og næringsutvikling i sentrumsområder krever ombygging av fylkesveier til bygater. Nordre Follo kommune mener Viken må få økte budsjettammer for å kunne imøtekomme behovet, slik at man unngår at manglende veifinansiering blir en flaskehals i byutviklingen. I Ski by er dette særlig viktig for å sikre at man får ut fullt potensiale av de store investeringer som allerede er gjort i Follobaneutbyggingen.
4. Nordre Follo kommune forventer at oppgradering av infrastruktur og stasjoner på indre linje av den eksisterende Østfoldbanen (Ski-Oslo) blir høyt prioritert fra 2023.
5. Nordre Follo kommune mener det må settes av større økonomiske rammer i Viken for å ivareta trafiksikkerheten langs fylkesveier som er skoleveier. Skal vi øke andelen barn og unge som trygt kan sykle og gå til skole og fritidsaktiviteter må det satses ytterligere på å trygge disse strekningene.
6. Nordre Follo kommune støtter opp om arbeidet med byvekstavtaler, som ble introdusert i forrige NTP, og der Nordre Follo kommune nå er part. Kommunen mener dette er en viktig arena der stat, fylke og kommuner kan inngå forpliktende samarbeid om en mer integrert og samordnet areal- og transportutvikling. Nordre Follo kommune er positive til de signaler som er kommet i statsbudsjettet om større fleksibilitet for bruken av statlige midler i byvekstavtalen. Når det nå åpnes for at riksveimidlene i større grad kan brukes på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde, kan det bidra til bedre måloppnåelse i avtalen.
7. Nordre Follo kommune forventer at gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet går som planlagt og uten forsinkelser. Strekningen er siste utbyggingsetappe i en viktig hovedferdselsåre mot Sverige, og skal bidra til økt trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet og gjøre at tung- og gjennomfartstrafikken ledes utenom byer og tettsteder.

8. Nordre Follo kommune er bekymret for planene om økt godstransport på Østfoldbanen og at denne banen skal bære hovedtyngden av godstrafikken i fremtiden. Dette vil medføre mer støy i våre tettbygde strøk og prioriterte vekstområder, og er ikke forenelig med målet i regional plan om fortetting og byutvikling nær jernbanestasjoner. Kommunen oppfordrer fylkeskommunen til å støtte arbeidet med å finne andre baneløsninger som kan få godstrafikken bort fra Østfoldbanen.

Kort oppsummert

Viken fylkeskommune har invitert kommuner og regionale aktører til å komme med innspill til prioriteringer på transportområdet i ny Nasjonal transportplan for 2022-2033. Viken skal i mai i år gi samlet innspill til Samferdselsdepartementet. Det presiseres i invitasjonen at det er lite rom for innspill til nye prosjekter, men at man ønsker innspill på prioritering av tiltak, satsingsområder og løsninger knyttet til de største transportutfordringene Viken står overfor. I denne saken redegjøres det for rådmannens forslag til innspill.

Faktaopplysninger

Bakgrunn

En ny Nasjonal transportplan (2022-33) skal legges frem for Stortinget våren 2021, og Samferdselsdepartementet har lagt opp til medvirkning fra fylkeskommuner og store byområder i flere runder. I mai i fjor la Fellesnemnda i Viken frem sine synspunkter på hva som er de største transportutfordringene Viken står overfor i årene som kommer (se vedlegg 2). Viken skal innen mai i år gi innspill til *prioritering av tiltak* for å løse disse utfordringene og inviterer nå kommuner og regionale aktører til å komme med innspill til prioriterte satsingsområder, prosjekter eller konkrete tiltak som kan være med på å håndtere de sentrale utfordringene.

Det presiseres at det er lite handlingsrom for å komme med forslag til nye prosjekter, men at man ønsker at kommunene kommer med synspunkter på hva det er viktigst å legge vekt på, både på kort og lang sikt, og om det er nye og eventuelt kostnadsreducerende løsninger på sentrale utfordringer etc.

Det bes om forslag til prioritering av følgende:

1. Konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene hvor:

- Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.
- Løsningene er knyttet til de identifiserte utfordringene i Viken
- Sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.
- Kommunen beskriver i hvilken utstrekning de selv prioriterer å gjennomføre løsninger på områder hvor de selv har et ansvar, og som støtter opp under forslag til statlige løsning.

2. Langsiktige satsingsområder for Viken:

- a) Forslag til langsiktig satsingsområder på de fem transportkorridorene som berører Viken.
- b) En høy andel av trafikken på riksveier og jernbaner i Viken er lokaltrafikk som også er en del av det samlet transportsystem rundt Oslo. Fylkeskommunen ønsker innspill på langsiktig utvikling av helheten i transportsystemet gjennom Viken.

Saken har betydning for

Saken har betydning for alle innbyggere i Nordre Follo. Nedenfor kommenteres betydningen for enkelte grupper i Nordre Follo-samfunnet.

Barn og unge

Gode og sikre transportløsninger innenfor kollektiv, sykkel og gange er vesentlig for barn og unges oppvekstmiljø. Trygge skoleveier og godt utbygde gang- og sykkelveier der barn og unge oppholder seg mye, er vesentlig for å øke andelen barn og unge som sykler og går til sine daglige gjøremål. Lave kollektivsatser for barn og unge er viktig både for inkludering og for å fremme gode kollektivvaner fra tidlig alder.

Personer med nedsatt funksjonsevne

God mobilitet skal gjelde for alle. Derfor er det helt nødvendig at kollektivknutepunkter, busser og tog har universell utforming. At det er enkelt for personer med nedsatt funksjonsevne å benytte tog og buss gjør at flere kan velge å reise kollektivt og leve aktive liv. Personbilen kan imidlertid også i mange tilfeller være avgjørende for at personer med funksjonsnedsettelse skal kunne være aktive. Det må derfor legges til rette for tilstrekkelig HC-parkering for de som har behov for dette.

Eldre mennesker

God mobilitet er viktig for alle aldersgrupper. Derfor er det helt nødvendig at kollektivknutepunkter, busser og tog har universell utforming. At det er enkelt å gå til stasjonen, komme seg til perrongen eller inn på bussen, gjør at flere kan velge å reise kollektivt i høy alder. Tilfredsstillende ventefasiliteter på knutepunktene er også viktig for denne aldersgruppen, det samme gjelder godt vintervedlikehold. Totalt bidrar dette til at eldre kan klare seg selv lenger og leve aktive liv.

Grunnlag for beslutning

- Kommuneplan for Nordre Follo, arealdelene for Ski og Oppegård (likelydende kapittel om mobilitet), vedtatt hhv. 12. juni 2019 og 13.5.2019).
- Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, desember 2015.
- Områdereguleringsplan for Ski sentrum, vedtatt av Ski kommunestyre 17.6.2015.
- Områdereguleringsplan for Kolbotn sentrum, vedtatt av Oppegård kommunestyre 27.3.2017.
- Detaljregulering E18 Vinterbro-Retvet, vedtatt av Ski kommunestyre 9.11.2016

Økonomiske konsekvenser

Ikke aktuelt i denne saken.

Bidrag til å nå kommunens mål

I Nordre Follo kommune skal innbyggerne oppleve å ha god mobilitet i sine daglige gjøremål gjennom et godt, trygt og effektivt transportsystem. Det skal legges til rette for at det er enkelt og naturlig å velge miljøvennlige reisemåter, som bidrar til å nå kommunens og Norges klimamål.

Kommunens visjon er nær og nyskapende, og kommuneplanen inneholder fire hovedmål som skal bidra til å oppfylle denne visjonen. Byvekst med grønne kvaliteter, Trygg oppvekst og Aktiv hele livet er de tre som har mest relevans i denne saken. Denne saken har betydning for for følgende av FNs bærekraftsmål og mål i Nordre Follo kommuneplan:

FNs bærekraftsmål	Mål i Nordre Follo kommuneplan
11. Bærekraftige byer og samfunn	Nordre Follo har attraktive og levende byer og tettsteder
13. Stoppe klimaendringene	Nordre Follo tar miljøansvar og er en foregangskommune på vei mot lavutslippssamfunnet
	Innbyggerne i Nordre Follo kommune bor godt og trygt
	Innbyggerne i Nordre Follo kommune har tilgang til gode møteplasser, idretts- og friluftsliv og kulturtilbud.

Alternative løsninger

Ikke relevant.

Rådmannens vurdering

Dert er positivt at Viken fylkeskommunen inviterer kommuner og regionråd til å komme med innspill og synspunkter til arbeidet med ny Nasjonal transportplan. Nordre Follo støtter i all hovedsak Vikens oppfatning av dagens og fremtidens største utfordringer på transportområdet (jf. vedlegg 2).

Nordre Follo kommune er tett integrert i bo- og arbeidsmarkedet til Oslo og forventer en betydelig befolkningsvekst i årene fremover. Befolkningsveksten vil føre til ytterligere økning i transportbehovet, både for gods og personer. I dag står transportsektoren for 80 % av det direkte klimagassutslippet i kommunen. Skal vi nå klimamålene må vi endre reisevanene våre, og persontrafikkveksten må løses gjennom kollektiv, sykkel og gange.

Nordre Follo kommune planlegger for den fremtidige befolkningsveksten, og kommunens arealstrategi legger opp til bolig- og næringsfortetting i prioriterte utbyggingsområder langs togstasjonene i bybåndet, i tråd med regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus (R-ATP). Skal kommunen som arealmyndighet få til en vellykket by- og tettstedsutvikling er imidlertid samarbeid med de statlige og regionale transportaktørene om planlegging og utbygging av transportsystemet helt vesentlig.

1. Konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene

Investeringene i jernbanen i sørkorridoren

Jernbanen er selve ryggraden i transportsystemet i hovedstadsområdet. Det er investert betydelige offentlige midler i jernbaneinfrastruktur gjennom Follobaneutbyggingen. Når Follobanen åpner i desember 2022 blir Ski stasjon Folloregionens viktigste kollektivknutepunkt med 11 minutters reisetid til Oslo. De statlige satsingene er fulgt opp av tidligere Ski kommune gjennom to store områdereguleringsplaner og en kommunedelplan i og rundt Ski sentrum. Disse legger til rette for en kompakt byutvikling rundt knutepunktet Ski stasjon.

Når Follobanen åpner skal etter planen også indre linje av Østfoldbanen og flere av lokaltogstasjonene på strekningen Ski-Oslo få en etterlengtet oppgradering. Dette inkluderer også Kolbotn stasjon, som i dag mangler universell utforming. Det er i Ruteplan 2027 lagt opp til en vesentlig hyppigere frekvens for lokaltogene når den indre linjen av Østfoldbanen får bedre kapasitet. Dette støtter opp under den boligfortettingen som kommunen har lagt opp til langs togstasjonene i bybåndet. Rådmannen forventer at arbeidet med Østfoldbanen starter for fullt fra 2023.

Byutvikling, omgjøring av fylkesveier til bygater, fremkommelighet for ulike trafikantgrupper

Mange byer og tettsteder er omkranset av fylkesveier, dette gjelder også Ski og Kolbotn. Bolig- og næringsutvikling i sentrumsområder krever ofte ombygging av fylkesveier til bygater for å sikre god fremkommelighet for de ulike trafikantgruppene. Fremkommelighet for buss inn mot togstasjonene, spesielt da Ski stasjon, er helt avgjørende for å legge til rette for gode transportbytter og økt kollektivandel.

Utbygging og fortetting i prioriterte områder langs togstasjonene i bybåndet, transformasjon av eksisterende bebyggelse og omdefinering av veisystemer, er komplekse prosesser, med mange involverte aktører. I tillegg utløser det kostnadskrevenne infrastrukturtiltak på transportområdet. Bidrag fra utbyggere til veitiltak kan være hensiktsmessig i mange tilfeller, men det er også juridiske begrensninger ut kravene til rimelighet og forholdsmessighet. Ofte skal utbyggerne også bidra inn i annen infrastruktur enn veg.

Det er viktig at de statlige og regionale transportaktørene følger opp på sine ansvarsområder. Viken fylkeskommune må få økte budsjetttrammer for å kunne imøtekomme behovene, slik at man hindrer at manglende veifinansiering fra fylket blir en flaskehals i byutviklingen. I Ski by er dette særlig viktig med tanke på å få ut fullt potensiale av de store investeringer som allerede er gjort i Follobaneutbyggingen. Det er behov for sterkere samordning mellom stat, fylke og kommune i planlegging og utbygging, mer effektive planprosesser og helhetlige prioriteringer for få ut effekter av investeringene.

Når Follobanen åpner er det vesentlig å ha på plass et effektivt og sømløst matebusstilbud inn mot Ski stasjon fra omkringliggende tettsteder/kommuner. Dette vil kunne gi mange et vesentlig bedre kollektivtilbud enn i dag og være en nøkkel til å øke kollektivandelen både på lokale reiser og i retning Oslo og sørover mot Østfold. Bedre tverrgående busstilbud på tvers og inn mot øvrige togstasjoner er også nødvendig. Det må oppleves som attraktivt å gå og sykle til stasjonen for de som bor sentrumsnært.

Det er i tillegg behov for å etablere bedre sykkelveiforbindelser innad i Follo og fra Follo mot Oslo.

Trafikksikkerhet/skoleveier

Det er et mål at så mange barn og unge som mulig kan gå og sykle til skolen. Mange skoleveier er fylkesveger og gjennom prosjektet «Trygging av skoleveger i Akershus» har det vært laget en handlingsplan for prioritering av strekninger i perioden 2014-2024. Det er fortsatt et stort behov for trafikksikkerhetstiltak langs mange skoleveier, men det er ikke satt av tilstrekkelig midler til alle. Skal vi øke andelen barn og unge som trygt kan sykle og gå til skole og fritidsaktiviteter, må det satses ytterligere på tiltak langs fylkesveiene.

Det er også viktig med godt vedlikehold av fylkesveinettet for å trygge busstransporten av barn som bor lenger unna skolen. Fylkesvegene preges av ujevn vegstandard og til dels stort vedlikeholdsetterslep.

Byvekstavtalen for Oslo og Akershus

Nordre Follo kommune overtok 1.1.2020 Oppegård kommunes plass som part i byvekstavtalen for Oslo og Akershus. Byvekstavalene skal sikre bedre samordnet areal og transportplanlegging i byområder på tvers av forvaltningsnivåer. Gjennom byvekstavtalen forplikter staten seg til å gå inn med økte midler til kollektiv, sykkel og gange, mot at kommunene forplikter seg til å fortette nær kollektivknutepunkter i tråd med regional plan. Byvekstavtalen ble lokalpolitisk behandlet av alle parter høsten 2019, og avventer nå godkjenning av regjeringen i statsråd.

I forbindelse med statsbudsjettet for 2020 har regjeringen foreslått å åpne opp for at riksveimidlene i byvekstavtalen i større grad kan brukes på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde. Det er positivt at det nå åpnes opp for en mer fleksibel bruk av de statlige budsjettpostene i byvekstavtalen.

Gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet

Nordre Follo kommune forventer at gjennomføringen av firefeltsvei E18 Vinterbro-Retvet går som planlagt og uten forsinkelser. Strekningen er siste utbyggingsetappe i en viktig hovedferdselsåre mot Sverige, og skal bidra til økt trafikksikkerhet, bedre fremkommelighet og gjøre at tung- og gjennomfarts-trafikken ledes utenom byer og tettsteder.

2. Langsiktige satsingsområder for Viken

InterCity- utbyggingen

Follobanen er et premiss for den videre IC-utbyggingen i sørkorridoren. InterCity- utbyggingen er viktig for å knytte et større bo – og arbeidsmarked sammen i Viken og avlaste trafikken til/fra Oslo-området. Planlegging og utbygging av InterCity-strekningene skal ifølge gjeldende NTP (2018-2029) skje i flere trinn, «innenfra og ut». Effektive transporttjenester er en forutsetning for økonomisk vekst i regionen, samtidig som satsingen er nødvendig for å nå klimamålene. Det er viktig at utbyggingen sikres tilstrekkelig fremdrift og finansiering.

Teknologi – fremtidens mobilitet

For at flere skal la bilen stå er det behov for attraktive kollektivløsninger. Det er behov for sømløse reiser, der den reisende ikke trenger å forholde seg til ulike transportaktører i Viken, og der betalingsløsninger, sanntidsinformasjon og koordinerte avganger er lagt til rette for. Digitale løsninger, velfungerende knutepunkter og fleksible billettløsninger og soner, er viktig for å bidra til økt kollektivandel i fremtiden. Det må satses på teknologisk utvikling der Viken er en pådriver i samarbeid med Ruter og de andre kollektivselskapene. Nye forretningsmodeller, pilotering av ny teknologi og innovative løsninger trenger en regional aktør som viser vei.

Godstransport på Østfoldbanen

Kommunen har sett med bekymring på planene om økt godstransport på Østfoldbanen og at denne banen skal bære hovedtyngden av godstrafikken i sørkorridoren i fremtiden. Dette vil medføre mer støy i våre tettbygde strøk og prioriterte vekstområder, og er ikke forenelig med målet i regional plan om fortetting og byutvikling nær jernbanestasjoner. Kommunen oppfordrer fylkeskommunen til å støtte arbeidet med å finne andre baneløsninger som kan få godstrafikken bort fra Østfoldbanen.

Ski, 17.01.2020

Gro Herheim
rådmann

Monica Lysebo
kommunalsjef

Vedlegg

1. Invitasjon fra Viken fylkeskommune til å komme med innspill til prioriteringer på transportområdet av 16.12.2019 (sendt fra Buskerud fylkeskommune).
2. Møtebok/saksfremlegg fra Viken fylkesnemnd, NTP 2022-2033: Innspill på hovedutfordringer på transportområdet
3. Brev fra Samferdselsdepartementet av 21.11.2019: NTP 2022-33: Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet.



Saksutskrift

Nasjonal transportplan 2022 - 2033

Arkivsak-dok. 19/03141-5
Saksbehandler Ragne Storsul

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	27.01.2020	3/20
2 Kommunestyret	10.02.2020	12/20

Kommunestyrets behandling 10.02.2020:

Repr. Trygve Olsen (MDG) fremmet følgende forslag:

1. Punkt 2) b) b flyttes opp til listen over prioriterte tiltak de første seks årene.
2. Punkt 1) b) flyttes ned til listen over langsiktige tiltak.
3. Punkt 2) a) c endres til «Økt frekvens på lokale bussruter i og mellom små og mellomstore byer og tettsteder utenfor Oslo».
4. Punkt 2) b) a strykes.
5. Punkt 2) b) f strykes.
6. Nytt punkt under 2) b) Myke trafikanter skal i større grad prioriteres foran biler når nye samferdselsprosjekter planlegges.
7. Nytt punkt under 2) b) etablere skiltet sykkelrute langs strekningen Oslo – Moss via Vestby, som et ledd i en satsing på flere sammenhengende nasjonale sykkelruter.

Votering:

Formannskapets vedtak ble vedtatt mot 4 stemmer (MDG).
Repr. Trygve Olsens forslag fikk 4 stemmer og falt.

Kommunestyrets vedtak 10.02.2020:

1) *Forslag til konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene i perioden:*

- a) *Ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker.*
- b) *Ny metrotunnel mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø.*
- c) *Ferdigstille indre Inter City, inkludert nødvendige hensettingsanlegg.*
- d) *Prioritere koordinerte tiltak i forbindelse med sentrumsutvikling i stasjonsbyene/tettstedene.*
- e) *Sykkelhoteller i alle stasjonsbyer og tettsteder.*
- f) *Ny veiforbindelse på FV 1359 fra Osloveien ved ASKO til Garderveien ved Sole Skog.*
- g) *Ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark øst.*
- h) *Parkering ved togstasjonene utenfor byene gjøres gratis.*

2) *Langsiktige satsingsområder for Viken:*

Postadresse	Besøksadresse	Telefon	64 98 01 00	Org.nr.	943 485 437
Postboks 144	Rådhuset, Rådhusgt. 1	Telefaks	64 98 01 01	Bankgiro	1613.07.00342
1541 Vestby	1540 Vestby				
post@vestby.kommune.no	www.vestby.kommune.no				

- a) *Forslag til langsiktige satsingsområder på de fem transportkorridorene som berører Viken (Vestby kommune ligger i korridoren Oslo – Svinesund, og vi spiller her kun inn satsingsområder for denne korridoren):*
- a. *Bedre veiforbindelse som avlastning for tungtransporten øst for Oslo.*
 - b. *Økt frekvens på lokale bussruter i små og mellomstore byer og tettsteder utenfor Oslo.*
 - c. *Bedre bussforbindelser i delregionene.*
- b) *Langsiktig utvikling av helheten i transportsystemet gjennom Viken:*
- a. *Enklere planprosesser.*
 - b. *Felles billettsystem for kollektivreiser som dagens Ruterbillettordning for hele Viken.*
 - c. *Prioritering av godstog foran persontog enkelte strekninger til enkelte tider på døgnet, i tillegg til flere krysningsspor.*
 - d. *Utbygging av ERTMS.*
 - e. *Enklere planlegging og standard for gang- og sykkelveier.*
 - f. *Leskur med sanntidsinformasjon på alle holdeplasser.*
 - g. *Ordninger for etablering av ladeinfrastruktur for elbiler.*
 - h. *Støtteordninger for miljøvennlige transportløsninger.*

Saksutskriften bekreftes
Vestby, 13.februar 2020

Elin Tokerød
Formannskapssekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent

Tidligere behandlinger

Formannskapets behandling 27.01.2020:

Repr. Kenneth Lien Steen (Frp) fremmet følgende forslag:

Nytt punkt:

Parkering ved togstasjonene utenfor byene gjøres gratis.

