

Dato: 03.09.2021

INNKALLING TIL MØTE I FOLLOREGIONEN INTERKOMMUNALT POLITISK RÅD (IPR) FREDAG 10. SEPTEMBER

Sted: Frogn rådhus (fysisk møte!!)
Tid: Kl. 0900 – 1300

DAGSORDEN:

SAK 25/21	SAK: GODKJENNING AV INNKALLING OG DAGSORDEN
SAK 26/21	SAK: GODKJENNING AV REFERAT (UTKAST) FRA MØTE 21. MAI
SAK 27/21	SAK: DRØFTINGS- OG ORIENTERINGSSAKER
SAK 28/21	SAK: FOLLOREGIONENS HANDLINGSPROGRAM FOR 2022
SAK 29/21	SAK: FOLLORÅDETS BUDSJETT FOR 2022 OG ØKONOMIPLAN FOR 2022-2025
SAK 30/21	SAK: HØRINGSSAK – HANDLINGSPROGRAM FOR SAMFERDSEL 2022 – 2025
SAK 31/21	SAK: HØRINGSSAK – REGIONALT PLANPROGRAM FOR VIKEN FYLKESKOMMUNE
SAK 32/21	SAK: MEDLEMSKAP I KLIMA VIKEN
SAK 33/21	SAK: ORIENTERINGER FRA RÅDMANNSKOLLEGIET/LEDELSEN
SAK 34/21	SAK: REFERATSAKER
SAK 35/21	SAK: EVENTUELT

Med hilsen

Hans Kristian Raanaas
leder

Kari Marie Swensen
daglig leder

SAKSLISTE:

SAK 25/21	SAK: GODKJENNING AV INNKALLING OG DAGSORDEN
------------------	--

Forslag til vedtak:

Innkalling og dagsorden godkjennes.

SAK 26/21	SAK: GODKJENNING AV REFERAT (UTKAST) FRA MØTE 21. MAI
------------------	--

Forslag til vedtak:

Referatet godkjennes.

SAK 27/21	SAK: DRØFTINGS- OG ORIENTERINGSSAKER
------------------	---

1. Utkast til Folloregionens nye strategiske plattform

Prosessveileder Lena Haugseth har oversendt forslag til ny strategisk plattform for Folloregionen, jf. vedlegg, etter workshop på Oscarsborg festning 19.-20. august.

Spørsmål er om strategisk plattform kan være utgangspunkt for workshop med næringslivet ultimo september og for vedtak i representantskapet i oktober.

Diskusjon

2. Partnerskapsavtaler del I og del II med kommuneregionene i Viken – spørsmål om Buskerud-modellen er rettslig gyldig og Vikens deltakelse i møter i Folloregionen

Folloregionen IPR ønsker en tilbakemelding fra Viken fylkeskommune i saken, jf. Folloregionens brev til Viken fylkeskommune datert 16. august og professor Jan F. Bernts sin juridiske vurdering som begge vedlegges.

3. Orientering/siste nytt fra Viken fylkeskommune

v/ fylkesråd Siv Henriette Jacobsen, Viken fylkeskommune

Settes på dagsorden dersom det er noe å melde.

SAK 28/21	SAK: FOLLOREGIONENS HANDLINGSPROGRAM FOR 2022
------------------	--

Det er utarbeidet forslag til handlingsprogram for Folloregionen IPR for 2022, jf. vedlagte saksfremlegg og utkast. I henhold til samarbeidsavtalen er det Folloregionen IPR som skal godkjenne årlig handlingsplan, jf. § 2.

Forslag til innstilling:

1. Folloregionen IPR tar utkast til handlingsprogram til orientering.
2. Folloregionen IPR avventer workshop med næringslivet før endelig handlingsprogram vedtas høsten 2021.

SAK 29/21	SAK: FOLLOREGIONENS BUDSJETT FOR 2022 OG ØKONOMIPLAN FOR 2022-2025
------------------	---

Kommunedirektørutvalget har utarbeidet forslag til budsjett for 2022, jf. vedlagte saksfremlegg og budsjettforslag.

Forslag til vedtak:

1. Folloregionen IPR tar forslag til Folloregionens budsjett for 2022 og økonomiplan for 2022 – 2025 til orientering.
2. Folloregionen IPR innstiller til representantskapet om å vedta rammene (kontingent) for neste års budsjett.
3. Folloregionen IPR vedtar at det tas kr 735 000 av fondet til drift og prosjekter i 2022.