Repr. Pål Engeseth (H) fremmet følgende forslag:

Nytt punkt Tillegg 2 B punkt I

Riksvei 9

Fergefri forbindelse mellom Moss og Horten

Repr. Kjell Meek (Sv) fremmet følgende forslag:

Punkt 2aa flyttes til 1g

Ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark øst.

Votering:

Repr. Kenneth Lien Steens forslag ble vedtatt mot 2 stemmer (MDG, Sv)

Repr. Pål Engeseths forslag fikk 2 stemmer og falt (H, Frp).

Repr. Kjell Meeks forslag ble enstemmig vedtatt.

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt med endringer fra repr. Kenneth Lien Steen og Kjell Meek:

Formannskapets vedtak 27.01.2020:

- 1) *Forslag til konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene i perioden:*
 - a) *Ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker.*
 - b) *Ny metrotunnel mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø.*
 - c) *Ferdigstille indre Inter City, inkludert nødvendige hensettingsanlegg.*
 - d) *Prioritere koordinerte tiltak i forbindelse med sentrumsutvikling i stasjonsbyene/tettstedene.*
 - e) *Sykkelhoteller i alle stasjonsbyer og tettsteder.*
 - f) *Ny veiforbindelse på FV 1359 fra Osloveien ved ASKO til Garderveien ved Sole Skog.*
 - g) *Ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark øst.*
 - h) *Parkering ved togstasjonene utenfor byene gjøres gratis.*
- 2) *Langsiktige satsingsområder for Viken:*
 - a) *Forslag til langsiktige satsingsområder på de fem transportkorridorene som berører Viken (Vestby kommune ligger i korridoren Oslo – Svinesund, og vi spiller her kun inn satsingsområder for denne korridoren):*
 - a. *Bedre veiforbindelse som avlastning for tungtransporten øst for Oslo.*

- b. Økt frekvens på lokale bussruter i små og mellomstore byer og tettsteder utenfor Oslo.
 - c. Bedre bussforbindelser i delregionene.
- b) *Langsiktig utvikling av helheten i transportsystemet gjennom Viken:*
- a. Enklere planprosesser.
 - b. Felles billettsystem for kollektivreiser som dagens Ruterbillettordning for hele Viken.
 - c. Prioritering av godstog foran persontog enkelte strekninger til enkelte tider på døgnet, i tillegg til flere kryssningsspor.
 - d. Utbygging av ERTMS.
 - e. Enklere planlegging og standard for gang- og sykkelveier.
 - f. Leskur med sanntidsinformasjon på alle holdeplasser.
 - g. Ordninger for etablering av ladeinfrastruktur for elbiler.
 - h. Støtteordninger for miljøvennlige transportløsninger.
-

Saksfremlegg

Rådmannens innstilling:

- 1) *Forslag til konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene i perioden:*
 - a) *Ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker.*
 - b) *Ny metrotunnel mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø.*
 - c) *Ferdigstille indre Inter City, inkludert nødvendige hensettingsanlegg.*
 - d) *Prioritere koordinerte tiltak i forbindelse med sentrumsutvikling i stasjonsbyene/tettstedene.*
 - e) *Sykkelhoteller i alle stasjonsbyer og tettsteder.*
 - f) *Ny veiforbindelse på FV 1359 fra Osloveien ved ASKO til Garderveien ved Sole Skog.*
- 2) *Langsiktige satsingsområder for Viken:*
 - a) *Forslag til langsiktige satsingsområder på de fem transportkorridorene som berører Viken (Vestby kommune ligger i korridoren Oslo – Svinesund, og vi spiller her kun inn satsingsområder for denne korridoren):*
 - a. *Ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark øst.*
 - b. *Bedre veiforbindelse som avlastning for tungtransporten øst for Oslo.*
 - c. *Økt frekvens på lokale bussruter i små og mellomstore byer og tettsteder utenfor Oslo.*
 - d. *Bedre bussforbindelser i delregionene.*
 - b) *Langsiktig utvikling av helheten i transportsystemet gjennom Viken:*
 - a. *Enklere planprosesser.*
 - b. *Felles billettsystem for kollektivreiser som dagens Ruterbillettordning for hele Viken.*

- c. Prioritering av godstog foran persontog enkelte strekninger til enkelte tider på døgnet, i tillegg til flere kryssningsspor.*
- d. Utbygging av ERTMS.*
- e. Enklere planlegging og standard for gang- og sykkelveier.*
- f. Leskur med sanntidsinformasjon på alle holdeplasser.*
- g. Ordninger for etablering av ladeinfrastruktur for elbiler.*
- h. Støtteordninger for miljøvennlige transportløsninger.*

Vedlegg:

Innspill på hovedutfordringer på transportområdet (ettersendt sak)
Brev fra samferdselsdepartementet til fylkene

SAKSUTREDNING:

Bakgrunn for saken:

Fylkeskommunene er invitert til å gi innspill til samferdselsdepartementet (SD) om prioritering i NTP 2022-31. Viken fylkeskommune inviterer kommunene og regionale aktører til å komme med synspunkter på hva det er viktigst å legge vekt på i NTP 2022-2033.

I mai 2019 ga Viken fellesnemda innspill til samferdselsdepartementet på de største utfordringene i Viken (se vedlegg).

Samferdselsdepartementet vil utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse. Det vil være viktig å sørge for fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling. I en overordnet og langsiktig planlegging legges det til grunn at de viktigste utfordringene håndteres først. For de siste seks årene i planperioden ønsker derfor samferdselsdepartementet ikke innspill på konkrete prosjekter og tiltak. Samferdselsdepartementet har varslet at de kommer til å være mer tilbakeholdne enn tidligere med å bestemme konkret tiltak som ligger langt fram i tid. Det er her ønskelig med innspill på langsiktige satsingsområder framfor en liste av utbyggingsprosjekter.

I første seksårsperiode ber departementet fortsatt om prioriteringer på konkrete prosjekter og tiltak, samtidig som at planen også for denne perioden løftes til et mer strategisk og overordnet nivå. Det er svært mange prosjekter som allerede ligger inne i NTP 2018-29. Det er derfor lite handlingsrom for nye tiltak de kommende 10 årene, med mindre prosjekter løftes ut for å gi plass til nye løsninger.

Viken fylkeskommune ønsker begrunnede innspill på statlig transportløsninger som kan bidra til fylkeskommunens og kommunenes felles innsats for å:

- Fremme en miljø- og klimavennlig utvikling med lavt forbruk av ressurser
- Ivareta bosetting, næringsutvikling og bærekraftige distrikter
- Realisere målsettinger om by- og tettstedsutvikling med reduserte behov for transport

Basert på de største utfordringene i Viken inviteres kommuner og regionale aktører til å komme med forslag til prioritering av følgende:

- 1) Konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene i perioden hvor:
 - Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.
 - Løsningene er knyttet til de identifiserte utfordringene i Viken (se vedlegg). Sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.
 - Kommunen beskriver i hvilken utstrekning de selv prioriterer å gjennomføre løsninger på områder hvor de selv har et ansvar, og som støtter opp under forslag til statlige løsninger.
- 2) Langsiktige satsingsområder for Viken:
 - a) Forslag til langsiktig satsingsområder på de fem transportkorridorene som berører Viken.

b) En høy andel av trafikken på riksveier og jernbaner i Viken er lokaltrafikk som også en del av det samlet transportsystem rundt Oslo. Fylkeskommunen ønsker innspill på langsiktig utvikling av helheten i transportsystemet gjennom Viken.

Hver av kommunene i Viken kan gi egne innspill, men det er en fordel om kommunene samordner sine innspill i regioner, helt eller delvis. Kommunene oppfordres til å involvere lokalt næringsliv i sine prosesser.

Vurdering:

På grunn av den korte tidsfristen for innspill er det ikke tid til å utarbeide et felles høringsutkast fra Folloregionen. Tidsfristen gir heller ikke rom for administrasjonen til å involvere andre aktører innen skrivefristen.

En stor andel av befolkningen bor og arbeider i Viken og Oslo. Det meste av import og eksport av varer passerer gjennom Viken. Utfordringene er mange og store, og det er nærmest ingen grenser for hvilke tiltak man kan ønske seg gjennomført. Det er det imidlertid ikke ressurser til, og det må derfor foretas harde prioriteringer av ressursene innen samferdselssektoren. Transportsystemet binder samfunnet sammen og er helt nødvendig for at samfunnet skal fungere. Det er selve nervesystemet i samfunnet vårt. Det er derfor helt avgjørende at vi har et transportsystem som sikrer mobilitet for personer og varer.

Dagens samfunn er tilpasset bilen. Klimagassutslippene fra biltransport, sjøtransport og lufttrafikken utgjør en svært stor andel av de totale klimagassutslippene. Vi vet nå at disse utslippene forurensrer og medfører klimaendringer som vil få dramatiske konsekvenser. Det er derfor helt nødvendig at vi gjør store endringer i måten vi organiserer samfunnet vårt på, og finner klimavennlige løsninger. Norge har gjennom Paris-avtalen forpliktet seg til å redusere klimagassutslippene betydelig. Nullvekstmålet i biltransporten (også i områder med stor befolkningsvekst) er en strategi for å begrense klimagassutslippene. I tillegg må det satses betydelig på å skifte til klimavennlige løsninger. Det er det som kalles det grønne skiftet.

Arealplanlegging er selve transportplanleggingens mor. Med det menes at hvor vi bygger har alt å si for hvilket transportbehov vi får. Dersom vi bygger med kort avstand, blir transportbehovet mindre, og jo større avstander jo større transportbehov. Jo tettere befolket et område er, jo mere lønnsomt vil det være med felles transportløsninger. Og motsatt, jo lengre unna man bor, jo mindre sannsynlig er det at man kan få nytte av felles transportløsninger. Samtidig er transportbehovet større. Det er derfor viktig at vi sørger for å ha et utbyggingsmønster som legger til rette for minst mulig transportbehov og mest mulig kollektivtransport for det transportbehovet vi har. Også for varetransporten.

For at et samfunn skal fungere, må det fungere for alle. Det vil si at vi må velge løsninger som ikke ekskluderer grupper av befolkningen. Bevegelsesfrihet må ikke være et begrenset gode for de rikeste, sterkeste og de mest privilegerte i samfunnet. Vi må unngå at begrensninger i bevegelsesfriheten som følge av mangler eller feilprioriteringer i transportsystemet fører til at deler av befolkningen ikke kommer seg til jobb, skole, sykehus eller lignende. Samtidig som det er mest samfunnsøkonomisk lønnsomt å prioritere de store massene, er det likevel nødvendig å ivareta alle.

Mange hensyn som må ivaretas lar seg vanskelig prissette riktig i økonomiske modeller. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet kan derfor ikke alene være «den hellige gral» i statens prioriteringer av samferdselsinvesteringene. Det er mange hensyn å ivareta, og noen vil være helt eller delvis motstridende. Det finnes derfor ikke to streker under svaret for hva som vil være riktig eller galt. Avveiningene vil til slutt bero på politiske prioriteringer.

1) *Forslag til konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene i perioden:*

- Ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker.

Kapasiteten gjennom Oslo er en begrensende faktor for å kunne øke togtrafikken til og fra Oslo. Flere kan pendle med tog framfor bil dersom det går oftere tog. Det gjelder ikke bare til og fra Oslo, men mellom alle stasjoner på linjene. Det blir også relevant å reise kollektivt for flere dersom det er kortere ventetid ved overgang mellom tog eller mellom tog og buss eller bane. Kapasiteten gjennom Oslo vil også ha betydning for muligheten til å øke andelen godstransport på jernbane.

- Ny metrotunnel mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø.

Tunellen er nødvendig for å oppnå økt kapasitet og bedre dekning i t-banenettet i Oslo. Flere kan reise kollektivt i stedet for med bil dersom man kommer seg helt fram dit man skal, innen rimelig tid.

- Ferdigstille indre Inter City, inkludert nødvendige hensettingsanlegg.

Når utbyggingen av indre Inter City nå er igangsatt, er det viktig å holde tidsplanen og gjennomføre utbyggingen innen planlagt tid. Det er også viktig at nødvendige hensettingsanlegg ikke forsinkes, der disse er nødvendige for å kunne øke antall togavganger og togsett. Situasjonen på vestre linje sør for Ski er spesielt vanskelig for de reisende og kan ikke forsinkes ytterligere. Kapasitetsøkningen i jernbanenettet vil også ha betydning for muligheten til å øke andelen godstransport på jernbane.

- Prioritere koordinerte tiltak i forbindelse med sentrumsutvikling i stasjonsbyene/tettstedene.

For at ikke all utvikling i Viken skal stoppe opp når 80/90% av all utvikling skal skje i de prioriterte byene og tettstedene utpekt i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, er det helt nødvendig at relevante statlige og regionale myndigheter medvirker til nødvendige tiltak på vei og bane og stasjonsområder i alle disse stedene samtidig. Vestby kommune vedtok områderegulering for Vestby sentrum i 2016, og den første detaljreguleringsplanen er vedtatt. Flere detaljreguleringer er under behandling. Kommunen forskutterer store kostnader til opparbeidelse av infrastrukturen i hele sentrum, og startet opp med arbeidene i 2019. De private utbyggerne står klare til å sette i gang med sine byggeprosjekter fortløpende. Dialogen og samarbeidet med Bane Nor, Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune er helt avgjørende for gjennomføringen av sentrumsutbyggingen, med jernbanen og fylkesveier midt i og tvers gjennom sentrum, og E6 tett på. Mange andre byer og tettsteder i Viken er som Vestby allerede i gang med sentrumsutvikling rundt stasjonene, og flere følger etter.

- Sykkelhoteller i alle stasjonsbyer og tettsteder

Mange stasjoner har allerede fått etablert sykkelhoteller. Dette bør etableres ved alle stasjoner. Vestby kommune har regulert sykkelhotell ved Vestby stasjon, og ble innvilget midler til dette, men disse ble senere trukket tilbake. Det er ennå ikke kommet til noen enighet med Bane Nor om plassering og oppføring av sykkelhotell. Dette bør det finnes en løsning på i nær framtid.

Parkeringsmulighetene i sentrum er betydelig redusert, og med et sykkelhotell vil det kunne øke sykkelandelen både til stasjonen og til sentrum generelt.

- Ny veiforbindelse på FV 1359 fra Osloveien ved ASKO til Garderveien ved Sole Skog.

Veiforbindelsen ligger inne i kommuneplan for Vestby 2019 – 2030, og detaljregulering igangsettes våren 2020.

2) *Langsiktige satsingsområder for Viken:*

- a) *Forslag til langsiktige satsingsområder på de fem transportkorridorene som berører Viken:*

Vestby kommune ligger i korridoren Oslo – Svinesund, og vi spiller her kun inn satsingsområder for denne korridoren.

- Ny avkjøring fra E6 til Vestby næringspark øst.

En egen avkjøring for tungtransporten til og fra næringsområdet vil avlaste trafikkbelastningen gjennom avkjøringen ved Vestby syd, som er adkomst til Vestby sentrum. En slik avkjøring vil gi bedre trafiksikkerhet og bedre kapasitet i veinettet. En slik avkjøring må uansett etableres ved en eventuell framtidig satellitt-jernbaneterminal i tilknytning til næringsområdet, men vil ha stor nytte for godstransporten også uten en satellitt-terminal på jernbanen.

- Bedre veiforbindelse som avlastning for tungtransporten øst for Oslo

KVU Veiforbindelser øst for Oslo, som er på høring våren 2020, anbefaler en minimumsløsning for å sikre en alternativ rute som kan benyttes av modulvogntog. Løsningen innebærer en forbedring av eksisterende veitraséer, deriblant RV 151 og RV 120 fra Såner til E18 ved Elvestad. Utbedringen bør kunne planlegges og gjennomføres som et helhetlig prosjekt av Nye Veier.

- Økt frekvens på lokale bussruter i små og mellomstore byer og tettsteder utenfor Oslo.

Terskelen for å velge bussen framfor bilen som foretrukket reisemåte oppnås ikke gjennom å fjerne parkeringsmuligheter og økonomisk straffe innbyggerne i Viken, dersom de reisende ikke har reelle transportalternativer. Alle reisebehov må kunne dekkes, ikke bare arbeidsreiser, men også fritidsaktiviteter, tilgang til offentlige tjenester, handel og så videre. Selv om det bygges svært mange nye boliger i sentrum av byene og tettstedene i Viken, er det fortsatt en svært stor andel av befolkningen som ikke bor midt i sentrum, og slik vil det fortsatt være. Eksisterende boligområder skal ikke rives eller legges ned, men vil fortsette å eksistere, og gradvis utvides med vedlikeholdsvekst. Gode lokale bussruter i regionale byer og tettsteder er ikke avhengig av omfattende infrastrukturtiltak som for jernbanen. Hyppige bussavganger fra der hvor folk bor inn til sentrumsområdene og stasjonene vil også bygge opp under de store investeringene i by- og tettstedsutvikling og jernbaneutbygging som gjøres i hele Viken.

- Bedre bussforbindelser i delregionene.
Vestby kommune har ikke bussforbindelse til sine nabokommuner, heller ikke til nabokommuner uten jernbanestasjon. Det er grunn til å tro at mange delregioner i Viken har tilsvarende utfordringer. Ruters satsing «Fra nav til nettverk» krever en omstilling fra dagens struktur. Viken omfatter ikke engang Oslo, og likevel er det fortsatt slik at Oslo fremstår som en propp i transportsystemet i Viken, der byene og tettstedene i Viken er «utkanten» med «regionbuss» og bykjernen i Oslo er «sentrum» med «lokalbuss», også for lokale reiser i andre regioner i Viken.

b) Langsiktig utvikling av helheten i transportsystemet gjennom Viken:

- Enklere planprosesser og større grad av statlige planprosesser i nasjonalt viktige samferdselstiltak på tvers av flere kommuner med sammenhengende planlegging, finansiering og gjennomføring. En avgjørende faktor for å lykkes med dette er tidlig og omfattende involvering av de berørte kommunene, grunneiere og andre berørte aktører. Kommunene mottar mange innsigelser fra regionale og statlige myndigheter til kommuneplaner og reguleringsplaner. Dette gjør kommunal planlegging tidvis vanskelig, tidkrevende og uforutsigbart. Lokale politikere oppfatter det til dels som en demokratisk utfordring at lokalpolitiske prioriteringer møtes med innsigelser fra statlige administrative instanser. Samordning av innsigelser og ytterligere klargjøring av når innsigelser er riktig virkemiddel, og ikke minst når det ikke er det, vil bidra til mer effektive og forutsigbare planprosesser. Det bør som hovedregel ikke være adgang til å fremme innsigelser til forhold i kommunale planer som bygger opp om gjennomføring av prinsippene i regional plan for areal og transport.
- Felles billettsystem for kollektivreiser som dagens Ruterbillettordning for hele Viken
Både felles billettsystem og felles planlegging av kollektivtilbudet i hele Viken må på plass. Skillet mellom for eksempel tidligere Akershus og Østfold og mellom Akershus vest og Buskerud er opphevet. Det må også gjenspeiles i transportsystemet.
- Prioritering av godstog foran persontog enkelte strekninger til enkelte tider på døgnet, i tillegg til flere kryssningsspor.
Sammen med økonomiske insentiver vil dette sikre at forutsigbarheten for godstransporten på jernbanen blir bedre. Det er avgjørende for vareeiere når de skal velge transportmiddel. Hele reisekjeden må fungere og være forutsigbar, ellers blir ikke jernbanen konkurransedyktig mot veitransporten.
- Utbygging av ERTMS.
Innføring av det nye signalanlegget ERTMS (European Rail Traffic Management System) vil sikre mer stabilitet på jernbanen, og vil bety mye for både persontogtrafikken og godstogtrafikken. Det vil kunne gi økt kapasitet med automatisk kjøring av tog og dynamisk avstand mellom togene. Planlagt framdrift må holdes.
- Enklere planlegging og standard for gang- og sykkelveier.

Det vil øke utbyggingstakten på gang- og sykkelveier, og det vil gi mer gang- og sykkelvei for pengene. Det fører til sikrere skoleveier og legger forholdene til rette for at flere velger å gå og sykle mer. Ombygging av veier til gater og etablering av sykkelfelt for å prioritere gående, syklende og kollektivtrafikk må også være prioriterte tiltak. Også her vil det kunne være noe å hente på å åpne for nye og enklere løsninger enn tradisjonelle gang- og sykkelveier for å tilpasses de eksisterende omgivelsene i byer og tettsteder.

- Leskur med sanntidsinformasjon på alle holdeplasser.

På mange holdeplasser er det ingen sanntidsinformasjon om neste avgang, og ingen mulighet for å sitte eller skjerming fra vær og vind. På disse holdeplassene er det ofte også relativt lang tid mellom hver avgang. Det er ofte heller ingen mulighet for parkering av bil eller sykkel ved holdeplassene, selv om mange kan ha relativt lang avstand til nærmeste holdeplass. Universell utforming (UU) er ikke bare et krav til private utbyggere, men gjelder også for det offentlige, inkludert offentlig transport.

- Ordninger for etablering av ladeinfrastruktur for elbiler

For å sikre tilstrekkelig ladekapasitet til at elbil blir et reelt alternativ til bensin- og dieselmotorer må ladeinfrastrukturen fortsatt bygges ut. Jo flere elbiler på veiene, jo flere ladestasjoner er det behov for. Støtteordninger til borettslag og velforeninger vil bidra til at flere får tilgang til lademulighet der de bor.

- Støtteordninger for miljøvennlige transportløsninger

Også godstransport på vei må bli mer miljøvennlig. Gjennom å etablere støtteordninger til bransjen vil det gi incentiver til å utvikle og ta i bruk mer miljøvennlige transportløsninger i et raskere tempo.

Alternativer:

Kommunestyret står fritt i denne saken.

Konklusjon:

Rådmannen anbefaler kommunestyret å gi høringsuttalelse til Viken fylkeskommune basert på ovenstående drøfting.

Saksnr.: 2019/5008

Arkivkode: N00

Saksbehandler: Jens Martin Langkaas

Utvalgsaksnr.:	Utvalg:	Møtedato:
2/20	Utvalg for teknikk og utvikling	30.01.2020

Innspill til prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033 - Enebakk kommune

Dokumenter som er vedlagt:

- Invitasjon til å komme med innspill, med vedlegg
- Sak til FSK (24/19) – Innspill til handlingsprogram for samferdsel 2019 - 2022

Dokumenter som ikke er vedlagt:

- [Nasjonal transportplan 2018 - 2029](#)

RÅDMANNENS INNSTILLING:

Enebakk kommune mener at det må prioriteres vesentlig mer midler til å opparbeide gang- og sykkelveier, til trafikksikkerhetstiltak og til tiltak som forbedrer fremkommeligheten for kollektivtransport eller på andre måter øker bruken av kollektivtransport.

Saksprotokoll for Utvalg for teknikk og utvikling - 30.01.2020

Behandling:

Votering: Rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

VEDTAK:

Enebakk kommune mener at det må prioriteres vesentlig mer midler til å opparbeide gang- og sykkelveier, til trafikksikkerhetstiltak og til tiltak som forbedrer fremkommeligheten for kollektivtransport eller på andre måter øker bruken av kollektivtransport.

SAKSUTREDNING:

Myndighet til å fatte avgjørelse i saken

I henhold til delegeringsreglementet har utvalg for teknikk og utvikling ansvar for samferdsel.

Sammendrag

Samferdselsdepartementet har invitert fylkeskommunene til å gi innspill om prioriteringer i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033. Viken fylkeskommune inviterer videre kommunene og regionale aktører til å komme med synspunkter på hva det er viktigst å legge vekt på i NTP. Kommunens frist for oversendelse til Viken fylkeskommune er 2. mars.

Prosjekter som er prioritert i gjeldende NTP er veistrekninger med europavei- eller riksveistatus, bane og havneområder. Innspill til NTP bør være på et mer overordnet nivå enn innspill til fylkeskommunens handlingsprogram.

Fokus for Enebakk kommune i denne uttalelsen bør derfor være at det blir satt av vesentlig mer midler til prosjekter og tiltak langs fylkesveiene, til gang- og sykkelveistrekninger, trafikksikkerhetstiltak (inkl. trygging av skoleveier) og tiltak som kan gi økt bruk av kollektivtransport.

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har invitert fylkeskommunene til å gi innspill om prioriteringer i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033. Viken fylkeskommune inviterer videre kommunene og regionale aktører til å komme med synspunkter på hva det er viktigst å legge vekt på i NTP. Kommunens frist for oversendelse til Viken fylkeskommune er 2. mars.

Saksopplysninger

Samferdselsdepartementet vil utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse. Det vil være viktig å sørge for fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling. I en overordnet og langsiktig planlegging legges det til grunn at de viktigste utfordringene håndteres først. For de siste seks årene i planperioden ønsker derfor samferdselsdepartementet ikke innspill på konkrete prosjekter og tiltak. Samferdselsdepartementet har varslet at de kommer til å være mer tilbakeholdne enn tidligere med å bestemme konkret tiltak som ligger langt fram i tid. Det er her ønskelig med innspill på langsiktige satsingsområder framfor en liste av utbyggingsprosjekter.

Gjeldende nasjonal transportplan for perioden 2018 – 2029 ligger [her](#). Denne kan være nyttig lesing for å se hvilket nivå de konkrete tiltakene i NTP ligger, og på hvilket nivå kommunens innspill bør ligge. Prosjekter som er prioritert i gjeldende NTP er veistrekninger med europavei- eller riksveistatus, bane og havneområder.

I første seksårsperiode ber departementet fortsatt om prioriteringer på konkrete prosjekter og tiltak, samtidig som at planen også for denne perioden løftes til et mer strategisk og overordnet nivå. Det er svært mange prosjekter som allerede ligger inne i NTP 2018-29. Det er derfor lite handlingsrom for nye tiltak de kommende 10 årene, med mindre prosjekter løftes ut for å gi plass til nye løsninger.

Viken fylkeskommune ønsker begrunnede innspill på statlige transportløsninger som kan bidra til fylkeskommunens og kommunenes felles innsats for å:

- Fremme en miljø- og klimavennlig utvikling med lavt forbruk av ressurser
- Ivareta bosetting, næringsutvikling og bærekraftige distrikter
- Realisere målsettinger om by- og tettstedsutvikling med reduserte behov for transport

Basert på de største utfordringene i Viken inviteres kommuner og regionale aktører til å komme med forslag til prioritering av følgende:

1) Konkrete prosjekter, tiltak og satsingsområder de første 6 årene i perioden hvor:

- Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.
- Løsningene er knyttet til de identifiserte utfordringene i Viken (se vedlegg)
Sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.
 - Identifiserte utfordringer er
 - Klima og befolkningsvekst i byområdene
 - Trafikksikkerhet
 - Fremtidens mobilitet
 - Samordning, helhetlige prioriteringer og effektive planprosesser
 - Næringstransport
- Kommunen beskriver i hvilken utstrekning de selv prioriterer å gjennomføre løsninger på områder hvor de selv har et ansvar, og som støtter opp under forslag til statlige løsninger.

2) Langsiktige satsingsområder for Viken:

a) Forslag til langsiktig satsingsområder på de fem transportkorridorene som berører Viken.

b) En høy andel av trafikken på riksveier og jernbaner i Viken er lokaltrafikk som også en del av det samlet transportsystem rundt Oslo. Fylkeskommunen ønsker innspill på langsiktig utvikling av helheten i transportsystemet gjennom Viken.

Er saken vurdert fremlagt for FUN/ELD

Ikke aktuelt

Klima- og miljømessige forhold

Utbygging av gang- og sykkelveier, trafikksikkerhetstiltak for gående og syklister og tiltak som legger til rette for økt bruk av kollektivtransport legger til rette for redusert bruk av bil som transportmiddel.

Økonomiske forhold

Ikke aktuelt

Risikovurdering

Ikke aktuelt

Alternative løsninger

Endre på kommunens innspill til NTP, eller avstå fra å sende innspill. Innspill på konkrete forslag på tiltak/utbedringer bør spilles inn til arbeidet med handlingsprogram for samferdsel (Viken fylkeskommune), og ikke til NTP.

Vurderinger og begrunnelse

Innspill til NTP bør være på et mer overordnet nivå enn innspill til fylkeskommunens handlingsprogram. Det er i handlingsprogrammet til fylkeskommunen konkrete tiltak som berører oss (f.eks gang- og sykkelveistrekninger) får bevilget penger, ettersom Enebakk kommune ikke har veistrekninger med høyere klassifisering enn fylkesveier. Fokus for Enebakk kommune i denne uttalelsen bør derfor være at det blir satt av vesentlig mer midler til prosjekter og tiltak langs fylkesveiene, til gang- og sykkelveistrekninger, trafikksikkerhetstiltak (inkl. trygging av skoleveier) og tiltak som kan gi økt bruk av kollektivtransport.

Som et eksempel på konkrete tiltak som ønskes i Enebakk kommune kan politisk sak vedrørende handlingsprogram for samferdsel (Akershus fylkeskommune) som ble behandlet av formannskapet i 2019 (sak 24/19 i FSK) legges ved uttalelsen. Den saken er vedlagt her.

Hovedrapport for konseptvalgutredning (KVU) for vegforbindelser øst for Oslo ble lagt ut til høring samtidig som skrivefrist for denne saken. Det blir utarbeidet en egen sak for høringsuttalelse til KVU-arbeidet. Ettersom det på nåværende tidspunkt ikke er avklart hvilket konsept/alternativ man vil gå for vurderes det som vanskelig å spille inn prioritering av dette til NTP 2022-2033.

I nasjonale og regionale føringer for kommunenes planlegging legges det stor vekt på klima- og miljøhensyn og blant annet må den forventede befolkningsveksten, og trafikkveksten, løses med økte gange-, sykkel- og kollektivandeler. Bevilgede midler må derfor økes betraktelig for opparbeiding av gang- og sykkelveier og for eksempel kollektivfelt. I gang- og sykkelveier ligger også trygging av skoleveier. Dette er tiltak som går innunder flere av de identifiserte utfordringene i Viken, derav klima og trafikksikkerhet.



OSLOREGIONENS INNSPILL

PRIORITERTE LØSNINGER NTP 2022-2033

Behandlet i styremøte Osloregionen 29.04.2020

Innledning

Det vises til Samferdselsdepartementet brev av 21. november 2019 der det inviteres til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet, med frist 14. mai 2020. Nedenfor er forslag til løsninger som svarer på de viktigste utfordringene på transportområdet i Osloregionen. Innspillet er behandlet av Osloregionens styre den 29. april 2020. Osloregionen vil også levere svar på Samferdselsdepartementets høring av transportetatens utredninger med frist 1. juli. Her vil Osloregionens merknader til etatens prioriteringer utdypes nærmere. Det vises også til [Osloregionens høringssvar på Klimakur 2030](#). Det er svært viktig at arbeidet med NTP og kommende klimamelding ses i sammenheng.

Osloregionen er en av hovedstadsregionene i Europa med raskest befolkningsvekst. Pr. 1. januar 2020 var innbyggertallet på nær 2,5 millioner. Det betyr at nesten halvparten av Norges befolkning bor i Osloregionen. Veksten vil øke, og i 2040 vil det være nærmere 2,7 millioner innbyggere i denne regionen. I 2018 stod Osloregionen for ca. 23 % av totale klimagassutslippene i Norge og ca. 50 % av de nasjonale utslippene innen veitrafikk. En stor andel av transportarbeidet i Norge går via Osloregionen. Gode og klimavennlige løsninger for transportinfrastruktur i Osloregionen, vil ikke bare vil være positivt for innbyggerne i regionen, men vil også ha stor betydning for det nasjonale transportsystemet og for de nasjonale utslippstallene.

Samarbeidsalliansen Osloregionen er et strategisk samarbeid som består av 68 kommuner inkludert Oslo kommune samt de to fylkeskommunene Viken og Innlandet. Osloregionen skal være en bærekraftig og internasjonalt konkurransedyktig region. Dette målet skal nås ved å utvikle en flerkjernet region som er bundet sammen av et effektivt transportsystem. Innledningsvis vil vi gi noen overordnede innspill.

Osloregionen mener at klimamålene må legges til grunn for prioriteringene i NTP. Prosjekter som bidrar til måloppnåelse kan realiseres. Prosjekter som ikke støtter opp om målene bør ikke realiseres. Osloregionen skal bidra til regjeringens oppfyllelse av mål under Parisavtalen og til regjeringens mål om halvering av klimagassutslipp fra transport i Norge.

For Osloregionen er det viktig at prosjektene i vedtatt NTP (2018-2029) følges opp. Nullvekstmålet og godsoverføringsmålet må ligge fast. Det bør vurderes om næringstransport skal inngå i nullvekstmålet. Osloregionen mener også at kollektivtrafikk og næringstransport må gis prioritet på veinettet, for å bedre fremkommeligheten og redusere reisetid.

Utslipp fra bygge- og anleggsvirksomheten er en stor utfordring. Utslipp fra anleggsmaskiner står for en stor andel av Norges klimagassutslipp. NTP 2022-2033 må ta et overordnet grep om utslipp fra infrastrukturprosjekter. NTP bør forutsette at bygge- og anleggsvirksomheten skjer fossilfritt og etter hvert helt utslippsfritt. Det bør også etterspørres materialer som bidrar til mindre klimagassutslipp i bygge- og anleggsarbeidet.

I tråd med Osloregionens uttalelse av 11.april 2019, sendt Samferdselsdepartementet, om de største utfordringene på transportområdet er vårt innspill delt inn i fem utfordringspunkter med forslag til prioriterte løsninger under hver enkelt hovedutfordring.

Hovedutfordringer og forslag til prioriterte løsninger

Hovedutfordring 1: Hvordan løse klimautfordringene og bidra til å nå klimamål i 2030

Utslipp fra transportsektoren står for en stor andel av de nasjonale utslippene. NTP er derfor helt avgjørende for om Norge og regionen skal nå vedtatte klimamål. En overordnet løsning er at det endelige NTP-forslaget må innrettes slik at klimamålene kan nås og være i tråd med kommende klimaplan som er Regjeringens oppfølging av Klimakur 2030. I NTP-forslaget må det også vises hvor mye utslippsreduksjon NTP gir og hvor mye andre virkemidler som Enova og CO2-avgift må bidra med.

- Staten/Enova må etablere gode støtteordninger for etablering av infrastruktur for nullutslipp og fornybart drivstoff (personbiler, varebiler og tyngre kjøretøy)
- Staten, fylkeskommuner og kommuner må bruke offentlige anskaffelser aktivt for å fremme lav- og nullutslippsløsninger

Hovedutfordring 2: Mer klimavennlig og effektiv godshåndtering

Det har over lang tid vært en utvikling med betydelig vekst i lastebiltrafikken til Norge og som i stor grad går til eller gjennom Osloregionen. Dette er en utfordring for et svært belastet veinett, for de mindre veiene som benyttes som omkjøringsveier, for trafikksikkerhet, lokal forurensning og for klimagassutslipp.

- Staten må vurdere helhetlige løsninger (riksveiene i regionen som et samlet system) for å avlaste den indre Osloregionen (Oslo og Akershus) for gjennomgangstrafikk og bedre framkommelighet for næringstransport.
- Staten, kommuner og fylkeskommuner må i samarbeid med transportørene bidra til etablering av samlastsentre, evt interkommunale/ interregionale løsninger som samlastsentre og bylogistikk-depoter. F.eks. byvekstavtaler bør utvides til å inkludere gods-/næringstransport, for eksempel støtte til samlastsentre og prosjekter som reduserer tomkjøring
- Det må stimuleres til mer gods på bane og sjø. Godstog må gis høyere prioritet i jernbanesystemet, f.eks. i deler av døgnet. For sjø er det behov for investeringer og tilrettelegging for utbedringer av havnene i Oslofjorden for å få mer gods på sjø – f.eks. stimuleringsmidler for mer effektive havner.
- Alle utbyggere, enten de er offentlige eller private må utvikle planer og etablere samarbeidsfora for massehåndtering ved store infrastruktur-/byggeprosjekter.

Hovedutfordring 3: Krafttak for jernbaneutbygging som gjør jernbane til et reelt alternativ både for person- og godstransport

Jernbanen er ryggraden i transportsystemet og er avgjørende for å få et velfungerende felles bo- og arbeidsmarked. Det er en utfordring at framdriften i planlagte utbygginger av jernbaneinfrastruktur skyves langt ut i tid.

- Jernbaneutbygging må prioriteres. Dette er et statlig ansvar. Statens Intercityatsing må fullføres som vedtatt i gjeldende NTP, og ikke skyves ut i tid og grenbanene må prioriteres for å forenkle arbeidspendling og stimulere til lokal næringsvekst.
- Utbygging av ny Oslostunnel er en forutsetning for jernbanesatsingen, som vil øke kapasiteten både for gods- og persontrafikk og må prioriteres.

- Staten må følge opp på norsk side grensekryssende jernbaneprosjekter som korridorene Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg. Det er økt etterspørsel etter lange togreiser for persontransport og de grensekryssende transportkorridorene er helt avgjørende for import og eksport av varer til og fra Norge. Det må åpnes for alternative finansierings- og organiseringsløsninger (f.eks. finansielle bidrag fra næringslivet) til grensekryssende prosjekter. Norge må ved neste revisjon av TEN-T spille inn at Oslo-Stockholm blir en del av kjernenettverket i EUs transportsystem.

Hovedutfordring 4: Urban mobilitet og gode løsninger for byområdene

Økt urbanisering og ønsket om bærekraftige byer innebærer flere utfordringer. For å lykkes med bærekraftig byutvikling og mobilitet kreves det strategisk byledelse og forpliktende samarbeid mellom bykommuner, nabokommuner, fylkeskommuner og statlige aktører. Staten har et spesielt ansvar for å bidra med finansiering.

- Byveksttaler eller andre belønningsordninger/mobilitetspakker må utvides til å gjelde også mindre/mellomstore byer og bygder. Her må gange, sykkel og kollektivtransport prioriteres.
- Staten må sørge for et kraftig løft i midler til utbygging av gang- og sykkelveier. Samtidig må en legge til rette for, og oppfordre til, rimeligere løsninger for bygging av disse.
- Det må etableres forpliktende samarbeid mellom forvaltningsnivåene som gir god stedsutvikling. Staten har en særlig forpliktelse gjennom sine investeringer til å bidra til en bærekraftig mobilitet. Sentralt i Osloregionens areal- og transportstrategi er en flerkjernet region, der veksten i regionen brukes som en mulighet for å utvikle mer bærekraftige byer og tettsteder i hele regionen.
- Statens bidrag på 50 % av store kollektivinvesteringer må vurderes økt for å sikre langsiktighet og forutsigbarhet

Hovedutfordring 5: Digitalisering, teknologiutvikling og rammebetingelser

For å nå klimamålene blir implementering av ny teknologi for en bærekraftig person- og varetransport viktig. Nye systemer og teknologier kan tas i bruk i hele transportsektoren. Utfordringen er at utvikling og implementering av nye bærekraftige transportløsninger krever aktivt samarbeid mellom myndigheter, teknologiindustrien, transportaktører og akademia.

- Staten, fylkeskommunene og kollektivselskapene har et ansvar for å utvikle sømløse billettsystemer, sanntid/reiseinformasjon etc.
- Staten og teleoperatørene må bidra til at 5G-nettet utbygges raskest mulig for å bidra til intelligente transportsystemer.
- God bredbåndsdekning er en forutsetning for et velfungerende samfunn. Staten må ta ansvar for en raskere utbygging av bredbånd til de områdene som fremdeles ikke har dekning.
- For å implementere ny teknologi og planlegge smarte transportløsninger kreves økt samarbeid mellom transportetater, kommuner og fylkeskommuner. Her må staten ta initiativ.
- Staten må tydeliggjøre det juridiske handlingsrommet for at kommunene gjennom Plan- og bygningsloven gis anledning til å stille klima- og miljøkrav i sin arealplanlegging, for å begrense utslipp fra trafikk.

Årsmelding 2019

Follorådet

Vedtatt i Follorådet 5. juni 2020

follorådet



Innhold

Forord	3
Mål og strategier	4
Organisasjon	4
Politiske organer	4
Administrative organer	5
Innsatsområder og aktiviteter i 2019	6
Follomøtet	6
Follorådet	6
Rådmannskollegiet	8
Helsesamarbeidet	9
Næringsutvikling	11
Oppfølging av samarbeidsplattformen for næringsutvikling i Follo	11
Faggruppe næring	12
Bærekraftig utvikling	12
Areal og samferdsel	14
Politikere som er valgt til å representere Follorådet i ulike råd og utvalg:	15
Administrativt ansatte som representerer Follorådet i ulike samarbeid:	15
Regnskap 2019	16
Fotnoter til regnskapet:	17
Note 7 i Oppegård kommunes årsregnskap for 2019	18
Revisors bekreftelse	19
Vedlegg 1: Follorådets vedtekter	20

Forord

I 2019 har Follorådet vært ledet av ordfører Ola Nordal, Ås kommune, med ordfører Øystein Slette, Enebakk kommune, som nestleder (etter valget, fra 28. oktober 2019 ordfører Hans Kristian Solberg)

Rådmannskollegiet har vært ledet av rådmann Trine Christensen, Ås kommune, som leder, med rådmann Kjersti Øiseth, Enebakk kommune, som nestleder.

Enebakk, 5. juni 2020

Hans Kristian Solberg
leder

Kari Marie Swensen
daglig leder

Mål og strategier

Follorådet er et samarbeidsorgan mellom kommunene Enebakk, Frogn, Nesodden, Oppegård, Ski, Vestby, Ås og Akershus fylkeskommune.

Målsettingen for Follo-samarbeidet er:

- ▶ Mer styrke utad på ulike regionale utviklingsområder
- ▶ Kvalitets- og effektivitetsforbedringer gjennom interkommunalt samarbeid om samfunnsutvikling, tjenesteproduksjon, forvaltning og administrasjon

Organisasjon

Politiske organer

Follomøtet er Follo-samarbeidets øverste organ og består av alle formannskapene i Follo-kommunene og fylkesutvalget i Akershus.¹ Oslo kommune og fylkesmannen i Oslo og Akershus har observatørstatus. Follomøtet fastsetter årlig handlingsprogram og budsjett, mens årsmelding og regnskap er orienteringssaker.