SAK 30/21	SAK: HØRINGSSAK – HANDLINGSPROGRAM FOR SAMFERDSEL 2022-2025
------------------	--

Det vises til høringsbrev fra Viken fylkeskommune, der høringsfristen er 15. september, jf. vedlegg. Kommunedirektørutvalget har bedt kommunalsjefgruppen (ATM-gruppen) for areal, transport og mobilitet utarbeide forslag til saksfremlegg og svarbrev fra Folloregionen IPR, jf. vedlegg.

Forslag til høringsuttalelse:

1. Folloregionen IPR sender inn høringsinnspill til Vikens handlingsprogram for samferdsel 2022-2025, slik det fremgår av denne saken med vedlegg.

2. Folloregionen IPR støtter opp under Viken fylkeskommunes utpekte delmål og satsingsområder i Handlingsprogram for samferdsel 2022-25, men har forventninger om at Viken følger opp ambisjonsnivået med tilstrekkelig økonomiske bevilgninger i årene fremover. Det er nødvendig med økte budsjetter dersom man skal klare å innhente vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, bygge et mer sammenhengende fylkeskommunalt gang- og sykkelveinett, sikre trygge skoleveier langs fylkesveiene og opprettholde et velfungerende kollektivtilbud på tvers av kommunene. Et tett samarbeid med kommunen og tilstrekkelig finansiering for å løse de flaskehalsene som fylkesveiene ofte blir i transformasjonsområder i byområdene, er særdeles viktig. Tilbud om momskompensasjon fra fylkeskommunen for eksterne utbyggere er et godt virkemiddel for å stimulere til at flere prosjekter kan gjennomføres, og skape vekst og raskere fremgang i byutviklingen.
3. Folloregionen IPR viser til medvirkningsrunden vinteren 2021, der vi sendte inn innspill til hovedutfordringer på samferdselsfeltet, samt konkrete innspill til veiprosjekter (jf. vedlegg 3 og 4). Det er behov for at fylkeskommunen setter av tilstrekkelig planleggingsmidler til videre arbeid med å få disse prosjektene prioritert for regulering/gjennomføring.
4. Prognoser viser at det kan ta tid før kollektivtrafikken er tilbake med normale passasjertall etter pandemien, og kollektivselskapene må regne med tap i billettinntektene også i månedene fremover. Det å finne gode løsninger for å møte fremtidens reisevaner også etter pandemien er særdeles viktig. Folloregionen er positiv til at Viken fylkeskommune har satt i gang et utredningsarbeid for ny pris- og betalingsmodell i Viken, som nettopp ser på dette. Nye reisevaner etter koronaen gir behov for mer fleksible billettløsninger, samtidig som det er behov for mer sømløse billettsystemer innad i Viken og en mer rettferdig pris- og sonestruktur. Opprettholdelse av tilbud og hyppighet er også viktig for å kunne lokke passasjerene til å velge kollektivtrafikk igjen fremfor bil.
5. Folloregionen IPR er positiv til at Viken signaliserer en intensjon om å overta ansvaret for de veilysene langs fylkesveiene som er kommunalt driftet i dag (jf. kap. 6.2), under forutsetning av at lysene overdras «som de er».

Det vises for øvrig til kommunenes behandling og vedtak i saken. Kommunene sender inn sine vedtak til Viken så snart de foreligger.

SAK 31/21	SAK: HØRINGSSAK – REGIONALT PLANPROGRAM FOR VIKEN FYLKESKOMMUNE
------------------	--

Viken fylkeskommune har sendt regionalt planprogram for Viken fylkeskommune på høring, med høringsfrist 24. september. Kommunedirektørutvalget har bedt ATM-gruppen koordinere og utarbeide et forslag til høringssvar fra Folloregionen IPR, jf. vedlagte saksfremlegg og forslag til høringssvar.

Innstilling:

Folloregionen IPR avgir høringssvar til Planprogram for regionale planer i Viken, som utformet i vedlagte forslag til høringssvar.

SAK 32/21	SAK: MEDLEMSKAP I KLIMA VIKEN
------------------	--------------------------------------

Viken fylkeskommune har i brev datert 2. mars i år sendt invitasjon til ordførere i Viken om felles klimasatsing i Viken, jf. vedlagte brev. Kommunedirektørutvalget (KDU) har bedt klima- og energinettverket utarbeide saksfremlegg i saken, jf. vedlegg.

Forslag til vedtak:

1. Klima- og energinettverket (KEN) Follo går inn som et geografisk nettverk i Klima Viken bestående som i dag som et eget nettverk underlagt KDU i Folloregionen IPR.
2. Politisk representant for nettverket følger Folloregionen.
3. KEN Follo kommer tilbake til Folloregionen med forslag til mer detaljert handlingsplan for nettverket.