Follorådet består av ordførerne og rådmennene i Follo-kommunene og fylkesordfører og fylkesrådmann i Akershus fylkeskommune. Hver deltaker har én stemme som forvaltes av ordføreren. Oslo kommune og fylkesmannen i Oslo og Akershus har observatørstatus med tale- og forslagsrett. Follorådet er det sentrale premissgivende og utøvende organet i samarbeidet og avgir innstilling i saker som forelegges Follomøtet.

Arbeidsutvalget består av leder og nestleder i Follorådet og leder og nestleder i rådmannskollegiet. Sammen med Follorådets sekretariat forbereder Arbeidsutvalget sakene for Follomøtet og Follorådet.

¹ I tråd med vedtektene for Follorådet utgjør alle medlemmene av formannskapene, samt alle medlemmene i Fylkesutvalget i Akershus, Follomøtet, se kommunenes respektive nettsider for oppdatert oversikt.

Administrative organer

Rådmannskollegiet er fast organ som forbereder saker til Follomøtet og Follorådet.

Rådmannskollegiet består av rådmennene i de deltagende kommunene og er det øverste administrative organet i Follo samarbeidet. Rådmannskollegiet ledes av rådmannen i den kommunen som har lederskapet i Follorådet. Kollegiet har et særlig ansvar for å initiere utviklingsprosjekter innen tjenesteproduksjon og administrasjon, og for implementering og oppfølging av ulike samarbeidstiltak.

Follorådets sekretariat har i 2019 vært bemannet med daglig leder i 100 % stilling.

Regionrådets nettsider oppdateres av ekstern konsulent og faktureres etter medgåtte timer.

Daglig leder har plan- og budsjettansvar for Follorådet, initierer og følger opp vedtatte utviklingsprosjekter og ivaretar sekretærfunksjonen for de politiske og administrative samarbeidsorganene. I tillegg deltar daglig leder i ulike møter og konferanser i regi av Akershus fylkeskommune, Osloregionen, KS, Fylkesmannen i Oslo og Akershus med flere.

Follorådets har tre etablerte fag-/nettverksgrupper innen ulike fagområder.

Faggruppene er:

- Areal- og samferdselsgruppa
- Klima- og energinettverket
- Helsegruppen

I 2019 ble det etablert en ny faggruppe for nærings samarbeid.

Innsatsområder og aktiviteter i 2019

Follomøtet

Follomøtet avholdt ett møte i 2019 – den 26. november på Thon hotell Ski og behandlet 6 saker. Foruten godkjenning av innkalling og dagsorden samt protokoll fra forrige møte, behandlet Follomøtet Follorådets handlingsprogram for 2020-2023 og budsjett for 2020. Under diskusjons- og orienteringssaker innledet ass. fylkesmann Trond Rønningen fra Fylkesmannen i Oslo og Viken om fylkesmannens rolle og oppgaver, siden mange av medlemmene i Follomøtet var nye etter valget. I tillegg holdt Ingegerd Kleivdal (prosjektleder Follo velferdsteknologi) og Elisabeth Djønne (fra programledelsen i Nasjonalt velferdsteknologiprogram i Helsedirektoratet) foredrag om velferdsteknologi-prosjektet i Follo.

<https://www.helsedirektoratet.no/tema/velferdsteknologi/velferdsteknologi>

Follorådet

Follorådet hadde 6 møter og behandlet 46 saker i 2019. Faste punkter på hvert møte er godkjenning av innkalling og dagsorden, protokoll fra forrige møte, status om prosessen mot Nordre Follo kommune, orientering fra Akershus fylkeskommune – herunder orientering om etablering av Viken fylke, og orienteringer fra rådmannskollegiet/ledelsen. Blant sakene var for øvrig:

- Godkjenning av årsmelding og regnskap 2020
- Forslag til overordnede rammer for Follorådets handlingsprogram og budsjett for 2020
- Prosjekt «Nytt Folloråd» - organisering og innhold i ny Folloregion
- NIVI-rapport 2019:3 Kommuneregioner og regionråd i Viken – utarbeidet på oppdrag av Prosjekt Viken 2020 (Geir Vinsand og Vegard Salte Flatval)
- Deltakelse på MIPIM 2020
- Follorådets møteplan
- Inkubator Ås as – driftsstøtte for 2019
- Valg av ny leder og nestleder for Follorådet for 2020

Orienterings- og diskusjonssaker:

- Forventningsbrev til de interkommunale selskapene i Follo med mal for utarbeidelse av Økonomiplan for 2020-2023 og budsjett for 2020

- Videreføring av det regionale nærings samarbeidet – oppfølging av Samarbeidsplattformen for næringsutvikling i Follo
- Orienteringer om byvekst avtale mellom Staten og Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, Bærum kommune, Skedsmo kommune og Oppegård kommune
- Orientering om BærekraftCamp/Innovasjonscamp i Follo for 8. klassetrinn v/ Ungt Entreprenørskap Akershus/Vitenparken

Follorådet hadde «Nytt Folloråd» som tema/orienterings sak og sak på flere møter i fjor, men har ikke sendt et endelig forslag til kommunestyrene om nye innsatsområder og organisering av regionrådet. Det er så langt enighet om å endre navn til *Folloregionen*, samt at nye hovedsatsingsområder skal være samfunns påvirkning, profilering og omdømmebygging og næringsutvikling i samarbeid med blant annet NMBU, Campus Ås og næringslivet for øvrig. «Nytt Folloråd» er ikke ferdigbehandlet i Follorådet og fremmet for kommunestyrene fordi saken ble utsatt i påvente av endringer i ny kommunelov og nærmere avklaring i forbindelse med etablering av Viken fylkeskommune. I ny kommunelov brukes betegnelsen *Interkommunalt politisk råd* som del av navnet på regionråd (Folloregionen – interkommunalt politisk råd). Viken fylkeskommune vil ikke bli medlem i Folloråd slik Akershus fylkeskommune var, men inngå såkalte partnerskapsavtale med de enkelte kommuneregionene etter mal fra den såkalte Buskerud-modellen.

Det ble ikke arrangert noen studietur i 2019. I stedet deltok 5 ordførerne og daglig leder på en av verdens største eiendoms- og byutviklingsmesse (MIPIM) i Cannes 11. – 14. mars. Ordførerne ble invitert og fikk gratis adgang til messen. Vanligvis er det relativt kostbart å delta på messen, men de to siste årene har Oslo Metropolitan Arena (OMA) sørget for at alle ordførere fra Osloregionen kan delta gratis. Foruten ordførerne i Oppegård, Ski, Ås, Enebakk og Nesodden deltok en delegasjon fra Oslo kommune og ordførerne i Skedsmo og Bærum kommuner, fylkesvaraordføreren i Østfold fylkeskommune, samt sekretariatene for Follorådet, Samarbeidsrådet for Nedre Romerike, administrasjonen i Bærum kommune og Osloregionen representert på messen. Folløs deltakelse ble lagt merke til både i 2018 og 2019, og det ble avholdt møter med utbyggere og avtalt oppfølgingsmøter i etterkant av messen i den enkelte kommune.

Dette var den største delegasjonen noen gang fra Osloregionen. I samarbeid med Osloregionen arrangerte Follorådet en paneldebatt om bærekraftig byutvikling i et flerkjerneperspektiv. Leder Ola Nordal og ordfører Hanne Opdan deltok i paneldebatten. Deltakelsen nyttig for ordførerne i form av kontakt med ledelsen i flere av de sentrale utbyggings selskapene i Osloregionen. I tillegg er messen en anledning til å få inspirasjon og kunnskap om trender og utvikling internasjonalt. Flere av ordførerne ble intervjuet av ulike medier.

Ordførerne deltok også på rådsmøtet i Samarbeidsalliansen Osloregionen på MESH i Oslo

sentrum den 11. april. Leder har også deltatt på styremøtene i Osloregionen i Oslo rådhus sammen med daglig leder.

Follorådet fortsatte i 2019 samarbeidet med Norges miljø- og biovitenskapelige universitetet (NMBU) med forankring i Samarbeidsplattform for næringsutvikling i Follo, som NMBU, NIBIO, Veterinærinstituttet (VI), Akershus fylkeskommune, kommunene og Follorådet alle hadde vedtatt. Samarbeidsplattformen skal legge grunnlaget for felles satsinger for utvikling av næringslivet i Follo i et langsiktig perspektiv. Det ble avholdt 5 møter i styringsgruppen, mens årsmøtet ble utsatt til 2020. Nofima og Enebakk kommune koordinerte på vegne av kommunene en felles prosjektsøknad til Forskningsrådet om mat for eldre i institusjoner (MatiFokus). Søknaden ble avslått vinteren 2019, men ble revidert og sendt inn på ny (endelig avslag mottatt vinteren 2020).

Daglig leder har deltatt på de fleste møtearenaer leder og ordførerne har vært til stede på og bistått i eventuelle forberedelser. Det gjelder KS sine regionale samlinger vår og høst, Fylkesmannen i Oslo og Akershus sine årlige kontaktmøter med kommunene, BEST-konferansen i regi av Osloregionen og i styringsmøtene for Samarbeidsplattformen for næringsutvikling i Follo, samt representert Follo i den administrative koordineringsgruppe i Osloregionen. I tillegg deltok daglig leder på Osloregionens studietur om regionalt samarbeid i storbyregioner i Europa 20.- 25. oktober 2019. Studieturen tok utgangspunkt i resultater fra SPIMA-prosjektet (Spatial Dynamics and Strategic Planning in Metropolitan Areas) som ble ferdigstilt i 2018. Deltakere på studieturen var 20 representanter fra kommuner, fylkeskommuner, Jernbanedirektoratet og Statens Vegvesen som sitter i Osloregionens faggruppe for Areal, Transport og Klima og administrative koordineringsgruppe. Representant fra Osloregionens Europakontor deltok også på studieturen. Studieturen ga deltakere nyttig innsikt i hvordan andre storbyregioner samarbeider om regional areal- og transportplanlegging og andre områder som næringsutvikling, landbruk m.m. Studieturen ga mange læringspunkter for videre samarbeid i Osloregionen og bekreftet stor nytteverdi av å diskutere denne type problemstillinger med andre storbyregioner internasjonalt.

Rådmannskollegiet

Rådmannskollegiet avholdt 8 møter og behandlet i alt 60 saker i 2019.

I tillegg til å forberede sakene for Follorådet, brukte rådmannskollegiet i 2019 - som i 2018 - mye tid på avvikling av IKT Follo og FIKT – fremtid for styrket IKT-samarbeid i Frogn, Nesodden, Ås og Vestby, samt interkommunale selskaper i Follo. Det ble i tillegg gjennomført to samlinger; den første på Thon hotell Horten 17.-18. januar, mens den andre

ble avholdt på Quality hotell Leangkollen den 10.-11. oktober. Tema på begge samlingene var interkommunale selskaper og IKT-samarbeid i regionen.

Helsesamarbeidet

Follorådet har som mål at regionen skal samarbeide rundt noen felles oppgaver i helsetjenesten.

En viktig felles oppgave innenfor helse- og omsorgsfeltet er å følge opp og ivareta forpliktelser i samhandlingsreformen og lovpålagte oppgaver når det gjelder samarbeid med regionalt helseforetak, Akershus universitetssykehus (Ahus).

Helsegruppen har det faglige ansvaret for utviklingen av det helsefaglige kommuneoverbyggende arbeidet og samarbeidsprosjekter innad i Folloregionen. Helsegruppen består av kommunalsjefer og helseledere i 6 av Follo kommunene. Ledervervet går på omgang og følger Follorådet og rådmannskollegiet. Helsegruppen avholder månedlige møter. I 2019 ble det avholdt 10 møter og totalt 55 saker ble behandlet.

Ahus og tilhørende kommuner har i tråd med helse- og omsorgstjenesteloven, inngått samarbeidsavtaler for å bidra til at pasienter og brukere mottar et helhetlig tilbud om helse- og omsorgstjenester. Ahus og kommunene har inngått samtlige lovpålagte avtaler, deriblant en overordnet samarbeidsavtale, som regulerer samhandlingsstrukturen.

Partene har i 2019 gjort et omfattende arbeid med å evaluere samhandlingsstrukturen og har også revidert alle samarbeidsavtaler for blant annet å ivareta nye kommuner fra 2020 og innlemme Kongsvingerregionen. Partene har revidert overordnet samhandlingsplan og vedtatt nye satsningsområder. Med bakgrunn i samarbeidsavtalene og overordnet samhandlingsplan administreres et omfattende samarbeid på flere arenaer.

Samhandlingsstrukturen mellom Ahus og kommuner, og de vedtatte satsningsområdene, er i tråd med helse- og omsorgsdepartementets nye anbefalte Helsefelleskap.

Helseledelsen i Follo ønsker å være en likeverdig samhandlingspartner med Ahus og andre kommuner og har en rådgiverstilling for samhandling, som jobber for å styrke

Follokommunenes partsinteresse i forhold til Ahus og de andre regionene. Øvre Romerike, Nedre Romerike og Kongsvinger regionen har tilsvarende stillinger.

Administrativt samarbeidsutvalg – ASU

ASU skal behandle og fatte vedtak i saker av prinsipiell karakter som berører samarbeidsflaten mellom Ahus og kommunene, og har blant annet i oppgave å sørge for at den overordnede samarbeidsavtalen følges.

ASU er sammensatt av to rådmenn fra hver av de tre kommuneregionene i samarbeidsstrukturen, administrerende direktør og tre direktører fra Akershus universitetssykehus og leder av Helse og omsorgsfaglig samarbeidsutvalg (SU). KS deltar med en representant med observatørstatus og talerett. Videre deltar sekretariatet, som består av en representant fra hver kommuneregion og to representanter fra Ahus.

Sekretariatsansvaret følger ledervervet. Ahus, ved administrerende direktør, Øystein Mæland, har ledet ASU i 2019. Follo har vært representert i ASU ved Trine Christensen rådmann i Ås, og Kjersti Øiseth, rådmann Enebakk kommune.

ASU har avholdt 1 strategiseminar, der deltok avdelingssjefer, direktører og administrerende direktør fra Ahus, kommunalsjefer/direktører, rådmenn og ordførere fra alle de 21 kommunen og 3 bydeler i Ahus sitt nedslagsfelt. «Samhandlingsstrategier for positive pasientforløp» var overskriften på seminaret, og fokuset var drivere og trender for digitalisering og e-helse og behov for praksisendring og samhandling.

ASU har avholdt 4 ordinære utvalgsmøter i 2019. Forumet har behandlet 43 saker. Møtene har omhandlet gjensidige orienteringer om organisatoriske, økonomiske/budsjettmessige og administrative forhold av betydning for samarbeidet, blant annet endret drift av Kongsvinger sykehus og vedtak av ny overordnet samhandlingsplan, nye reviderte samarbeidsavtaler og ny samhandlingsstruktur med nye fagråd.

Samarbeid med Follo lokalmedisinske senter (LMS)

Follo LMS har deltatt fast i helseledermøtene med status oppdatering samt dialog om drift av legevakt og av kommunal akutte døgnplassene i tråd med intensjonen.

Velferdsteknologi prosjektet i Follo

Enebakk, Frogn, Oppegård, Nesodden, Ski og Ås deltar i nasjonal velferdsteknologi program med Follo prosjektet, felles innsats for felles fremtid. Helsegruppen er styringsgruppe for prosjektet og prosjektleder har deltatt fast på møtene gjennom året.

Kompetansehjulet i Follo

Follo kommunene har et felles kompetanses samarbeid gjennom Kompetansehjulet. Kompetansehjulet organiserer ABC opplæringen i Follo. I 2019 deltok 691 ansatte i ABC opplæringen.

Kompetansehjulet arrangerte også et inspirasjonsseminar, «Leve hele livet» der alle Follo kommunene presenterte hvordan de jobber med reformen, til inspirasjon for hverandre.

Næringsutvikling

Oppfølging av samarbeidsplattformen for næringsutvikling i Follo

Som del av Follos bidrag til oppfølging av Regional plan for innovasjon og nyskaping i Oslo og Akershus fram mot 2025 har Akershus fylkeskommune, Norges Miljø- og Biovitenskapelige Universitet (NMBU), Ås kommune og Follorådet sammen utarbeidet en Samarbeidsplattform for næringsutvikling i Follo. Samarbeidsplattformen ble signert den 15. april 2016 av fylkesordføreren i Akershus, alle ordførere i Follo, Follorådet, rektor ved NMBU og forskningsinstituttene på Campus Ås, Norsk Institutt for Bioøkonomi (NIBIO), Nofima og Veterinærinstituttet (VI). I tillegg har alle kommunene behandlet og vedtatt samarbeidsplattformen i sine kommunestyre.

Det ble avholdt 5 møter i styringsgruppen i 2019.

Med forankring i Samarbeidsplattformens handlingsprogram bevilget Follorådet kr 100 000 i driftsstøtte til Inkubator Ås AS på Campus Ås.

Faggruppe næring

Næringsrådgiverne i Nesodden, Frogn og Ås tok initiativ til en formalisert faggruppe for næring under Follorådet våren 2019. Næringsrådgiverne ser behovet for en formalisert næringsgruppe som jobber med et utgangspunkt i egen kommune, men som jobber aktivt med å samkjøre oppgaver som går på tvers av kommunene i hele Follo, og som samarbeider der det er naturlig å jobbe sammen i stedet for å jobbe hver for seg. Faggruppens mandat ble vedtatt i rådmannskollegiet 10. mai.

Næringsgruppen besto i 2019 av følgende representanter:

- Nesodden kommune: Næringsrådgiver, Hege Andersen
- Frogn kommune: Næringsrådgiver, Karianne Thomassen
- Ås kommune: Næringsrådgiver, Steinar Kaasin (sluttet i januar 2020)
- Enebakk kommune: Fagsjef eiendom og utvikling, Pål-Morten Grande
- Vestby kommune: Kommuneplanlegger, Ragne Storsul – fra 6. november 2019
- Nordre Follo kommune: Kommunalsjef, Anne Melsom – (det planlegges å ansette ny næringsrådgiver våren-20)

I 2019 gikk det med mye tid til forberedende møter gjennomført av Nesodden, Frogn og Ås, og prosessjobbing for å få etablert gruppen. Representanter fra Vestby og Nordre Follo ble først oppnevnt 6.november 2019. Det har ikke vært formålstjenlig å gjennomføre møter for Follo i 2019 der ikke alle kommunene har hatt en representant. Første møte i faggruppen skal avholdes vinteren 2020 i Vestby.

Faggruppen skal også være styringsgruppen for Etablerertjenesten i Follo. Styringsgruppen for Etablerertjenesten har i 2019 gjennomført gründerkaféer i alle Follokommunene, og et større seminar i Enebakk, «gården som ressurs», som var veldig godt besøkt. Det forventes samme aktiviteter gjennomført i 2020. Ås kommune er kontraktspartner.

Bærekraftig utvikling

Klima- og energinettverket i Follo (KEN) ble opprettet i 2008, og er en arena for utveksling av erfaringer og felles innsats i klima- og energirelaterte spørsmål. Nettverket arbeider og oppdaterer seg i forhold til felles problemstillinger, og er et kontaktpunkt i forhold til fylkeskommunen og fylkesmannen.

Klima- og energinettverket hadde fem interne møter i 2019, der tema på møtene var blant annet:

- Miljøfyrtårnsertifisering av kommunene og en felles avtale om å bytte sertifisører mellom kommunene
 - Arbeid med klimaplaner, klimaregnskap og budsjett
 - Samarbeid med felles innkjøpskontor og kompetanseheving på området grønne anskaffelser
 - Mobilitetstiltak i kommunene: sykkelutlånsordninger, parkeringsnorm o.l.
- I tillegg til de fem møtene, har nettverket arrangert fire seminarer, hvor politikere og administrasjon fra alle kommunene ble invitert:

1. Klima- og miljøkrav i innkjøp, "grønne anskaffelser". Foredrag for- og workshop med ansatte som jobber med anskaffelser
2. Fossilfri grenseregion 2030, seminar ifb med prosjektmøte i samarbeidsprosjektet. Fokus på sykler, Klimasats - støtte til klimasatsing i kommuner og fylkeskommuner - 2019 | Klima- og energinettverket i Folloutslippsfrie maskiner og kjøretøy. Debatt med ordførere i kommunene.
3. Klima i arealplanlegging. Foredrag for ansatte i plan og byggesaksavdelinger med diskusjoner
4. Mobilitetsseminar. Hvordan kan vi øke bruk av miljøvennlig transport (gang-, sykkel- og kollektivtransport) og bruke bil på en effektiv måte?

KEN deltok i Interreg-prosjektet Fossilfri grenseregion 2030 (Hela Gröna Vägen), blant annet med representasjon på seminar i Sverige. Prosjektet «Hela Gröna Vägen» er en videreføring av interregprogrammet Infragreen 2 hvor samtlige kommuner i grenseregionen Østfold – Follo – Fyrbodalen i Sverige har skrevet under på at transportsektoren i regionen skal være fossiluberoende i 2030 (dette gjelder både kommunal- og privattransport). I Norge er det Østfold fylkeskommune som leder prosjektet.