SAK 33/21	SAK: ORIENTERINGER FRA RÅDMANNSKOLLEGIET/LEDELSEN
------------------	--

Fra rådmennene:

- Aktuelle saker i rådmannskollegiet (møte 27. august)
- Underskreven avtale om LHBT+

Fra ledelsen:

- Evaluering - Folloregionen IPR strategiprosess 19.-20. august på Oscarsborg

SAK 34/21	SAK: REFERATSAKER
------------------	--------------------------

1. Brev fra Viken fylkeskommune om ressurser til Folloregionen, jf. vedlegg

SAK 35/21	SAK: EVENTUELT
------------------	-----------------------

Dato: 02.06.2021

REFERAT (UTKAST) FRA MØTE I FOLLOREGIONEN IPR FREDAG 21. MAI KL. 0900 - 1130

Sted: Microsoft Teams

Til stede:

Hans Kristian Raanaas, ordfører Frogn kommune
Hans Kristian Solberg, ordfører Enebakk kommune
Ola Nordal, ordfører Ås kommune
Eivind Hoff-Elimari, ordfører Nesodden kommune
Hanne Opdan, ordfører Nordre Follo kommune
Tom Anders Ludvigsen, ordfører Vestby kommune
Trine Christensen, kommunedirektør Ås kommune
Harald K. Hermansen, rådmann Frogn kommune
Kjersti Øiseth, rådmann Enebakk kommune
Øyvind Henriksen, kommunedirektør Nordre Follo kommune
Sjur Authen, rådmann Vestby kommune
Wenche Folberg, kommunedirektør Nesodden kommune
Siv Henriette Jacobsen, fylkesråd utdanning og kompetanse Viken fylkeskommune
Olav Skinnes, fylkesråd for samferdsel Viken fylkeskommune (frem til kl. 0950)
Bjørn Tore Ødegården, leder for Komité for samferdsel Viken fylkeskommune (fra kl. 1000)
Ida Lindtveit Røse, fylkestingsmedlem Viken fylkeskommune
Annette Lindahl Raakil, fylkestingsmedlem Viken fylkeskommune
Bjørn Knutsen, spesialrådgiver, fylkesrådsleders kontor Viken fylkeskommune
Kari Marie Swensen, daglig leder sekretariatet

DAGSORDEN:

SAK 15/21	SAK: GODKJENNING AV INNKALLING OG DAGSORDEN
SAK 16/21	SAK: GODKJENNING AV REFERAT (UTKAST) FRA MØTE 16. APRIL
SAK 17/21	SAK: DRØFTINGS- OG ORIENTERINGSSAKER
SAK 18/21	SAK: FOLLORÅDETS ÅRSMELDING FOR 2020
SAK 19/21	SAK: FOLLORÅDETS REGNSKAP FOR 2020
SAK 20/21	SAK: HØRINGSSAK – REGIONALE VANNFORVALTNINGSPLANER
SAK 21/21	SAK: BÆREKRAFTCAMP FOLLO 2021
SAK 22/21	SAK: ORIENTERINGER FRA RÅDMANNSKOLLEGIET/LEDELSEN
SAK 23/21	SAK: REFERATSAKER
SAK 24/21	SAK: EVENTUELT

Hans Kristian Raanaas
leder

Kari Marie Swensen
daglig leder

SAKSLISTE:

SAK 15/21	SAK: GODKJENNING AV INNKALLING OG DAGSORDEN
-----------	---

Vedtak:

Innkalling og dagsorden godkjennes.
Saksdokumentene ble sendt for sent ut.

SAK 16/21	SAK: GODKJENNING AV REFERAT (UTKAST) FRA MØTE 23. APRIL
-----------	---

Vedtak:

Referatet godkjennes.

SAK 17/21	SAK: DRØFTINGS- OG ORIENTERINGSSAKER
-----------	--------------------------------------

1. LHBT+ - prosjektet i Follo, jf. vedlagte rapport

Doktorgradsstipendiat Jon Martin Larsen orienterte. Presentasjonen vedlegges referatet.

2. Orientering/siste nytt fra Viken fylkeskommune (fast på dagsorden)

v/ fylkesråd Siv Henriette Jacobsen, Viken fylkeskommune

3. Spørsmål om næringssamarbeid/regional næringsplan for Follo?

Leder i areal- og samferdselsgruppen Hilde Gunn Bjelde, kommunalsjef Frogn kommune, innledet til diskusjon, jf. vedlagte presentasjon.