Lenker til gjennomførte seminarer i regi av Klima- og energinettverket i Follo er:

Klima i reguleringsplan:

<https://www.as.kommune.no/seminar-om-klima-i-reguleringsplan-i-aas-kulturhus.6256431-385744.html>

Seminar Fossilfri Grenseregion:

<https://www.as.kommune.no/haarete-klimamaal-i-follo-kommunene.6248412-439511.html>

Miljø og klima i innkjøp:

<http://follo.no/folloradet/Fokusomrader/Klima-og-energi/Seminar-Miljo-og-klima-i-innkjop--030619/>

Follorådet støttet Bio4Fuels med kr 20 000 i 2019.² Det er et forskningscenter for miljøvennlig energi og har som hovedmål å utvikle teknologi for bærekraftig produksjon av andre generasjons biodrivstoff, ofte også omtalt som «avansert biodrivstoff». Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) er vertsinstusjon. Forskningsinstusjoner, næringsaktører, skogeiere og offentlige myndigheter samarbeider om senteret. Offentlige partnere er blant annet Akershus fylkeskommune, Enova, Nobio, Statens Vegvesen, Zero og Follorådet.

Areal og samferdsel

Areal- og samferdselsgruppa bistår rådmannskollegiet med faglige innspill, som ledd i å få gjennomslag for Follo's areal- og transportinteresser. En sentral oppgave innenfor areal- og samferdselsgruppa er å ivareta Follo's faglige interesser i pågående regionale prosesser og utarbeide forslag til høringsinnspill for Follorådet. AS-gruppen ble revitalisert høsten 2019.

² Follorådet har forpliktet seg til å støtte senteret for miljøvennlig energi (FME), Bio4Fuels, med kr 20 000 i totalt 8 år (2016-2023).

Politikere som er valgt til å representere Follorådet i ulike råd og utvalg:

- Follorådet har i 2019 vært representert ved leder Ola Nordal i styret for Osloregionen.
- Ordfører Ola Nordal var leder for styringsgruppen for Samarbeidsplattformen for næringsutvikling i Follo, der ordfører Thomas Sjøvold, Oppegård kommune, også var medlem.
- Ordfører Øystein Slette representerte Follo i Markarådet.

Administrativt ansatte som representerer Follorådet i ulike samarbeid:

Følgende administrativt tilsatte har i 2019 deltatt i ulike regionale samarbeid:

- Den administrative koordineringsgruppen i Osloregionen: daglig leder Kari Marie Swensen
- Faggruppe for areal og transport i Osloregionen: Ragne Storsul, Vestby kommune
- Administrativt samarbeidsutvalg (ASU): rådmann Trine Christensen, Ås kommune, og rådmann Kjersti Øiseth, Enebakk kommune, var medlemmer i 2019

Regnskap 2019

Samlede utgifter bokført på Follorådet (tjeneste 9110) utgjør kr 1 585 176, og samlede inntekter utgjør 1 858 227. Renteinntekter på fondet utgjør kr 65 285. Det er et mindreforbruk i regnskapet for 2019 på kr 273 051 som er avsatt til bundne fond. Saldo på bundne driftsfond pr. 31.12.2019 utgjør totalt kr 3 007 670.³ Klima- og energinettverket har overført fra tidligere år kr 100 000 igjen av tilskudd fra Miljødirektoratet mottatt i 2018 (opprinnelig kr 175 000).

Nedenfor følger en oversikt over Follorådets regnskap for 2019:

Follorådet – drift (tjeneste 2901):	Budsjett 2019	Regnskap 2019	Note
Sum utgifter	1 580 000	1 652 854	
Bto lønnsutgifter sekretariatet	990 000	941 436	1
Sekretariatets løpende virksomhet og drift	230 000	233 870	2
Husleie	60 000	59 260	3
Konferanser, kurs, møter, studietur	170 000	108 713	4
Diverse uforutsette utgifter	100 000	0	
Avsetning til bundne fond		273 052	5
MVA komp.	30 000	36 523	
Sum inntekter	-1 580 000	-1 585 809	
Overføring fra Akershus fylkeskommune	-316 000	-250 000	6
Overføring fra kommuner	-1 234 000	-1 234 000	7
Renteinntekter fond	0	-65 286	8
MVA komp.	-30 000	-36 523	

Diverse prosjekter (tjeneste 2902):	Budsjett 2019	Regnskap 2019	Note
Sum utgifter	400 000	235 180	
Løpende utgifter klima- og energinettverk	10 000	52 720	
MIPIM 2018	100 000	57 880	9
Norwegian Centre of Expertice – Bio4Fuel	20 000	20 000	
Samarbeidsplattformen – div. tiltak	100 000	100 000	
Konsulent, vikar og andre tjenester	140 000	2 000	
MVA komp.	30 000	2 580	
Sum inntekter	-400 000	-277 580	
Overføring fra kommuner	-100 000	-100 000	10
Overført fra Miljødirektoratet - tilskott	0	175 000	11
Bruk av bundne driftsfond	-270 000	0	
MVA komp.	-30 000	-2 580	

Regnskapet for Follorådet føres som en integrert del av Oppegård kommunes regnskap på eget kostnadssted, og omfattes av kommunens rutiner for regnskapsføring. Det føres ikke egen balanse.

Deloitte er regnskapets revisor.

³ Iflg. note 7 i Oppegård kommunes årsregnskap for 2019

Det er utarbeidet egen revisorbekreftelse for Follorådets regnskap, side 18.

Fotnoter til regnskapet:

Note	Forklaring:
1	Lønn og sosiale utgifter til daglig leder i 100 % stilling
2	Posten omfatter kontormateriell, reisevirksomhet, utgifter/servering på møter, IKT-avtale, økonomi/regnskapstjenester fra Oppegård kommune, telefon/bredbånd, aviser, gaver
3	Husleie: betales til Oppegård kommune, justeres årlig iht. prisindeksen.
4	Posten «konferanser, kurs, møter, studietur» omfatter blant annet daglig leders deltakelse på konferanser og kurs, møter i Follorådet utenfor rådhus, Follomøte
5	Avsetning til bundne fond – mindreforbruk i 2019 er kr 273 052
6	Akershus fylkeskommune skal i henhold til vedtektene betale 20 % av totale driftsutgifter
7	Overføringer fra kommunene i henhold til innbyggertallet pr. 01.01.2018
8	Posten «Renter fond»: renteinntekter av Follorådets totale fond som pr. 31.12.2019 utgjør kr 65 286
9	Deltakelse på MIPIM 2019, utgifter til reise og opphold (ordførerne betaler ikke inngangsbillett til messen)
10	Kommunenes tilskudd til prosjekter i 2017 i henhold til innbyggertallet pr. 01.01.2018
11	Klima- og energinettverket mottok kr 175 000 fra Miljødirektoratet i 2019 – ikke inntektsført.

Note 7 i Oppegård kommunes årsregnskap for 2019

Oppegård kommune 2019

Note 7 INTERKOMMUNALT SAMARBEID ETTER KOMMUNELOVEN § 27 /§ 28 OG ANDRE SAMARBEIDSTILTAK

Regnskap for interkommunale samarbeid etter Kommunelovens § 27/§ 28 skal inngå i årsregnskapet til den kommunen hvor samarbeidet har sitt hovedkontor. Årsregnskapet omfatter regnskap for slike samarbeid jf. regnskapsforskriften § 12 nr. 3, og utgjør følgende:

Interkommunalt samarbeid hvor Oppegård kommune er vertskommune

	Kommunen i Follo, § 27	Follorådet	Nordre Follo fellesnemnd
Interkommunalt samarbeid			
Overføring fra Oppegård kommune	4 275 791	255 995	
Overføring fra Vestby kommune	2 784 661	164 616	
Overføring fra Nesodden kommune		181 631	
Overføring fra Frogn kommune	2 467 356	148 608	
Overføring fra Ås kommune	3 176 457	180 160	
Overføring fra Innebu kommune	1 722 603	103 118	
Overføring fra Sjø kommune	4 818 632	290 312	
Overføring fra Staten			31 071 000
Resultat av overføringer	19 245 000	1 034 000	31 071 000
Samarbeidets egne inntekter	6 269 626	458 942	1 500 607
Renter fond	89 113	65 285	
Samarbeidets driftsutgifter	20 776 490	1 585 176	25 459 443
Resultat av virksomheten	4 877 249	273 051	10 212 254
Disponering av resultatet:			
Bruk av fond			4 000 000
Tilbakeført deftasjer kommunene	2 000 568		
Overført til neste driftsår/fond	4 827 249	273 051	10 212 254
Udekket underskudd	0	0	0
Bundne driftsfond saldo pr 31.12.19	5 327 250	3 007 670	22 044 077

Revisors bekreftelse



Deloitte AS
Erik Børresens allé 2
Postboks 2013 Strømsø
NO-3003 Drammen
Norway

Tel: +47 32 26 41 00
Fax: +47 32 26 41 01
www.deloitte.no

Til Follorådet
v/ daglig leder

REVISJONSUTTALELSE VEDRØRENDE REGNSKAP 2019 FOR ANSVAR 9110 - FOLLORÅDET

Vi har gjennomført de handlinger som er avtalt med dere og gjengitt nedenfor. Vårt oppdrag ble utført i samsvar med den internasjonale standarden ISRS 4400 Avtalte kontrollhandlinger. Handlingene ble utført kun for å bistå dere i vurderingen av riktigheten av regnskapet for 2019 for ansvar 9110 – Follorådet.

Regnskapet til Follorådet føres som en del av Oppegård kommunes årsregnskap. Den ordinære revisjonen er utført i forbindelse med vår revisjon av Oppegård kommunes årsregnskap.

Samlede utgifter bokført på ansvar 9110 – Follorådet pr 31. desember 2019 er kr 1 551 235. Samlede inntekter er kr 1 824 286. Mindreforbruket på kr 273 052 er avsatt til bundne fond.

Vi har kontrollert at:

- Det ikke er bokført utgifter som åpenbart ikke synes å vedrøre virksomheten.
- Driftsutgiftene er korrekt behandlet og nøyaktig bokført i regnskapet med tanke på
 - Mva-behandling
 - Beløp
 - Konto og bilagstekst
- Bokførte lønnskostnader stemmer med lønnsoppgavene til de ansatte.
- Mottatte midler fra deltakerkommunene og Akershus fylkeskommune er i tråd med deres samarbeidsavtale med Follorådet.

Vi har i vår kontroll ikke avdekket vesentlige feil eller mangler.

Siden de ovenstående kontrollhandlingene verken utgjør revisjon eller forenklet revisorkontroll, gir vi ikke uttrykk for noen sikkerhet for at informasjonen ikke inneholder vesentlige feil.

Dersom vi hadde utført tilleggshandlinger eller hadde gjennomført revisjon eller forenklet revisorkontroll, kunne andre forhold ha kommet til vår kunnskap og blitt rapportert til dere.

Vår rapport er utelukkende utarbeidet for det formål som er beskrevet i første avsnitt av rapporten og til deres informasjon, og skal ikke brukes til noe annet formål. Vår rapport er kun beregnet på Follorådet, Akershus fylkeskommune, og deltakerkommunene og skal ikke distribueres til andre parter enn Follorådet, Akershus fylkeskommune, eller deltakerkommunene.

Drammen, 23. april 2020
Deloitte AS

Vidar Nesse
statsautorisert revisor

Deloitte AS and Deloitte Advokatfirma AS are the Norwegian affiliates of Deloitte NSE LLP, a member firm of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), a network of member firms, and their related entities. DTTL and each of its member firms are legally separate and independent entities. DTTL (also referred to as "Deloitte Global") does not provide services to clients. Please see www.deloitte.no for a more detailed description of DTTL and its member firms.

© Deloitte AS

Registrert i Foretaksregisteret
Medlemmer av Den norske Revisorforening
Organisasjonsnummer: 980 211 282

Pinnco Dokumentnøkkelt: CYGRK-EVPI4-GS/IAS-LE485-7ECCF-1JGL2

Vedlegg 1: Follorådets vedtekter



SAMARBEIDSAVTALE/VEDTEKTER FOR ORGANISERING OG DRIFT AV FOLLORÅDET PR. 01.01.2012

Erstatter vedtekter pr. 01.01.2005.

1. Deltakere i Follorådet

Follorådet er et regionalt samarbeidsorgan for kommunene Enebakk, Frogn, Nesodden, Oppegård, Ski, Vestby, Ås og Akershus fylkeskommune.

2. Follorådets strategi

Overordnet strategi for follosamarbeidet er:

- mer styrke utad på ulike regionale utviklingsområder
- kvalitets- og effektivitetsforbedringer gjennom interkommunalt samarbeid om samfunnsutvikling, tjenesteproduksjon, forvaltning og administrasjon

3. Follorådets samarbeidsområder

Som ledd i oppfyllelsen av strategien, jfr. pkt. 2, skal Follorådet ha fokus på overordnede samarbeidsområder:

- Felles strategier overfor stat og omverdenen for øvrig
- Regional planlegging
- Kommunesamarbeid etter behov
- Tjenestesamarbeid
- Utviklingsarbeid

4. Follorådetets organer

4.1 Follomøtet

4.1.1 Follomøtet er follosamarbeidets øverste organ.

4.1.2 Follomøtet består av formannskapet fra hver follokommune og fylkesutvalget i Akershus fylkeskommune. Det er møteplikt. Rådmannen i den enkelte deltakende kommune, eller en av ham/henne valgt medarbeider, og leder av Follorådetets sekretariat, har møte- og talerett i Follomøtet. Oslo kommune og Fylkesmannen i Oslo og Akershus har observatørstatus med tale- og forslagsrett.

4.1.3 Follomøtets leder og nestleder velges av og blant ordførerne i follokommunene for 1 år, etter kommunenavn i alfabetisk rekkefølge. Den valgte leder/nestleder er også leder og nestleder for Follorådet i samme periode. Den valgte nestlederen vil bli leder påfølgende år.

4.1.4 Etter innstilling fra Follorådet og med en dagsorden som Follorådet har godkjent, innkaller Follorådetets leder Follomøtet til møte – minst 1 gang hvert år eller oftere om man finner dette ønskelig. I møtet drøftes sentrale utfordringer for folloregionen og for øvrig andre saker knyttet til de formål og oppgaver som er angitt i pkt. 2 og 3. Follomøtet fastsetter årlige handlingsplaner og budsjett for det regionale samarbeidet.

4.2 Follorådet

4.2.1 Follorådet består av ordførerne og rådmennene i follokommunene og i Akershus fylkeskommune. Disse møtes vanligvis 1 gang pr. måned og behandler aktuelle saker. Ved forfall kan de politiske representantene bare la seg representere ved sine faste stedfortredere.

4.2.2. Hver deltaker har én stemme som forvaltes av ordføreren eller dennes møtende vararepresentant. Rådmennene, eller en av ham/henne valgt medarbeider, og leder av Follorådetets sekretariat har møte- og talerett i Follorådet. Oslo kommune og Fylkesmannen i Oslo og Akershus har observatørstatus med tale- og forslagsrett.

4.2.3 Follorådet er det sentrale premissgivende og utøvende organet i samarbeidet. Follorådet avgir innstilling i saker som forelegges Follomøtet og vedtar årsmelding og regnskap. Disse forelegges den enkelte deltaker som melding. Se også pkt. 5.

4.2.4 I den grad Follorådet finner det tjenlig, kan midlertidige faggrupper (ad hoc-utvalg) med medlemmer fra deltakerkommunene og/eller eksterne fagfolk etableres for ønsket saksutredning.

4.2.5 Stortingsrepresentantene fra Follo skal minst 1 gang pr. år inviteres til dialog med Follorådet.

4.3 Arbeidsutvalg

Leder og nestleder i Follorådet samt deres respektive rådmenn og daglig leder utgjør et arbeidsutvalg. Sammen med leder av Follorådets sekretariat forbereder de sakene for Follorådet og Follomøtet.

4.4 Rådmannskollegiet

Rådmennene i de deltakende kommunene utgjør Rådmannskollegiet. Rådmannskollegiet ledes av rådmannen i den kommunen som har lederskapet i Follorådet. Han/hun skal påse at de saker som kollegiet legger frem for Follorådets organer, er forsvarlig utredet, og at vedtak blir iverksatt.

4.5 Sekretariatet for Follorådet

Sekretariatet ivaretar nødvendige sekretariatsfunksjoner for Follorådets organer. Sekretariatsleder rapporterer til leder av Follorådet. Denne har instruksjonsmyndighet overfor sekretariatsleder.

Sekretariatsleder skal påse at iverksetting av handlingsprogram og øvrige vedtak utføres i samsvar med gjeldende bestemmelser og i henhold til vedtak, samt retningslinjer og pålegg som fattes av Follorådet og Follomøtet. Sekretariatsleder skal for øvrig ivareta plan- og budsjettansvaret for Follorådet og dets underorganer, og har anvisningsmyndighet på Follorådets vegne.

5. Økonomi

5.1 Finansiering

Follorådets virksomhet finansieres gjennom løpende driftstilskudd fra deltakerne (se pkt. 1), gjennom prosjektilskudd og eksterne kilder. Det ordinære driftsbudsjettet dekkes med 20 % fra Akershus fylkeskommune, mens det resterende fordeles på kommunene etter folketallet pr. 01.01. året før det enkelte budsjettår.

5.2 Budsjett og regnskap

Follorådets budsjett skal følge de kommunale budsjettforskrifter. Regnskapet skal føres av sekretariatets vertskommune og revideres etter gjeldende forskrifter.

6. Oppløsning

Follorådet opphører dersom $\frac{3}{4}$ flertall av deltakerne bestemmer det. Ved eventuell oppløsning fordeles materielle verdier og fordringer som rådet måtte ha, mellom deltakerne i forhold til deres andel av budsjettet siste hele budsjettår forut for oppløsningen.

Dersom en kommune ønsker å trekke seg ut, må dette meldes skriftlig til Follorådet minst 1 år før uttredden kan finne sted. Det økonomiske oppgjøret overfor den uttreddende kommune/fylkeskommune forholdes som angitt i pkt. 6, 1. avsnitt.

SAKSFREMLEGG

Til: Follorådet
Fra: daglig leder

Sak 24/20 – Follorådets regnskap for 2019

Forslag til vedtak:

1. Follorådet godkjenner regnskapet med revisorbekreftelse for 2019.
2. Mindreforbruket på kr 273 052 avsettes til bundet fond.
3. Fondet reduseres ved at overføringer til Follorådet reduseres med halvparten i 2021 (slik som for 2020).

Saksutredning:

I følge vedtektene er det Follorådet som skal vedta regnskapet for regionrådet.

Regnskapet for Follorådet føres som en integrert del av Oppegård kommunes regnskap på eget kostnadssted (tjeneste 9110), og omfattes av kommunens rutiner for regnskapsføring. Det føres ikke egen balanse. Regnskapet består av egen oversikt over Follorådets driftsutgifter (tjeneste 2901) og diverse prosjekter (tjeneste 2902).

Iflg. note 7 i Oppegård kommunes årsregnskap for 2019 utgjør Follorådets totale utgifter kr 1 551 235 og totale inntekter på kr 1 824 286. Renteinntektene på fondet utgjør kr 65 286. Driftsregnskapet viser et mindreforbruk på kr 273 052 som er overført til posten «avsetning til bundne fond». Det foreslås at fondet reduseres gradvis ved at kommunene overfører halvt beløp også i 2021 til Follorådet (slik som i 2020), slik at det ikke foretas noen tilbakebetaling til kommunene i 2020.

Follorådets driftsfond utgjør pr. 31.12.2019 totalt kr 3 007 670. I henhold til tidligere vedtak i Follorådet og Follomøte, jf. Sak 04/19, skal fondet disponeres slik:

Samarbeidsplattformen - prosjektstilling i 3 år – Campus Ås:	kr 1 500 000
Klima- og energinettverket – tilskudd fra Miljødirektoratet: ca	kr 350 000
Budsjettert med bruk av fond i 2020:	<u>kr 1 218 000</u>
	Kr 2 568 000

Det betyr at det er ca. kr 430 000 til fri bruk av fondsmidler i 2020.

Deloitte er regnskapets revisor. Det er utarbeidet egen revisorbekreftelse for Follorådets regnskap, jf. vedlegg, og sammen med vedtatt regnskap vil denne bli tatt inn i årsberetningen.

28.05.2020
KMSW

Regnskap 2019

Samlede utgifter bokført på Follorådet (tjeneste 9110) utgjør kr 1 585 176, og samlede inntekter utgjør 1 858 227. Renteinntekter på fondet utgjør kr 65 285. Det er et mindreforbruk i regnskapet for 2019 på kr 273 051 som er avsatt til bundne fond. Saldo på bundne driftsfond pr. 31.12.2019 utgjør totalt kr 3 007 670.³ Klima- og energinettverket har overført fra tidligere år kr 100 000 igjen av tilskudd fra Miljødirektoratet mottatt i 2018 (opprinnelig kr 175 000).

Nedenfor følger en oversikt over Follorådets regnskap for 2019:

Follorådet – drift (tjeneste 2901):	Budsjett 2019	Regnskap 2019	Note
Sum utgifter	1 580 000	1 652 854	
Bto lønnsutgifter sekretariatet	990 000	941 436	1
Sekretariatets løpende virksomhet og drift	230 000	233 870	2
Husleie	60 000	59 260	3
Konferanser, kurs, møter, studietur	170 000	108 713	4
Diverse uforutsette utgifter	100 000	0	
Avsetning til bundne fond		273 052	5
MVA komp.	30 000	36 523	
Sum inntekter	-1 580 000	-1 585 809	
Overføring fra Akershus fylkeskommune	-316 000	-250 000	6
Overføring fra kommuner	-1 234 000	-1 234 000	7
Renteinntekter fond	0	-65 286	8
MVA komp.	-30 000	-36 523	

Diverse prosjekter (tjeneste 2902):	Budsjett 2019	Regnskap 2019	Note
Sum utgifter	400 000	235 180	
Løpende utgifter klima- og energinettverk	10 000	52 720	
MIPIM 2018	100 000	57 880	9
Norwegian Centre of Expertice – Bio4Fuel	20 000	20 000	
Samarbeidsplattformen – div. tiltak	100 000	100 000	
Konsulent, vikar og andre tjenester	140 000	2 000	
MVA komp.	30 000	2 580	
Sum inntekter	-400 000	-277 580	
Overføring fra kommuner	-100 000	-100 000	10
Overført fra Miljødirektoratet - tilskott	0	175 000	11
Bruk av bundne driftsfond	-270 000	0	
MVA komp.	-30 000	-2 580	

Regnskapet for Follorådet føres som en integrert del av Oppegård kommunes regnskap på eget kostnadssted, og omfattes av kommunens rutiner for regnskapsføring. Det føres ikke egen balanse.

Deloitte er regnskapets revisor.

³ Iflg. note 7 i Oppegård kommunes årsregnskap for 2019

Note 7

**INTERKOMMUNALT SAMARBEID ETTER KOMMUNELOVEN § 27 /§ 28
OG ANDRE SAMARBEIDSTILTAK**

Regnskap for interkommunale samarbeid etter Kommunelovens § 27/§ 28 skal inngå i årsregnskapet til den kommunen hvor samarbeidet har sitt hovedkontor. Årsregnskapet omfatter regnskap for slike samarbeid jf. regnskapsforskriften § 12 nr. 3, og utgjør følgende:

Interkommunalt samarbeid hvor Oppegård kommune er vertskommune

Interkommunalt samarbeid	Kemneren i Follo, § 27	Follorådet	Nordre Follo fellesnemnd
Overføring fra Oppegård kommune	4 279 791	255 995	
Overføring fra Vestby kommune	2 784 661	164 616	
Overføring fra Nesodden kommune		181 691	
Overføring fra Frogn kommune	2 462 356	148 608	
Overføring fra Ås kommune	3 176 957	189 160	
Overføring fra Enebakk kommune	1 722 603	103 118	
Overføring fra Ski kommune	4 818 632	290 812	
Overføring fra Staten			34 071 000
Resultat av overføringer	19 245 000	1 334 000	34 071 000
Samarbeidets egne inntekter	6 269 626	458 942	1 600 697
Renter fond	89 113	65 285	
Samarbeidets driftsutgifter	20 776 490	1 585 176	25 459 443
Resultat av virksomheten	4 827 249	273 051	10 212 254
Disponering av resultatet:			
Bruk av fond			4 000 000
Tilbakeført deltaker kommunene	2 000 568		
Overført til neste driftsår/fond	4 827 249	273 051	10 212 254
Udekket underskudd	0	0	0
Bundne driftsfond saldo pr 31.12.19	5 327 250	3 007 670	22 044 077

Deloitte AS
Erik Børresens allé 2
Postboks 2013 Strømsø
NO-3003 Drammen
Norway

Tel: +47 32 26 41 00
Fax: +47 32 26 41 01
www.deloitte.no

Til Follorådet
v/ daglig leder

REVISJONSUTTAELSE VEDRØRENDE REGNSKAP 2019 FOR ANSVAR 9110 -FOLLORÅDET

Vi har gjennomført de handlinger som er avtalt med dere og gjengitt nedenfor. Vårt oppdrag ble utført i samsvar med den internasjonale standarden ISRS 4400 Avtalte kontrollhandlinger. Handlingene ble utført kun for å bistå dere i vurderingen av riktigheten av regnskapet for 2019 for ansvar 9110 – Follorådet.

Regnskapet til Follorådet føres som en del av Oppegård kommunes årsregnskap. Den ordinære revisjonen er utført i forbindelse med vår revisjon av Oppegård kommunes årsregnskap.

Samlede utgifter bokført på ansvar 9110 – Follorådet pr 31. desember 2019 er kr 1 551 235. Samlede inntekter er kr 1 824 286. Mindreforbruket på kr 273 052 er avsatt til bundne fond.

Vi har kontrollert at:

- Det ikke er bokført utgifter som åpenbart ikke synes å vedrøre virksomheten.
- Driftsutgiftene er korrekt behandlet og nøyaktig bokført i regnskapet med tanke på
- Mva-behandling
- Beløp
- Konto og bilagstekst
- Bokførte lønnskostnader stemmer med lønnsoppgavene til de ansatte.
- Mottatte midler fra deltakerkommunene og Akershus fylkeskommune er i tråd med deres samarbeidsavtale med Follorådet.

Vi har i vår kontroll ikke avdekket vesentlige feil eller mangler.

Siden de ovenstående kontrollhandlingene verken utgjør revisjon eller forenklet revisorkontroll, gir vi ikke uttrykk for noen sikkerhet for at informasjonen ikke inneholder vesentlige feil.

Dersom vi hadde utført tilleggshandlinger eller hadde gjennomført revisjon eller forenklet revisorkontroll, kunne andre forhold ha kommet til vår kunnskap og blitt rapportert til dere.

Vår rapport er utelukkende utarbeidet for det formål som er beskrevet i første avsnitt av rapporten og til deres informasjon, og skal ikke brukes til noe annet formål. Vår rapport er kun beregnet på Follorådet, Akershus fylkeskommune, og deltakerkommunene og skal ikke distribueres til andre parter enn Follorådet, Akershus fylkeskommune, eller deltakerkommunene.

Drammen, 23. april 2020
Deloitte AS

Vidar Nesse

statsautorisert revisor

Penneo Dokumentnøkkel: CYGPK-EVP14-GSUA5-LE4B5-7ECCF-1FGL2

Deloitte AS and Deloitte Advokatfirma AS are the Norwegian affiliates of Deloitte NSE LLP, a member firm of Deloitte Touche

Tohmatsu Limited ("DTTL"), its network of member firms, and their related entities. DTTL and each of its member firms are legally separate and independent entities. DTTL (also referred to as "Deloitte Global") does not provide services to clients.

Please see www.deloitte.no for a more detailed description of DTTL and its member firms.

Registrert i Foretaksregisteret

Medlemmer av Den norske Revisorforening

Organisasjonsnummer: 980 211 282

© Deloitte AS

Vidar Nesse

Statsautorisert revisor

Serienummer: 9578-5994-4-514762

IP: 217.173.xxx.xxx

2020-04-23 11:06:00Z

Vidar Nesse

Statsautorisert revisor

Serienummer: 9578-5994-4-514762

IP: 217.173.xxx.xxx

2020-04-23 11:06:00Z

Penneo Dokumentnøkkel: CYGPK-EVP14-GSUA5-LE4B5-7ECCF-1FGL2

28.05.2020

Til: Follorådet

Fra: Arbeidsutvalget

Saksfremlegg – Sak 25/20 - Inkubator Ås AS – tilskudd for 2020

Forslag til vedtak:

Follorådet bevilger inntil kr 100 000 i driftsstøtte til Inkubator Ås AS for 2020..

Bakgrunn:

Follorådet har støttet Inkubator Ås AS siden oppstarten i 2015. I 2015 og i 2016 ble det bevilget kr 250 000. Tiltaket ble i 2016 forankret i «Samarbeidsplattformen for nærings samarbeid i Follo», der ett av hovedpunktene i avtalen er «Eierskap til Inkubator Ås AS», se linken <http://www.follo.no/Documents/Folloraadet/Styringsdokumenter/Signert%20samarbeidsavtale%2015%2004%202016.pdf>. Follorådet har så langt ikke gått inn på eiersiden, men har bidratt med årlig støtte. I 2017, 2018 og 2019 ble det bevilget kr 100 000 i støtte.

Eierne av Inkubator Ås er i dag SIVA (Selskapet for industrivekst SF), Kjeller Innovasjon, NMBU og NIBIO. Inkubatoren er med i SIVA sitt inkubatorprogram og finansieres derfra med 2 millioner årlig.

Selskapet endret navn den 30. januar til Aggrator Inkubator Ås.

Om aktiviteten i Inkubator Ås AS

Inkubator Ås bistår bedriftene som blir tatt opp som inkubatorbedrifter med å lykkes kommersielt og dermed bidra til ny verdiskaping. I tillegg er det en viktig oppgave å bidra til et fungerende innovasjonsøkosystem på Campus Ås, for å stimulere til nyetableringer og utnytte potensiale i å knytte eksternt og regionalt næringsliv til kunnskapsmiljøene. Både studenter og forskere, og bedriftene imellom.

Ifølge virksomhetsrapporten for 2019 bisto inkubatoren til sammen 30 selskaper i fjor, hvorav 26 i inkubasjon og 4 i preinkubasjon.

Støtte til driften for 2020

Arbeidsutvalget foreslår at det også gis støtte til Aggrator Inkubator Ås i 2020, iht. budsjettet for 2020.

Aggrator Inkubator Ås AS

Virksomhetsrapport 2019

Virksomhetens art

Aggrator Inkubator Ås tilbyr forretningsutviklingstjenester til selskaper i oppstartsfasen (inkubasjonsfasen).

Nøkkeltall

Omsetningen 2019 på 5 034 942 kroner mot 5 434 434 kroner i 2018. Årsresultatet ble 46 895 kroner og egenkapitalen ved årets utgang var 1 238 597 kroner.

Aggrator Inkubator Ås bisto i løpet av 2019 tilsammen 30 selskaper, hvorav 26 i inkubasjon og 4 i pre-inkubasjon.

De 26 selskapene i inkubasjon ble i 2019 tilført tilsammen 127 millioner kroner i ny kapital.

Hovedaktiviteter

Etter at ny daglig leder kom på plass i september, ble det utarbeidet ny innledende overordnet strategi som sier at selskapet skal:

- 1) Være inkubator for selskaper som kommer fra / samarbeider med forskningsmiljøet på Ås.
- 2) Skape verdi i selskaper som utvikler løsninger for en renere, bedre verden.

Strategien inkluderer målsettinger om innen utgangen av 2020 å, 1) doble antall inkubatorselskaper fra 15 i september 2019 til 30 og 2) etablere felles innovasjonslokaler for inkubatorselskapene, Ard Innovasjon og Eik ideverksted for å øke verdiskapningspotensialet.

I løpet av høsten ble det etablert en ny organisasjon, ny arbeidsprosesser og systemer for å støtte fokus på verdiutvikling og øke muligheten til å nå målsettingene.

Status

Ved årets utløp var det 20 selskaper tilknyttet inkubatoren etter at det i november og desember ble rekruttert 5 nye.

Selskapet endret 30. januar navn til Aggrator Inkubator Ås. Det nye navnet reflekterer agritech og aggregering av verdi (verdiskapning).

Arbeidet høsten 2019 la grunnlag for at Aggrator Inkubator Ås i SIVA sin evalueringsrapport februar 2020 fikk nest beste hovedkarakter B (ift. C året før).

SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 16/00044-7
Saksbehandler Mona Moengen

Valgkomité

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Representantskapet i Romerike kontrollutvalgsekretariat IKS	23.04.2020	4/20

Representantskapet i Romerike kontrollutvalgsekretariat IKS har behandlet saken i møte 23.04.2020 sak 4/20

Møtebehandling

Styreleder gjorde oppmerksom på at saken ikke er lagt frem av styret, men av administrasjonen. Bakgrunnen er at valgkomiteen skal komme raskt i gang med arbeidet, da ett medlem og ett varamedlem har måttet trekke seg fra styret som følge av at de ble valgt til kontrollutvalg. Styremedlemmer i kommunale selskaper ikke er valgbare til kontrollutvalg.

Votering

Innstillingen ble enstemmig vedtatt

Vedtak

1. Andreas Halvorsen velges til valgkomiteen for Viken kontrollutvalgssekretariat IKS.
2. Follo-kommunene og Buskerudkommunene bes om å oppnevnes ett medlem hver til valgkomiteen for Viken kontrollutvalgssekretariat IKS.

VALGKOMITÉ

Styrets innstilling til representantskapet:

1. Andreas Halvorsen velges til valgkomiteen for Viken kontrollutvalgssekretariat IKS.
2. Follo-kommunene og Buskerudkommunene bes om å oppnevnes ett medlem hver til valgkomiteen for Viken kontrollutvalgssekretariat IKS.

Vedlegg:

Instruks for valgkomiteen, vedtatt av representantskapet 24.4.2019.

Saksframstilling:

Representantskapet valgte følgende valgkomité i 2016: Andreas Halvorsen (leder), Siv Anita Hagen og Runar Bålsrud¹. I henhold til instruks for valgkomiteen² skulle valgkomiteen ha innstilt på ny valgkomité til representantskapets siste vårmøte før høstens kommunevalg. På grunn av arbeidet med fusjon mellom sekretariatselskapene på Romerike og i Buskerud og Follo, ble dette utsatt. Representantskapet besluttet i møtet 26.9 å prolongere sittende valgkomite.

Av de valgte medlemmene i valgkomiteen er det kun Andreas Halvorsen som er valgt til å sitte i representantskapet i denne perioden. I henhold til Instruks for valgkomiteen, skal valgkomiteen bestå av leder og minst to medlemmer. Ny valgkomite for denne perioden bør derfor velges i representantskapets møte 23.4.20.

Mye taler for å foreslå gjenvalg av Andreas Halvorsen. Han kjenner selskapet godt og har sittet som leder av valgkomiteen i to perioder. Fusjonen mellom de tre organisasjonene vil etter det vi har oversikt over nå, være gjennomført i løpet av april. Det konstituerende møte for representantskapet til det nye selskapet kan finne sted i september i forbindelse med at budsjettet for 2021 vedtas. Derfor vil det være klokt å be en representant fra Follo-kommunene og en representant fra Buskerudkommunene om å sitte i valgkomiteen sammen med Halvorsen for å forberede styrevalg til Viken kontrollutvalgssekretariat IKS.

Mandatet for valgkomiteens arbeid er gitt i vedlagte instruks. Her går det frem at valgkomiteens hovedoppgave er å kartlegge behovet for styresammensetning utfra selskapets formål og situasjon, og finne frem til kandidater som samlet dekker dette behovet. Valgkomiteen skal vurdere styrets sammensetning med hensyn til krav til kompetanse, erfaring og innsikt hva gjelder offentlig eierskap, selskapsdrift, jus, selskapets fagområde og økonomi, samt kjønnsmessig balanse. I tillegg skal minst ett medlem ha erfaring som folkevalgt, eller inneha annen kommunal erfaring, for å sikre forståelse for det politiske system hos eierkommunene.

¹ Sak 4/16 og 10/16.

² Vedtatt i sak 3/19

Representantskapet har vedtatt at valgkomiteens arbeid godtgjøres³ på følgende måte: Leder kroner 3000.-, medlemmer kroner 1000.-.

I forbindelse med at det ble foretatt valg av kontrollutvalg på Romerike, har ett medlem og ett varamedlem trukket seg fra styret i Rokus. Dette fordi styremedlemmer i kommunale selskaper ikke er valgbare til kontrollutvalg. Det er derfor viktig at valgkomiteen kommer i gang med arbeidet så raskt som mulig.

Saken har vært forelagt Halvorsen. Hans innspill er innarbeidet i saken.

RETT UTSKRIFT
DATO 28.april.2020

³ Vedtak i repskap, sak 9/16

Instruks for valgkomiteen

1. FORMÅL

Valgkomiteens hovedoppgave er å kartlegge behovet for styresammensetning utfra selskapets formål og situasjon, og finne frem til kandidater som samlet dekker dette behovet.¹

2. VALGKOMITEENS SAMMENSETNING OG FUNKSJONSTID

Valgkomiteen skal bestå av leder og minst to medlemmer, som velges av representantskapet/ generalforsamlingen.

Medlemmer av selskapets styre og ledelse kan ikke være medlem av valgkomiteen.

Valgkomiteens funksjonstid følger den kommunale valgperioden. Avtroppende valgkomité innstiller til ny valgkomité til representantskapets/generalforsamlingens siste vårmøte før høstens kommunevalg.

3. VALGKOMITEENS RAMMEBETINGELSER

Formelle rammebetingelser for et interkommunalt selskap vil være:

- Lov om interkommunale selskaper. § 10 omhandler styret og styrets sammensetning
- Gjeldende selskapsavtale
- Bestemmelser i denne instruksen
- Bestemmelser i en eventuell eierstrategi for selskapet

Formelle rammebetingelser for et aksjeselskap vil være:

- Aksjeloven. Kapittel 6 omhandler selskapets ledelse, herunder styret og valg av styremedlemmer
- Gjeldende vedtekter
- Bestemmelser i denne instruksen
- Bestemmelser i en eventuell eierstrategi for selskapet

4. VALGKOMITEENS ARBEID

Valgkomiteen innstiller på styresammensetning, herunder leder og nestleder, til representantskapet/generalforsamlingen.

Valgkomiteen innstiller på styrehonorar til representantskapet/generalforsamlingen.

Avtroppende valgkomité innstiller på sammensetning av ny valgkomité til representantskapet/generalforsamlingen.

Valgkomiteens leder innkaller til møter i valgkomiteen. Hver av valgkomiteens medlemmer kan kreve at det innkalles til møte. Valgkomiteen er vedtaksdyktig når minst 2/3 av komitéens medlemmer er til stede, og samtlige medlemmer er gitt anledning til å møte. Ved stemmelikhet har møteleder dobbeltstemme. Det skal føres protokoll fra valgkomiteens møter.

Valgkomiteen oversender endelig innstilling til styresammensetning og styrehonorar til representantskapets/generalforsamlingens leder, styreleder og daglig leder for selskapet. Ved ordinær saksgang skal innstillingen fra valgkomiteen oversendes i god tid før sakslisten til representantskapsmøtet/generalforsamlingsmøtet sendes ut, dvs. mer enn 6 uker før møtet avholdes.

Representantskapet/generalforsamlingen kan be valgkomiteen om å tre sammen ved behov.

¹ KS Anbefalinger om eierstyring nr 10: Valgkomité og styreutnevning

5. STYRESAMMENSETNING²

Valgkomiteen skal vurdere styrets sammensetning med hensyn til krav til kompetanse, erfaring og innsikt hva gjelder offentlig eierskap, selskapsdrift, jus, selskapets fagområde og økonomi, samt kjønnsmessig balanse. I tillegg skal minst ett medlem ha erfaring som folkevalgt, eller inneha annen kommunal erfaring, for å sikre forståelse for det politiske system hos eierkommunene. Valgkomiteen skal vurdere om det er behov for å innhente ekstern bistand for å finne frem til aktuelle kandidater.

Valgkomiteen skal levere et begrunnet forslag om styresammensetning. Valgkomiteens innstilling til, og representantskapets/generalforsamlingens beslutning om antall styremedlemmer, må være i samsvar med selskapsavtalen/vedtektene. Vararepresentanter må oppgis i numerisk rekkefølge.

Styremedlemmene velges for to år av gangen. Det samme gjelder leder og nestleder. Valgkomiteen må ta hensyn til behov for kontinuitet i styret, og sørge for at det er overlappende valgperioder for ulike styremedlemmer.³

For å forebygge mulige habilitetskonflikter bør man unngå å nominere kommunestyremedlemmer og rådmenn fra eierkommunene til styret.

6. STYREHONORAR⁴

Valgkomiteen arbeider med styresatser som en parallell prosess til innstilling til styrerepresentanter. Styregodtgjørelse skal reflektere styrets ansvar, kompetanse, tidsbruk og virksomhetenes kompleksitet. Styrevervene kan vurderes i forhold til strafferettslig og/eller økonomisk ansvar og bør godtgjøres etter det.

Styremedlemmer har ikke anledning til å ta honorerte oppdrag på vegne av selskapet.

Valgkomiteen vurderer selskapene med hensyn til eventuelle arbeidsintensive perioder og drøfter kompensasjon til styret for andre møter enn styremøter.

7. PROSESSBESKRIVELSE FOR ARBEIDET

Daglig leder gis ansvar for å kalle inn valgkomiteen slik at de kan konstituere seg selv og starte arbeidet i tråd med instruks.

Kartlegge kompetansebehovet med bakgrunn i:

- Selskapsavtalen/vedtektenes formål
- Selskapets måloppnåelse sett opp mot vedtatte planer
- Selskapets uttalte status gjennom de senere års årsmeldinger
- Dialog med sittende styre og representanter for eierne
- Vurdering av behov for kompetanse innen blant annet offentlig eierskap, selskapsdrift, jus, selskapets fagområde og økonomi

Vurdering av dagens situasjon:

- Avklare status for det sittende styrets samlede kompetanse
- Avklare om medlemmene ønsker gjenvalg
- Vurdere behov for kontinuitet i styret i forhold til behov for utskifting/endring
- Vurdere om det er behov for å innhente ekstern bistand til utvelgelse av kandidater

² KS Anbefalinger om eierstyring nr 9: Sammensetningen av styret og 11: Kjønnsmessig balanse i styret.