4. Forslag til ny logo for Folloregionen IPR, jf. vedlegg

AMpartner v/ konsulent Rune Dysjeland har utarbeidet flere forslag til ny logo for Folloregionen.

SAK 18/21	SAK: FOLLORÅDETS ÅRSMELDING FOR 2020
------------------	---

Det er utarbeidet forslag til årsmelding for Follorådet for 2020, jf. vedlagte utkast. I henhold til vedtektene er det representantskapet i Folloregionen IPR som skal godkjenne årsmeldingen.

Innstilling:

1. Folloregionen IPR tar årsmelding for 2020 til orientering.
2. Folloregionen IPR innstiller til representantskapet om å gjøre det samme.

SAK 19/21	SAK: FOLLORÅDETS REGNSKAP FOR 2020
------------------	---

Regnskapet for Follorådet 2020 føres som en integrert del av Nordre Follo kommunes regnskap for 2020. Revisorbekreftelse er utarbeidet av Deloitte. I henhold til vedtektene er det representantskapet som skal godkjenne regnskapet.

Forslag til vedtak:

1. Folloregionen IPR tar regnskapet med revisorbekreftelse for 2020 til orientering.
2. Folloregionen IPR innstiller til representantskapet om å godkjenne regnskapet for Follorådet for 2020.
3. Merforbruket på kr 372 125,04 tas av bundet fond.

SAK 20/21	SAK: HØRINGSSAK – REGIONALE VANNFORVALTNINGSPLANER
------------------	---

Det vises til høringsbrev datert 28.01.2021 fra Viken fylkeskommune med høringsfrist 31. mai.

Vedtak:

Forslag til høringsuttalelse ble enstemmig vedtatt. Folloregionen oversender høringsuttalelsen i tillegg til at kommunenes behandling og vedtak oversendes Viken fylkeskommune.

Høringsdokumentene til regional vannforvaltningsplan med tiltaksprogram 2022-2027 gir føringer for vannforvaltningen i vannområdet PURA, Bunnefjorden med Årungen- og Gjersjøvassdraget, beskrevet med mål og tiltak. Føringerne vil kreve et økende engasjement fra flere myndighetsinstanser: Kommunene, Statsforvalteren, Fylkeskommunen, direktorater og departementer. Med basis i nedenstående saksopplysninger ser Folloregionen interkommunalt politisk råd følgende utfordringer:

1. Sikring av god kompetanse innen vannforvaltning og avløpsteknikk i kommunen. Kommunene skal fremstå som attraktive arbeidsplasser med gode muligheter for personlig utvikling innen vannfaget.
2. Et økt behov for statlige økonomiske støtteordninger til store avløpsinvesteringer i kommunene som er direkte utløst av vannforskriften. Sikring av kommunenes økonomi slik at det kan gjennomføres både ordinært vedlikehold og utvidelse av avløpssystemene, og de ekstra tiltakene vannforskriftsarbeidet krever.
3. Et økt behov for ressurser, både bemanningsmessig og økonomisk, for å sikre en god og helhetlig håndtering av overvann i kommunene.
4. Et økt behov for statlige midler til tiltaksgjennomføring innen landbruket ved gode tilskuddsordninger.
5. En opprettholdelse av ressurser, både bemanningsmessig og økonomisk, for miljørådgivning til bønder gjennom direkte dialog.
6. Et økt behov for statlige midler til vannkvalitetsovervåking og tiltaksgjennomføring i samtlige sektorer. Spesielt vil kostnader for overvåking av miljøgifter kreve økte statlige bidrag.
7. Innlemming av stasjoner for basisovervåking, styrt av Miljødirektoratet, i PURA
8. Et behov for tydeligere føringer på hvordan leirpåvirkede vassdrag skal klassifiseres iht. økologisk tilstand og avlastningsbehov.
9. Opprettholdelse av ressurser til Statsforvalteren og fylkeskommunen som viktige aktører i samhandling med kommunene. Disse må ha ressurser og kompetanse til å ivareta sin rolle som hhv. fagmyndighet og prosessansvarlig / regionansvarlig for gjennomføring av vannforskriften. Dette er avgjørende for at vannområdene skal lykkes med sitt arbeide.
10. Et behov for at økt utbyggingspress i PURAs område skal forenes med arbeidet for å oppnå og opprettholde god vannkvalitet. Samferdselsutbygging må søkes å ikke gå på bekostning av vannkvaliteten.
11. Prioritering av tiltak innen samtlige sektorer slik at de er i samsvar med vannforskriftens føringer: De mest kostnadseffektive tiltakene skal prioriteres.

Det vises for øvrig til kommunenes behandling og vedtak i saken.