³ KS Anbefalinger om eierstyring nr 10: Valgkomité og styreutnevning

⁴ KS Anbefalinger om eierstyring nr 16: Godtgjøring av styreverv

Vurderinger ved utvelgelse av kandidater

- Innhente CV, gjennomgå erfaring, bakgrunn og referanser
- Vurdere personlige egenskaper og kompetanse sett opp mot et samlet styre og selskapets behov

Innstilling

- Valgkomiteen skriver sin innstilling til representantskapet/generalforsamlingen med en kortfattet begrunnelse. Innstillingen skal følge innkalling til representantskapsmøtet/generalforsamlingen og skal sendes eierkommunene senest 6 uker før møtedato.

STORTINGET
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Att: Utdannings- og forskningskomiteen

Vår referanse:
20/10240-2

Deres referanse:

Saksbehandler:
Kari Marie Swensen

Dato:
23.04.2020

Høringsinnspill fra Follorådet - Dokument 8:66 S (2019-2020) - Representantskapsforslag om at selvforvaltende universiteter og høyskoler fortsatt skal eie egne bygg og eiendommer

Det vises til Dokument 8:66 S (2019-2020) – Representantskapsforslag om at selvforvaltende universiteter og høyskoler fortsatt skal eie egne bygg og eiendommer, samt til Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) sitt høringsnotat datert 03.03.2020 i saken.

Follorådet, som består av de seks Follo-kommunene Enebakk, Frogn, Nesodden, Nordre Follo, Vestby og Ås, støtter med dette dokumentforslaget og NMBUs høringsnotat. I mange år har Follorådet hatt et tett og godt samarbeid med NMBU og Campus Ås, og samarbeidet er forankret i Samarbeidsplattformen for næringsutvikling i Follo. Follorådet har tidligere støttet universitetet i krav om økte bevilgninger til vedlikehold av bygningsmassen. Det er svært viktig for kommunene i Follo at ordningen med selvforvaltning beholdes og slik sett unngår at NMBU får en merkostnad på 88 millioner dersom Statsbygg tar over eiendommene og at universitetet blir en del av husleieordningen. Det vil igjen medføre at det blir mindre penger til overs til forskning, utdanning og innovasjon. I tillegg vil en overføring av NMBUs eiendoms masse til Statsbygg bli mer byråkratisk dersom det ikke kan gjennomføres oppgraderinger og vedlikehold av bygg i samme prosess.

NMBU har satset betydelig på å oppgradere egen bygningsmasse de senere årene gjennom årlige planer og egen campusplan. Byggene har nå en meget god gjennomsnittlig tilstandsgrad. NMBU har en veldig spesialisert eiendoms masse med fjøs, laboratorier, klinikker, drivhus osv. Dette har universitetet etter hvert bygd opp god kompetanse på å følge opp selv. Når NMBU får store forskningsprosjekter, kan laboratorier og lignende raskt bygges om. Denne fleksibiliteten vil bli borte med Statsbygg som jobber etter årlige planer, og det vil i så fall koste dyrt å få til endringer midt i en periode. Dagens campusplan innbefatter også to veldig etterlengtede påbygg for fagmiljøer. Dette vil da måtte bli lagt på is og gi uforutsigbare arbeidsforhold for forskere og studenter i flere år fremover.

For Follorådet er det særdeles viktig at vi får på plass det såkalte innovasjonsbygget på Campus. Dette vil styrke NMBU og Campus Ås som et nasjonalt viktig kompetanse- og innovasjonssenter for bærekraftig utvikling og fremtidig matproduksjon, og dette vil være attraktivt for det lokale og regionale næringslivet i Follo og i Østre Viken. Dersom Statsbygg skal overta forvalterrollen, kan dette bety at NMBU som motor i den lokale næringsutviklingen, blir satt år tilbake.

For Follo er det derfor svært viktig at NMBU fortsatt får eie egne bygg og eiendommer og ber Utdannings- og forskningskomiteen bidra til dette.

Med hilsen

Kari Marie Swensen
daglig leder Follorådet

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi til: Karen Moe Møllerop



Dato: 5.05.2020

Saksansvarlig.: Øyvind Såtvedt
e-post: oyvind.satvedt@osloregionen.no

Utkast til Referat fra styremøte i Osloregionen, 29. april 2020

TILSTEDE:

Byrådsleder Raymond Johansen, Oslo kommune (leder)
Fylkesråd for finans Halvard Ingebrigtsen, Viken fylkeskommune (nestleder)
Ordfører Monica Myrvold Berg, Drammensregionen
Ordfører Lene Conradi, Asker/Bærum
Ordfører Kirsten Orebråthen, Ringeriksregionen
Ordfører Kari Anne Sand, Kongsbergregionen
Ordfører Tine Normann, Regionrådet for Midt-Buskerud
Ordfører Anne Hagenborg, Gjøvikregionen
Ordfører Knut Hvithammer, Kongsvingerregionen
Ordfører Saxe Frøshaug, Regionrådet for Indre Østfold
Ordfører Hanne Tollerud, Mossregionen
Ordfører Jon-Ivar Nygård, Nedre Glomma regionråd
Ordfører Elin Gran Weggesrud, Vestfoldkommuner
Ordfører Paul Johan Moltzau, Gardermoreregionen
Ordfører Anne-Kari Holm, Haldenregionen
Ordfører Hans Kristian Solberg, Follorådet
Ordfører Harald Tyrdal, Hadelandsregionen
Ordfører Einar Busterud, Hamarregionen
Ordfører Ståle Grøtte, Samarbeidsrådet for Nedre Romerike

FORFALL:

Fylkesordfører Even Aleksander Hagen, Innlandet fylkeskommune

Dessuten møtte: Marte Ingul (Oslo kommune), Gry Fuglestveit (Notodden kommune), Bjarne Haslund (Oslo kommune), Bjarne Johannessen (Oslo kommune), Hans Petter Gravdahl, (Oslo kommune), Kari Marie Swensen (Follorådet), Inger Kammerud (Ringerike kommune), Lasse Najord Thue (Viken fylkeskommune), Ingeborg Langeland (Indre Østfold), Martin Hafsahl (Asker kommune), Bente Bjerknes (Viken fylkeskommune), Astrid Bjerke (Osloregionens Europakontor),

Fra sekretariatet: Øyvind Såtvedt, Eva Næss Karlsen, Andrea Nylund, Marianne Welle, Margrethe Gjessing, Merete Agerbak-Jensen.

Neste møte: Tirsdag 23. juni 2020 kl. 14.15

Sakskart, styremøte 29. april 2020

Sak 15/20 **Godkjenning av innkalling**
Det ble varslet to saker til eventuelt.

Vedtak:
Innkallingen godkjennes

Sak 16/20 **Godkjenning av referat fra styremøte 28. januar 2020**

Vedtak:
Referat fra styremøte 28. januar 2020 godkjennes

Sak 17/20 **Orientering fra styrets medlemmer om aktuelle saker i regionen**

Viken:

- Har lansert Viken-pakka med tiltak rette mot næringslivet. Ble godt mottatt. Den ble utarbeidet i samarbeid med NHO og LO.
- Jobber med ytterligere tiltak for å avbøte situasjonen og har laget en liste med 17 punkter som det skal arbeides med videre.
- Er også opptatt av tiltak på litt lengre sikt som adresserer hvordan man kommer seg ut av krisa.
- Har store ekstra utgifter og reduserte inntekter. Har bedt om ekstra kompensasjon fra staten.

Drammensregionen:

- En svært utfordrende situasjon i regionen. Mange er permitterte.
- Tett dialog med næringslivet om lokal tiltakspakke.
- Viktig at beslutningsprosessene ikke stopper opp. Har valgt å ikke avlyse politiske møter med i stedet forsere behandling og møter.
- Opptappingen av testing er en stor utfordring for kommunen, bl.a. mht å få tak i nok personell. Drammen skal teste 1000 personer i uka.

Asker – Bærum:

- Det vil ta tid å komme tilbake til ordinær virksomhet.
- Har vedtatt lokale pakker med støtte til næringslivet i både Asker og Bærum.
- Har ca 10 000 arbeidsledige, dvs. ca. 10 % arbeidsledighet.
- Økt testing er utfordrende
- Har for øvrig mye fokus på Oslopakke 3. Utbyggingen av E-18 er helt vesentlig.

Ringeriksregionen:

- Heldigvis kun 8 smittet og ingen innlagte på sykehus pga Corona på Ringerike.
- Opptapping med oppstart av skole og barnehage har gått bra.
- Lager oversikter over utfordringer fremover.
- Har sett økning i antallet arbeidsledige og også noen flere konkurser.
- Prøver å holde hjulene i gang
- Svært fornøyd med at reguleringsplanen for E-16 er vedtatt.

Hadelandsregionen:

- Situasjonen med Korona har full fokus.
- Har jobbet med lokale tiltak, men det er lite friske midler å bruke. Også vanskelig å treffe godt med tiltakene.
- Hadelandsregionen har lagt vekt på å gi god veiledning. Dette er blitt godt mottatt av næringslivet.
- Har ca. 10 % arbeidsledighet.

Kongsbergregionen:

- Har foreløpig sluppet forholdsvis godt unna når det gjelder smittede og dødsfall.
- Mange av bedriftene er eksportbedrifter. De rammes ekstra hardt. Man er foreløpig bare i starten når det gjelder konsekvenser for arbeidsledighet og konkurser. Det er også mange underleverandører i resten av Norge som vil merke konsekvensene av at næringslivet i Kongsbergregionen sliter.
- Har tett og god dialog med næringslivet.
- Har også hatt god dialog med regjeringsapparatet
- Mener det er veldig viktig med gode transportforbindelser i korridoren Kongsbergregionen – Oslo – Gardermoen. Derfor er det veldig viktig med E-18.

Midt-Buskerud:

- Reiselivet i regionen har fått en stor knekk.
- Hytteforbudet var viktig. Mange hytteeiere hadde problemer med å forstå. Men dialogen med hytteeierne er bra nå.

Gjøvikregionen:

- Situasjonen er mye lik som i de andre regionene.
- En positiv effekt av krisen er at det interne samarbeidet i regionen er forsterket.

Hamarregionen:

- Det er lokale krisepakker også i Hamarregionen.
- Forholdsvis få smittet og døde.
- Dynamikken er annerledes enn i mange andre kriser. Næringer som ofte merker konsekvensene i andre fase, er først ute nå.
- Det er ikke alle som bidrar likt i forhold til dugnaden. Kommunene blir sittende med konsekvensene av utskrivninger fra psykiatri, løslatelser fra fengsler og blir sittende med større ansvar på helsesektoren pga. prioriteringene på sykehusene.

Kongsvingerregionen:

- Det er spesielle utfordringer nå for en del skattesvake kommuner, som i Kongsvingerregionen. Har fortsatt etterslep etter forrige krise. Var i ferd med å gjennomføre innstramninger i budsjettene før korona, så kommer denne situasjonen på toppen. Skatteinntektene vil bli enda lavere enn forutsatt.
- Jobber med en regional næringsstrategi
- Utfordringer med stengt grense for en del som pendler over grensa, men deler av næringslivet går også bedre enn før, bl.a. Maarud fabrikker.
- Vi hadde en regional beredskapsplan, men ser nå at den må revideres ut i fra erfaringene nå.
- Positivt at arbeidet med planprogrammet for E-16 i regi av Nye veier har god fremdrift.

Gardermoreregionen:

- Flyplassen er svært hardt rammet. Det er en utfordring for mange arbeidsplasser.

Veldig høy arbeidsledighet, opp mot 20 %. utfordringene kommer til å vare lenge.

Nedre Romerike:

- Rælingen har 15 % arbeidsledighet. Konsekvensene av det som rammer Gardermoen påvirker hele Romerike og sikkert også Oslo og andre kommuner.
- Problem at Fylkesmannen ikke har bidratt til at kommunene får nok smittevernutstyr. Er også kritisk til fordelingen som innebærer at kommunene kun får 20 % av smittevernutstyret.

Follorådet:

- Det er mange smittede. Enebakk er blant kommunene som er hardest rammet. Har også fem døde på sykehjem.
- Det er en utfordring å få tak i nok utstyr og øke testkapasiteten.
- Det er mange arbeidsledige. Ser at dette nå også sprer seg til bl.a. byggenæringen.

Indre Østfold:

- Utfordring å håndtere Korona-krisen rett etter etablering av ny kommune.
- Voksende arbeidsledighet.
- Har tett dialog med regjeringsapparatet.
- Har utviklet eget tiltakspakke.

Nedre Glomma:

- Heldigvis ingen smittede på sykehjem. Har heller ikke mange smittede for øvrig.
- Søndre Viken har laget en felles næringspakke.

Haldenregionen:

- Uholdbart at man får så liten andel av smittevernutstyret.
- Det er ca. 10 % arbeidsledighet.
- Har laget en kommunal tiltakspakke. Norske Skog Saugbrugs har permittert 200 – dette er alvorlig for Halden.
- Har hatt møter med flere stortingsrepresentanter.
- Biomoduler er en satsning i regionen.

Vestfoldkommuner:

- Våre kommuner er også lavinntekstkommuner
- Får beskjed fra næringslivet om at ordningene treffer dårlig
- Også store utfordringer for landbruket – dette har vært lite omtalt
- Smitten er stort sett under kontroll, men usikker på konsekvensene over tid
- Må skaffe smittevernutstyr selv
- Nye Holmestrand kommune er blitt mer samlet og integrert som følge av krisen.

Oslo:

- Tror vi har kontroll på pandemien. Smittetallene går ned i alle befolkningsgrupper.
- Et problem i enkelte deler av byen er at en del ikke vil sende barn i barnehagen.
- 51 000 helt arbeidsledige, dvs. 14 % arbeidsledighet.
- Kraftig økning i antallet som søker om økonomisk sosialhjelp.
- Har god kontakt med regjeringen om smittevernstiltakene
- Skjenkingen åpner opp igjen i Oslo, men viktig å huske at mye av problemene i Norge kommer fra afterski i én by i Østerrike.

Vedtak:

Saken tas til orientering

Sak 18/20 Evaluering av profileringsarbeidet – Utsatt til neste styremøte

Sak 19/20 Resultater av medlemsundersøkelse 2020

Øyvind Sâtvedt ga en kort orientering.

Vedtak:

Saken tas til orientering

Sak 20/20 Kontingent for 2021 – Utsatt til neste styremøte

Sak 21/20 Osloregionens arbeid med innspill til NTP 2022-2033, 1.halvår 2020

Viken fylkeskommune la frem alternativt forslag til vedtak som innebærer noen justeringer i forhold til forslag til vedtak.

Follorådet ba om enkelte endringer i selve uttalelsen til fristen 14. mai. Det kom også ytterligere forslag til justeringer i teksten underveis i debatten. Sekretariatet innarbeider disse i forslaget som sendes Interessepolitisk utvalg til endelig godkjenning, før oversendelse til Samferdselsdepartementet.

Vedtak:

1. Styret gir sin tilslutning til hovedmomenter i innspill på hovedutfordringer og forslag til løsninger.
2. Styret gir interessepolitisk utvalg sammen med sekretariatet i oppgave å ferdigstille endelig innspill innen fristen 14. mai.
3. Styret støtter forslag til planlagt prosess for arbeidet med NTP, herunder innspill til Samferdselsdepartementet den 14. mai og høring på etatenes utredninger med frist 1. juli.
4. Styret tar forbehold om endringer i medlemmenes prioriteringer i forbindelse med videre politisk behandling i fylkesting, kommune- og bystyret.

Sak 22/20 Beslutningsunderlag for Osloregionens hørings svar til Klimakur 2030

Viken fylkeskommune fremmet forslag om nytt vedtakspunkt 3.

Follorådet foreslo endringer i selve uttalelsen.

Det var en kort diskusjon om saken. Det foretas en nyansering av beskrivelsene av fortetting i spredtbygde områder. Øvrige endringsforslag er innarbeidet. Oversendt uttalelse er vedlagt referatet.

Forslag til vedtak

1. Styret gir sin tilslutning til forslag til Osloregionens hørings svar til Klimakur 2030.
2. Styret ber sekretariatet slutføre og sende inn Osloregionens høringsuttalelse innen fristen 30. april, basert på diskusjonen i styremøtet
3. Styret tar forbehold om endringer i medlemmenes prioriteringer i forbindelse med videre

politisk behandling i fylkesting, kommune- og bystyre.

Sak 23/20 Årsrapport for 2019

Vedtak:

Styret godkjenner årsrapporten for 2020

Sak 24/20 Revidert regnskap for 2019

Vedtak:

Styret godkjenner Osloregionens regnskap for 2019

Sak 25/20 Videreutvikling av samarbeidet i Osloregionen

Vedtak:

1. Styret gir i oppdrag til en politisk arbeidsgruppe å gi et innspill til drøfting i styret om muligheten for å videreutvikle det regionale samarbeidet på Østlandet. Den politiske gruppen vil kunne trekke på bistand fra sekretariatet og egen administrasjon.
2. Gruppen får følgende sammensetning: Raymond Johansen (Oslo kommune), Hallvard Ingebrigtsen (Viken fylkeskommune), Even Aleksander Hagen (Innlandet fylkeskommune), Saxe Frøshaug (Regionrådet for Indre Østfold), Lene Conradi (Asker – Bærum).
3. Gruppen avgjør selv fremdriften i sitt arbeid og når man kommer tilbake med et forslag til mandat for det videre arbeidet med saken.
4. Som en del av prosessen skal medlemmene i Osloregionen bes om innspill om hvilken videreutvikling som bør gjøres i Osloregionen, og hvordan det regionale samarbeidet som i dag ivaretas av Osloregionen, Østlandssamarbeidet og Osloregionens Europakontor bør ivaretas.

Sak 26/20 Revidert møteplan for 2020

Vedtak

1. Neste styremøte i Osloregionen avholdes 23. juni kl. 14.15 – 16.00
2. Møte i samarbeidsrådet/representantskapet gjennomføres den 28. oktober.
3. Sekretariatet legger fra forslag til ytterligere møter for styret 2. halvår 2020 på neste styremøte.

Sak 27/20 Samarbeidsavtale for Osloregionen - videre prosess

Vedtak

1. Ny frist for å avgi hørings svar på utkast til samarbeidsavtale for Osloregionen interkommunalt politisk råd settes til 1. juni 2020.
2. Styret behandler forslag til samarbeidsavtale den 23. juni 2020

Sak 28/20 Korte orienteringer fra sekretariatet

- Ny medarbeider, Merete Agerbak-Jensen på utlån fra Klimaetaten i Oslo kommune

- Felles prosjekter med Norway Health Tech
- Felles prosjekt med Green Visits/Kunnskapsbyen Lillestrøm
- Webinar om utlysninger i Horizon 2020-programmet i samarbeid med nettverket Horisont: Bærekraftig Osloregion.
- Osloregionen og partnerne i CIENS planlegger et webinar/match-making event i mai om mulige søknader til Forskningsrådet
- Nordic Place Branding Conference som skulle vært avholdt i Oslo 2. april er utsatt til 26. november.

Sak 29/20

Eventuelt

- Forslag fra Oslo kommune om uttalelse: «Behov for tilstrekkelig og treffsikker økonomisk kompensasjon for kommuner og fylkeskommuner». Uttalelsen ble vedtatt oversendt til Kommunal- og moderniseringsministeren med kopi til Stortingets Kommunal- og forvaltningskomite. Brevet er vedlagt referatet.
- Follorådet ved ordfører Hans Kristian Solberg ba om støtte til uttalelse i forbindelse med Stortingets behandling av Dokument 8:66 S (2019-2020) - Representantforslag om at selvforvaltende universiteter og høyskoler fortsatt skal eie egne bygg og eiendommer. Styret vedtok å gi støtte til uttalelsen og ga sekretariatet fullmakt til å utarbeide uttalelse som også inkluderer andre høyere utdanningsinstitusjoner i Osloregionen som denne problemstillingen er relevant for. Brevet til Stortingets utdannings- og forskningskomite er vedlagt referatet.



Dato: 12.05.20

STORTINGET
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Att: Utdannings- og forskningskomiteen

Deres ref:

Vår ref:

Saksbehandler:

Arkivkode:

Øyvind Sâtvedt, 92662986

Angående Dokument 8:66 S (2019-2020) - Representantskapsforslag om at selvforvaltende universiteter og høyskoler fortsatt skal eie egne bygg og eiendommer

Samarbeidsalliansen Osloregionen består av Oslo kommune, Viken fylkeskommune, Innlandet fylkeskommune samt 67 ytterligere kommuner på Østlandet. Osloregionens mål er å styrke regionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.

Det vises til overnevnte representantskapsforslag om at selvforvaltende universiteter og høyskoler fortsatt skal eie egne bygg og eiendommer, og til brev til Stortingets utdannings- og forskningskomite fra Follorådet datert 23.4.2020.

Styret i samarbeidsalliansen Osloregionen mener at Universiteter og høyskoler som i dag eier egne bygg og eiendommer fortsatt bør ha anledning til dette. Osloregionen er i denne sammenheng spesielt bekymret i forhold til de tre institusjonene i Osloregionen som dette angår; NMBU, Universitet i Oslo og Norges Idrettshøgskole.

Flere av institusjonene har investert mye i eksisterende bygninger og eiendommer og det er viktig rent praktisk at man har lokal frihet ved utdanningsinstitusjonene til å forvalte egne eiendommer. Vi mener også prinsipielt at egen forvaltning av bygninger og eiendommer er viktig i forhold til institusjonenes samfunnsrolle som uavhengige institusjoner. Dersom Statsbygg tar over eiendommene og institusjonene blir en del av husleieordningen vil dette dessuten kunne medføre at det blir mindre penger til forskning, utdanning og innovasjon.

Styret i Osloregionen støtter derfor innholdet i Dokument 8:66 S (2019 – 2020) og håper Stortingets slutter seg til dette.

Med hilsen



Raymond Johansen
Byrådsleder i Oslo
Styreleder i samarbeidsalliansen Osloregionen



Dato: 30.04.20

Kommunal- og moderniseringsminister Nikolai Astrup

Kopi: Stortingets Kommunal- og forvaltningskomite

Deres ref:

Vår ref:

Saksbehandler:

Arkivkode:

Øyvind Såtvedt, 92662986

BEHOV FOR TILSTREKKELIG OG TREFFSIKKER ØKONOMISK KOMPENSASJON TIL KOMMUNER OG FYLKESKOMMUNER

Styret i Osloregionen ber Regjeringen og Stortinget om å sikre kommuner og fylkeskommuner full kompensasjon for de merkostnader og mindreinntekter de får som følge av koronakrisen.

Osloregionen utgjør episenteret for koronapandemien i Norge. Dette gjenspeiles i at 63 prosent av personer i Norge som er registrert som smittet er hjemmehørende i regionen. Smittevern og helsetiltak er omfattende og kostnadskrevenne. Videre vil inntektene fra skatt, og kollektivtransport i år være langt lavere enn forutsatt. For SFO og barnehager har det i mars og april vært et betydelig inntektsbortfall. Statens økonomiske kompensasjon må være tilstrekkelig for kommunesektoren samlet sett. Like viktig som omfanget av kompensasjonen samlet er det at fordelingen av kompensasjonen er treffsikker. Fordelingen av midler bevilget i Stortinget fram til nå gir i så henseende grunn til bekymring.

Fordelingen må sikre at den enkelte kommune og fylkeskommune kompenseres for sine faktiske merkostnader og mindreinntekter kompensert. Kompensasjon for skattesvikt må gis en fordeling som treffer. Det må vurderes om det er behov for å øke rammen for skjønnsmessige tilskudd til kommuner som er særlig hardt rammet.

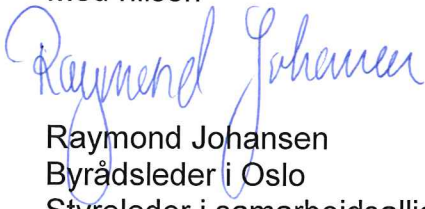
Kommunene og fylkeskommunene i Osloregionen står klar og er rede til å bidra med å skape aktivitet i økonomien ved å gjennomføre ekstraordinært vedlikehold og framskynde og øke investeringsvolumet som ledd i statlige tiltakspakker.

Styret i Osloregionen oppfordrer Regjeringen og Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett til å gi kommunene og fylkeskommunene en tilstrekkelig og treffsikker kompensasjon for merkostnader og mindreinntekter som anslås å påløpe i 2020.

Det må samtidig varsles at man vil komme med ytterligere kompensasjon senere i år dersom netto merkostnader inneværende år blir større enn anslått ved behandlingen av revidert nasjonalbudsjett.

Dette er avgjørende for at kommunene og fylkeskommunene kan opprettholde tjenestetilbudet til innbyggerne, samt sektorens etterspørsel etter varer og tjenester i markedet.

Med hilsen



Raymond Johansen
Byrådsleder i Oslo
Styreleder i samarbeidsalliansen Osloregionen

Samarbeidsalliansen Osloregionen består av Oslo kommune, Viken fylkeskommune, Innlandet fylkeskommune samt 67 ytterligere kommuner på Østlandet. Osloregionens mål er å styrke regionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.



OSLOREGIONENS HØRINGSSVAR KLIMAKUR 2030

Behandlet i styremøte Osloregionen 29.04.2020



Klimakur 2030 - solid utgangspunkt for klimaarbeidet i Norge

Samarbeidsalliansen Osloregionen består av 68 kommuner inkludert Oslo kommune samt de to fylkeskommunene Viken og Innlandet. Regionen representerer et stort geografisk område med nær 2,5 millioner innbyggere. I 2018 stod Osloregionen for ca. 23 % av totale klimagassutslippene i Norge (kilde: Klimagassregnskap for kommuner og fylker, Miljødirektoratet, 23.04.2020) og ca. 51 % av de nasjonale utslippene innen veitrafikk. Osloregionen ønsker å være en del av løsningen for de nasjonale klimautfordringene.

Osloregionen anerkjenner Klimakur som et solid utgangspunkt for å bringe Norge nærmere nullutslippssamfunnet. Vi setter pris på at kommunenes og fylkeskommunenes rolle er viet et eget kapittel i utredningen, og slutter oss til at disse organene i kraft av å være både samfunnsutviklere, myndighetsutøvere, tjenesteytere, innkjøpere, eiere og driftere har gode forutsetninger for å påvirke klimatiltak. Samtidig har kommunene og fylkeskommunene, som også Klimakur beskriver, en rekke barrierer som vanskeliggjør gjennomføring av enkelte tiltak.

Klimakur 2030 har sitt hovedfokus på å utrede hvilke tiltak som kan og bør gjennomføres. Det er også i noen grad diskutert hvilke virkemidler som skal til for å utløse disse, men Osloregionen forventer at videre utredning av disse blir en viktig del av oppfølgingen av Klimakur inn mot en stortingsmelding om klima i løpet av året. Osloregionens høringsuttalelse reflekterer barrierene, men også hvilke insentiver som kan stimulere til gode, lokale klimaløsninger. I denne sammenheng blir det også viktig å gi god veiledning og klargjøre forventninger til også kommunenes miljø- og klimaledelse og egne klimabudsjetter.

Kommunenes har også en viktig rolle i å fremme innovasjon, teknologi og atferdsendring gjennom bl.a. fyrstårnprosjekter som Futurebuilt-programmet. Statens bør videreutvikle sin innsats på dette området slik at kommunene stimuleres til innovasjon på klimaområdet.

Ber om tydelige styringssignaler fra Regjeringen i klimaarbeidet og økt fokus på sirkulærøkonomi

Innledningsvis vil Osloregionen påpeke betydningen av at tiltakene i Klimakur igangsettes snarest mulig, og at de blir inkludert i Klimameldingen som er varslet høsten 2020. I denne meldingen bør også Regjeringen fastsette et innenlandsk, tallfestet utslippsmål i 2030, særlig for ikke-kvotepliktige utslipp, noe som vil gi tydeligere styringssignaler til lokale forvaltningsnivåer og gjøre det enklere for dem å bidra til sin del av måloppnåelsen. Et innenlandsk, tallfestet klimamål vil også gjøre det mulig å utarbeide et bedre styringssystem etter klimaloven, for eksempel gjennom et nasjonalt klimabudsjett.

Osloregionen forventer at nasjonale myndigheter tilbyr rammebetingelser og virkemidler som legger til rette for utslippsreduksjoner og klimatilpasning, samt at staten selv bidrar til bærekraftig utvikling i Osloregionen, gjennom styring av sine virksomheter og foretak. Osloregionen vil løfte fram at økt samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer og -aktører blir viktig fremover. Mange tiltak krever at nasjonale myndigheter og statlige foretak, fylkeskommunene og kommunene drar i samme retning og koordinerer bruken av sine virkemidler. Viktige eksempler på dette er innen areal- og transportplanlegging som er avgjørende for å kutte utslipp fra vegtransport

og innen innkjøp (f.eks. innen bygg og anlegg). Osloregionen håper Regjeringen vil invitere til forpliktende samarbeid med kommuner og fylkeskommuner på mange områder fremover, og også utover de største byene.

Osloregionen vil også bemerke at Klimakur 2030 i for liten grad adresserer sirkulærøkonomi som et virkemiddel for utslippsreduksjon. Klimakur 2030 ble fremlagt før EU-kommisjonen lanserte «Green Deal» hvor sirkulærøkonomien er et gjennomgående tema, men det er viktig at den kommende stortingsmeldingen etter høringsrunden om Klimakur fanger opp og setter utslippsmål også på dette området. Vi viser også til Regjeringens arbeid med nasjonal strategi om sirkulær økonomi og ber om at dette arbeidet ses i sammenheng med stortingsmeldingen.

Osloregionen vil spesielt trekke frem behovet for tiltak som forebygger at avfall oppstår, gjenbruk og ombruk, krav til emballasje og tiltak for fossilfrie – på sikt utslippsfrie – bygg- og anleggsplasser. Elektronikk og tekstiler er blant produktene det er viktig å finne gode livsløpsløsninger for, noe som krever forpliktende internasjonalt samarbeid. Nasjonalt vil det også være viktig å redusere plastforbruk og minimere bruk av engangsprodukter.

Areal og transport

Areal og transport er et nøkkelområde i klimapolitikken, og ifølge Klimakur har veitrafikken det største potensialet for utslippsreduksjon med hele 11,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter frem mot 2030. I 2018 stod Osloregionen for ca. 23 % av totale klimagassutslippene i Norge og ca. 51 % av de nasjonale utslippene innen veitrafikk (kilde: Klimagassregnskap for kommuner og fylker, Miljødirektoratet 23.04.2020). Arealpolitikken kan bidra til redusert biltrafikk. Sentralt i Osloregionens areal- og transportstrategi er en flerkjernet region, der veksten i regionen brukes som en mulighet for å utvikle mer bærekraftige byer og tettsteder. Utvikling av bærekraftige byer og tettsteder bør legges til grunn i både lokale og nasjonale planverk.

Regjeringen har som mål at klimagassutslippene fra transport skal reduseres med 50% innen 2030 sammenlignet med 2005. Regjeringens egne utslippsframskrivninger viser at dette målet ikke nås uten en strammere virkemiddelbruk. Osloregionen vil derfor peke på at det er spesielt viktig med forsterkning av virkemidler innenfor transport, og har flere konkrete forslag nedenfor som bør inkluderes i den nye klimameldingen og i statsbudsjettet fra og med 2021-budsjettet.

Osloregionen støtter nullvekstmålet som tilsier at veksten i persontrafikk skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Det forutsetter imidlertid at det tas høyde for vekst i kollektivtrafikken, forpliktende samarbeid mellom aktører på ulike forvaltningsaktører innen samferdsel og at kommunene gis langsiktighet og forutsigbarhet gjennom økte, statlige investeringer til de store prosjektene.

Osloregionen støtter følgende forslag i Klimakur 2030 fra kapittel 12, del A, om kommunenes rolle:

- Nullvekstmålet bør opprettholdes
- Næringstransport bør inkluderes i nullvekstmålet
- Staten må bidra til å finansiere merkostnader (både investering og drift) for nullutslippsløsninger i kollektivtrafikken. Staten må bygge på en måte som ikke generer økt transportbehov, både for bygg som sykehus og for annen infrastruktur, som veier og kollektivknutepunkt
- Det må stimuleres til klimavennlige jobbreiser ved å vri avgiftssystemet i klimavennlig retning slik at arbeidsgivere ikke skattlegges for å subsidiere ansattes kollektivreiser

I tillegg foreslår Osloregionen følgende tiltak:

- Utvide byvekstavtaler og/eller belønningsordninger til flere enn de ni byområdene som mottar slike midler i dag, f.eks. belønningsmidler for kollektivtransport. Økt kollektivandel er i seg selv et viktig klimatiltak, uavhengig av teknologi, energikilder og geografi.
- Osloregionen understreker betydningen av økonomiske virkemidler også i mindre byområder og tettsteder, ikke bare storbyene, da disse også har en viktig rolle innen kompakt arealplanlegging og samordnet areal- og transportplanlegging. Kommunene sitter på ansvaret for arealplanleggingen, men

klare forventninger, forpliktende samarbeid på tvers av forvaltningsnivå og økonomiske insentiver er avgjørende for å sikre at dette følges opp.

- Staten må sørge for et kraftig løft i midler til utbygging av gang- og sykkelveier. Samtidig må en legge til rette for, og oppfordre til, rimeligere løsninger for bygging av disse.
- Øke statens andel til store kollektivutbygginger til å utgjøre minimum 70 prosent
- Endringer i avgiftssystemet som stimulerer til overføring av gods fra vei til sjø og jernbane
- Klimasats må bli en permanent ordning med flere søknadsfrister i løpet av året, og potten bør økes betydelig
- Krafttak for infrastruktur for energi og lading gjennom økt støtte fra Enova til energistasjoner (biogass og hydrogen) og ladepunkter over hele landet. Tilskuddsordning for ladeinfrastruktur i borettslag og sameier må snarest komme på plass
- Tiltak som begrenser gjennomgangstrafikk og utslipp fra denne, for eksempel ved å miljødifferensiere satser i strekningsbaserte bomstasjoner. Kjøretøy som går på biogass må fritas for bomavgift.
- Øke avgiftsnivået på fossile alternativer, som kjøpsavgifter for fossile biler og CO2-avgiften. Dette vil øke konkurransekraften til utslippsfrie og fossilfrie alternativer.
- Utsette innføring av veibruksavgift på flytende biodrivstoff fra 1.1.2020 og komme tilbake med et opplegg med mer gradvis innføring over flere år som sikrer at det lønner seg å velge høyinnblanding av biodrivstoff. I påvente av storskala innføring av kostnadsutvikling for elektrifiseringstiltak for tunge kjøretøy i perioden 2025-mot 2030 bør regjeringen være forsiktig med å foreslå økt avgiftstrykk på biodrivstoff. Økning av avgift bør skje når alternativene er klare for markedet.
- Transport av varer over lange avstander står bak store utslipp. Staten må derfor legge til rette for ordninger som kan fremme bærekraftig lokal produksjon og handel, og fjerne hindringer for dette.

Bygg og anlegg

Anleggsmaskiner er også en betydelig utslippskilde, og byggeaktiviteten er økende. Som innkjøper og reguleringsmyndighet har kommuner og fylkeskommuner en viktig rolle i å etterspørre lav- og nullutslippsløsninger, men det må flere virkemidler til for å skape et fungerende marked for disse slik at bygg- og anleggsplasser på sikt blir utslippsfrie.

Osloregionen støtter følgende forslag i Klimakur 2030 fra kapittel12, del A, om kommunenes rolle:

- Mer samordnet etterspørsel fra stat og kommuner
- Økt samarbeid mellom kommunene ved bestilling av bygg- og anleggstjenester
- Forsøk med deling av maskinpark mellom mindre kommuner
- Utvidet statlig støtte til kommunenes merkostnader for innkjøp av lav- og nullutslippsmaskiner

Avfall

Osloregionen støtter forslaget Klimakur 2030 om karbonfangst og lagring som et vesentlig tiltak for utslippsreduksjon. I tillegg vil Osloregionen understreke følgende:

- Staten må snarest ta en positiv investeringsbeslutning om fullskala anlegg for karbonfangst og lagring på Klemetsrud. Innenfor avfallssektoren har anlegget på Klemetsrud stor betydning både lokalt, regionalt og nasjonalt da avfallsforbrenning er en stor utslippskilde.

Teknologien kan overføres til andre avfallsforbrenningsanlegg både i og utenfor Norge

Lovverk og statistikk

Noen av barrierene for kommuner og fylkeskommuner knytter seg til hjemler, lovverk og statlige data. Dette er ofte en forutsetning for å kunne gjennomføre effektive klimatiltak.

Osloregionen støtter følgende forslag i Klimakur 2030 fra kapittel12, del A, om kommunenes rolle:

- Tydeliggjøre kommunenes adgang til å stille klimakrav til bygg og anlegg gjennom Plan- og bygningsloven, om nødvendig ved lovendring

I tillegg foreslår Osloregionen følgende tiltak:

- Kommunenes mandat innenfor annen nasjonal lovgivning som byggt teknisk forskrift (TEK), byggesaksforskriften, forurensningsloven og veitrafikkloven må klargjøres
- Gi kommunenes en tydelig hjemmel til å innføre nullutslippssoner/miljøsoner av hensyn til klima
- Forbedre det statistiske grunnlaget for kommunene. Forsinkelsen i den kommunefordelte utslippsstatistikken må reduseres, og kommunene må få tilgang til en samlet energistatistikk samt felles beregningsmetoder
- Utarbeide felles metodikk for utvikling av referansebaner for utslipp, herunder forventede effekter på utslippene pr kommune av statlig virkemiddelbruk (blant annet når det gjelder elbilpolitikk og krav om innblanding av biodrivstoff)

ARD INNOVATION AS
Postboks 206
1431 ÅS

Vår ref.: 167172/2020 - 2020/111175

Deres ref.:
Dato: 31.03.2020

Avslag på søknad om tilskudd over Regionalt Innovasjonsprogram for Oslo og Akershus 2020 - til prosjektet «Forprosjekt innovasjonssenter - oppfølging av Samarbeidsplattformen for Follo» v/ Samarbeidsplf. i Follo v/ Ard Innovation

Vi viser til deres søknad (nr. 2019-0032) innsendt 14.11.2019.

Fylkesråd for Næring i Viken fylkeskommune og Byråd for næring og Eierskap i Oslo kommune har behandlet søknaden fra Samarbeidsplf. i Follo v/ Ard Innovation om støtte over Regionalt Innovasjonsprogram for Oslo og Akershus 2020 til prosjektet «Forprosjekt innovasjonssenter - oppfølging av Samarbeidsplattformen for Follo». Deres søknad er dessverre ikke blant de som fikk tilslag.

Begrunnelse for vedtaket

Prosjektet er vurdert opp mot tildelingskriteriene, retningslinjer og målsettinger for programmet, i tillegg til andre søknader. Ut ifra dette nådde prosjektet ikke opp i konkurransen om midler.

Klageadgang

Vedtaket om støtte til tiltak er å betrakte som enkeltvedtak i henhold til Forvaltningsloven og gir klageadgang (jf. Forvaltningsloven §28). Klagefristen er 3 uker fra vedtak ble kjent for søker. Det er særskilt klagenemnd for forvaltningssaker som behandler eventuelle klager. Klagen sendes til post@viken.no. Klagen skal nevne det vedtaket det klages over, hva klagen gjelder og hva den støtter seg til.

Kontaktperson i Oslo kommune er Morten Fraas, morten.fraas@byr.oslo.kommune.no
Kontaktperson i Viken fylkeskommune er Sissel Kleven, sisselkl@viken.no

Med hilsen

Janne Buhaug
Avdelingsjef

Sissel Kleven
Rådgiver

Morten Fraas
Spesialrådgiver

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur

NARING Distrikt og regional næringsutvikling

Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG
Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO
Telefon: 32 30 00 00

E-post: post@viken.no
Internett: www.viken.no
Org.nr.: 921693230

Statens vegvesen
Transport og samfunn Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Vår referanse:
20/09535-3

Deres referanse:
20/6212-1

Saksbehandler:
Kari Marie Swensen

Dato:
06.04.2020

Høringsvar - Konseptvalgutredning for vegforbindelser øst for Oslo

Det vises til høringsbrev datert 8. januar d.å.

Follorådet har behandlet saken på sitt møte den 3. april, jf. sak nr. 15/20 og gjorde følgende vedtak:

1. Follorådet vil anbefale traséen i konsept 2c som basis for videre utredning (ikke som motorvei). Trasévalg må vurderes nøye. Som KVVU-rapporten påpeker er det spesielt forbi Kirkebygda mange hensyn som må vurderes. Traséen må vurderes som en helhetlig ring 4 løsning. Vi viser til at Enebakk kommunestyre ikke ønsker fire felts motorvei gjennom sin kommune.
2. Hvis rapportens anbefaling om konsept 5 minimum vest-øst skal gjennomføres, vil det fortsatt være nødvendig med oppgradering og utbedring (inkl. trafiksikkerhetstiltak) også av fylkesvei 120 gjennom Enebakk. Det er urealistisk å forvente at all omkjøringstrafikk da vil gå østfor Øyeren, og at trafikkbelastningen ikke vil øke gjennom Enebakk.
3. Follorådet vil peke på at korteste vei mellom Elvestad og tilkobling til E6 på Romerike vil være tunneller under Gaupsteinsmarka og Østmarka.
4. Konsept 5 bør ses i sammenheng med utvikling av E6 Oslo Øst, med tunnel-forbindelse mellom Abildsø-området og Ulven/Alna-området, da denne er viktig for trafikken mellom Follo-kommunene og Romerike/Gardermoen.
5. Konsept 5-minimumsløsning øst-vest må også omfatte oppgraderinger på fv. 120 mellom Elvestad og Lillestrøm.

Med hilsen

Kari Marie Swensen

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: kommunene i Follo

Follorådet
Postboks 3010
1402 SKI

Vår ref.: 264116/2020 - 2020/111552

Deres ref.:

Dato: 27.05.2020

Medlemskontingent til Follorådet

Akershus fylkeskommunes avtale om medlemskontingent til Follorådet følges opp av Viken fylkeskommune i 2020.

Kr. 250.000 som også var medlemskontingenten i 2019, overføres til konto 1506.23 73404, merket Follorådet 900200.

Det gjøres oppmerksom på at Viken kommunerevisjon IKS har rett til innsyn og kontroll når det mottas fylkeskommunale midler.

Vennlig hilsen

Bente Bjerknes

Kjersti Bærug Hulbak

FRLED Utvikling og tverrfaglig samordning

Postadresse: Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

Telefon: 32 30 00 00

E-post: post@viken.no

Internett: www.viken.no

Org.nr.: 921693230