SAK 21/21	SAK: BÆREKRAFT CAMP FOLLO 2021
------------------	---------------------------------------

Vedtak:

1. Folloregionen IPR ønsker økt fokus på arbeidet med entreprenørskap i utdanningen og støtter gjennomføringen av Bærekraftcamp på 8. trinn høsten 2021.

2. Ordførerne oppfordres til å stille i finalejuryen hos Vitenparken Campus Ås i desember.
3. Det settes av inntil kr 20 000 over Folloregionen IPR sitt budsjett til premier i finalen (1., 2. og 3. plass).

Siste punkt 3 ble vedtatt med 5 mot 1 stemme (Eivind Hoff-Elimari, Nesodden).

SAK 22/21	SAK: ORIENTERINGER FRA RÅDMANNSKOLLEGIET/LEDELSEN
------------------	--

Fra rådmennene:

- Aktuelle saker i rådmannskollegiet (møte 7. mai)
-

Fra ledelsen:

- Folloregionen IPR strategiprosess 19.-20. august på Oscarsborg

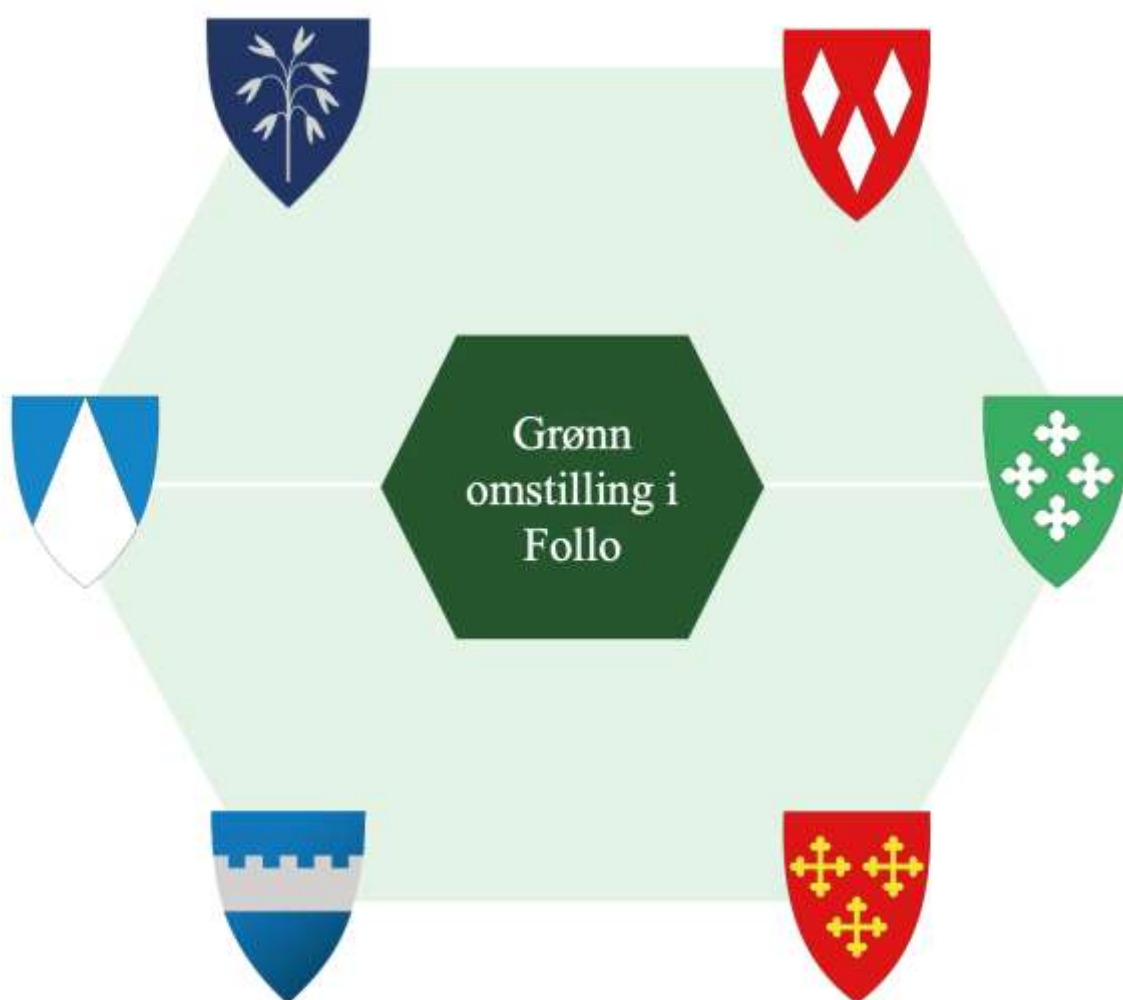
SAK 23/21	SAK: REFERATSAKER
------------------	--------------------------

Ingen saker.

SAK 24/21	SAK: EVENTUELT
------------------	-----------------------

1. Leder av representantskapet for Kemneren i Follo, Tom Anders Ludvigsen, ba om at den siste protokollen fra representantskapets møte underskrives.
2. Covid-19
Ordfører Hans Kristian Solberg tok opp saken om felles tiltak i Follo i forbindelse med Covid-19. Han gjorde oppmerksom på at Enebakk ikke var med i det felles utspillet.

Strategisk plattform



Folloregionen interkommunalt politisk råd

Folloregionen interkommunalt politisk råd er et politisk samarbeidsorgan for kommunene Enebakk, Frogn, Nesodden, Nordre Follo, Vestby og Ås. Ny samarbeidsavtale ble vedtatt i representantskapet 11.6.2021. I samarbeidsavtalens formålsparagraf slås det fast at regionrådets arbeid skal ta utgangspunkt i en felles strategi:

Folloregionen er et politisk samarbeidsorgan for de deltagende kommunene som skal bidra til å styrke og synliggjøre Follo som en bærekraftig og attraktiv region i Hovedstadsområdet med nærhet til Oslo. Folloregionen skal bidra til å utvikle regionen til beste for innbyggerne og for de samarbeidende kommunene i henhold til enhver tid gjeldende strategidokument.

Folloregionen skal arbeide for utvikling av regionen gjennom forpliktende samarbeid og ivareta interessene til regionen overfor fylket, staten og andre organer på regionalt og nasjonalt nivå.

Dette dokumentet utgjør en felles strategisk plattform for målrettet arbeid i regionrådet.

Region med muligheter

Kommunene i regionen inngår i en felles bo- og arbeidsregion som preges av befolkningsvekst. Innenfor et lite geografisk område finnes et mangfoldig tilbud både til egen befolkning og tilreisende.

Regionen har en nærhet til hovedstaden og godt utbygde samferdselsårer som E6, E18, Østfoldbanen, Oslofjordtunellen, samt den forestående Follobanen. Mye trafikk går gjennom regionen og det er korte avstander både innad i regionen og til Oslo og folkerike kommuner rundt hovedstaden.

Kommunene i regionen har tiltrukket seg ulike næringer. Lokalisering av Norges Miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) og Veterinærhøgskolen gir regionen unike muligheter til næringsutvikling og utvikling av flere kunnskapsarbeidsplasser.

Summen av dette gjør at regionen har pendlerstrømmer både innad, inn og ut av regionen, et mangfold av næringer og er attraktiv for etablering.

Grønn omstilling i Follo

Regionrådet søker samarbeid og samhandling for å bidra til å realisere det grønne skiftet. Kommunene har hver for seg vedtatt ambisiøse mål og har felles behov for kompetanse til å møte utfordringene regionen som helhet står overfor. Det krever også at regionrådet ser flere samfunnsområder i sammenheng og setter søkelys på utvikling av sirkulære verdikjeder innad i regionen.

Enkeltaktører kan ikke på egenhånd løse de utfordringene samfunnet står overfor. Myndigheter, næringsliv og academia må samarbeide for å skape omstilling og oppnå bærekraftig samfunnsutvikling.

Endring i synet på hvordan innovasjoner skapes, fra en lineær forståelse til et syn på innovasjon som et resultat for samarbeid, endrer også synet på offentlige aktører som medvirker til innovasjon og omstilling. Triple Helix er en modell som beskriver innovasjonssamarbeidet mellom næringsliv, academia og myndigheter. Med utgangspunkt i NMBU, Campus Ås og et mangfoldig næringsliv ligger det muligheter i nye partnerskap mellom aktører i regionen som har felles interesser og unik kompetanse. Gjennom samarbeid i prosjekter vil regionrådet tilrettelegge for at aktørene i fellesskap kan tiltrekke seg og søke ressurser for utvikling og innovasjon som bidrar til grønn omstilling.

Basert på dette har Folloregionen IPR konkretisert funksjoner regionrådet ønsker å ta i den grønne omstillingen. Samtidig er det pekt ut strategiske innsatsområder for utøvelse av disse funksjonene. Kombinasjon av funksjoner og innsatsområder utgjør en felles strategisk plattform for målrettet arbeid i regionrådet.

Folloregionen IPRs funksjon i den grønne omstillingen i regionen

Folloregionen IPR består av ordførerne fra de samarbeidende kommunene, der også kommunedirektørene har møte- og talerett. Dette er et viktig organ med et stort potensial til å samle kunnskap og ressurser, påvirke til omstilling og utvikle regionen.

Skaffe, samordne og oppdatere forståelse av utfordrings- og mulighetsbilde

Regionrådet skal være en arena for å involvere ulike parter for å samle perspektiv, utvikle kunnskapsgrunnlag og løsninger for ulike sakskompleks. Disse erfaringene skal i perioden løftes opp i regionalt samarbeid med ulike aktører.

Aktører innenfor offentlig sektor, næringsliv og akademia har ulike perspektiv på utfordringer og muligheter innenfor regionen. Regionrådet vil ta initiativ til å samle aktører, initiere samarbeid på tvers og utvikle nye partnerskap. Oppfølging av konkrete initiativ som kommer ut denne arenaen ivaretas av de involverte aktørene.

Sette agenda for omstilling og utvikling

Regionrådet er involvert i en rekke prosesser og sammenhenger hvor vi skal bidra til å sette agenda for omstilling og utvikling som involverer flere aktører i regionen. Innenfor innsatsområdene *næringsutvikling*, *samferdsel* og *turisme og reiseliv* er det en rekke temaer regionrådet kan bidra til å sette på agendaen. Dette gjelder internt i regionen, overfor fylket, staten og andre organer på regionalt og nasjonalt nivå.

Rådet ønsker aktivt å identifisere og fremme muligheter og belyse felles utfordringer vi har som region. Dette gjelder også i saker ut over innsatsområdene i denne strategiske plattformen. Regionrådet skal i tillegg ivareta regionens interesser i en rekke saker som omhandler viktige samfunnsområder og samfunnsfunksjoner.

Tilrettelegge for omstilling, utvikling og profilering

Regionrådet kan være en aktiv tilrettelegger ved å søke og tiltrekke ressurser til konkrete prosjekter, fatte politiske vedtak som fremmer omstilling, etterspørre nye løsninger og bruke muligheter til å stille krav i innovative anskaffelser. Rådet er opptatt av å utvikle og avklare rollen vi kan ta som tilrettelegger for omstilling i regionen og vil initiere og utforske dette i dialog med ulike aktører.



Strategiske innsatsområder for Folloregionen IPR

Omstilling til lavutslippssamfunnet krever at Follo-kommunene utvikler ny forståelse for hvordan regionen kan gjøre det mulig å jobbe, bo og leve i mer kortreise kretsløp.

Næringsutvikling, samferdsel og turisme og reiseliv er hver for seg viktige strategiske innsatsområder for Folloregionen. Korte avstander innad i regionen gir også muligheter til å se innsatsområdene i sammenheng med hverandre for å utvikle regionale verdikjeder på tvers av næringer.

Næringsutvikling

På den ene siden handler næringsutvikling om lokalisering og etablering av eksisterende næring. På den andre siden omhandler det utvikling av nye næringer. Regionrådet ønsker å prioritere og fremme samarbeid med næringer som har et utgangspunkt i regionens naturlige fortrinn og næringer som gjennom innovasjon bidrar til grønn omstilling og bærekraftige samfunn.

NMBU er en viktig strategisk samarbeidspartner for regionen. En utfordring er at utvikling av nye arbeidsplasser som skjer i forbindelse med, og i forlengelse av studier ved universitetet etableres utenfor regionen. Regionrådet vil videreutvikle samarbeidet og møte denne utfordringen. Rådet skal initiere en prosess for etablering av et klyngesamarbeid for regional grønn omstilling.

En stor andel av regionens innbyggere pendler ut av regionen i forbindelse med arbeid. Vi vil derfor jobbe for å tiltrekke oss arbeidsplasser som kan bidra til lavere netto utpendling i regionen.

Korona-pandemien har ført til at mange virksomheter tenker nytt om behov for å samle ansatte i sentraliserte lokaler. Positive erfaringer med ansatte på hjemmekontor og bruk av digitale møteplattformer, kan åpne mindre pendling og etablering av lokale kontorfellesskap med ulike selskaper samlet. Regionrådet vil følge med på utviklingen for å forstå muligheter det kan gi regionen på sikt og hvilken funksjon rådet kan og bør ta.

Samferdsel

Folloregionen er en region med mye infrastruktur for samferdsel. Dette innsatsområdet spiller derfor en betydelig rolle for omstilling til lavutslippssamfunn. Regionens interesser i de langsiktige samferdselsstrategier er å jobbe for ring 4 og forlengelse av jernbane nordover. Internt i regionen vil regionrådet bidra til mer fleksibel mobilitet og at reisemønstre kan endres til mer miljøvennlige alternativer.

Elektrifisering endrer rekkevidden til syklistene både i forbindelse med jobb, ferie og fritid. Regionen ønsker å forstå og vurdere muligheter dette kan ha for regionen.

Utstrakt bruk av hjemmekontor under pandemien har avdekket behov for innsats for å sikre nødvendig infrastruktur som telefon- og bredbåndsdekning. Søknad for å styrke bredbånd er kompliserte for enkeltkommuner å håndtere. Regionrådet ønsker å sette digital infrastruktur på dagsorden og samarbeide om utvikling i Follo.

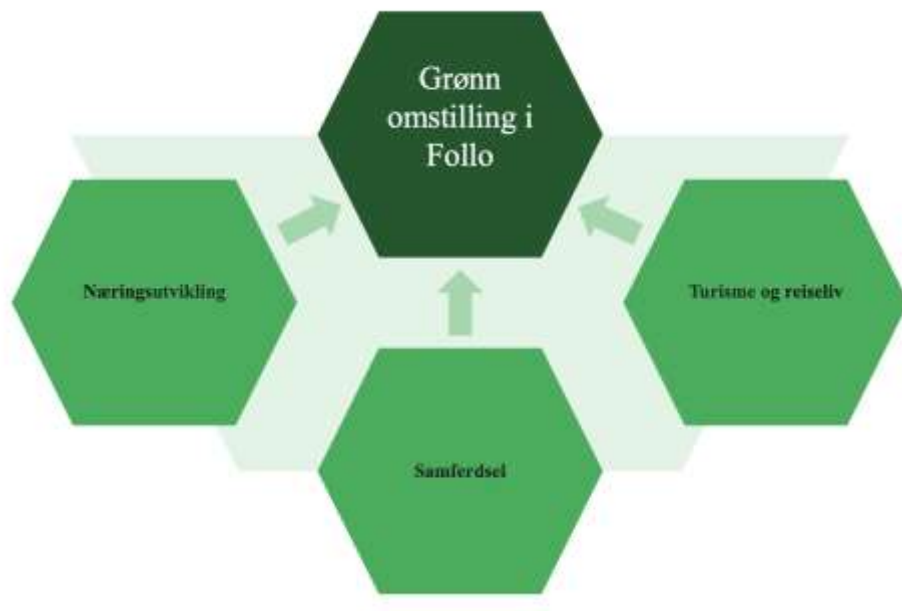
Transport er en miljøutfordring i regionen. Regionrådet ønsker å utforske mulighetene i bedre utnyttelse av returkapasitet sammen med aktørene i næringen. Transport og mobilitet blir viktige dimensjoner av *turisme og reiseliv* som innsatsområde, og må derfor ses i sammenheng.

Turisme og reiseliv

Regionen byr på reisemål og attraksjoner til et vidt spekter av interesser. Regionrådet ønsker å bidra til å koble næringen sammen for utvidelse av sesong og tilbud, samt skape synergier av hverandre innenfor regionen.

Etterspørsel etter lokalt og kortreist er viktig fundament for bærekraftig utvikling. Et mangfold av tilbud innen opplevelser, rekreasjon og aktiv fritid kombinert med korte geografiske avstander gir store utviklingsmuligheter i regionen. Regionrådet søker å være en aktiv samarbeidspartner for næringen.

Folloregionen skal også være en arena hvor miljøutfordringer ved turisme og reiseliv settes på agendaen.



VIKEN FYLKESKOMMUNE
Postboks 220
1702 SARPSBORG

Vår referanse:
20/39398-4

Deres referanse:

Saksbehandler:
Kari Marie Swensen

Dato:
16.08.2021

Forslag til partnerskapsavtale, generell del - utsettelse til interkommunale politiske råd/kommuneregioner

Vi viser til brev datert 1. juli 2020 og 16. oktober 2020 med forslag til partnerskapsavtale del I mellom Viken fylkeskommune og kommuneregionene.

Tidligere Follorådet valgte å etablere Folloregionen interkommunalt politisk råd (FIPR) med virkning fra 1. mars 2021. Dette for å tilpasse organiseringen av det politiske samarbeidet i regionen til ny kommunelov. Viken fylkeskommunen var ønsket inn som medlem i FIR, men valgte å stå utenfor. Viken ønsket, som kjent, å regulere det politiske samarbeidet mellom fylkeskommunen og regionen i to ordinære avtaler.

Etter Folloregionens strategiprosess i august/september vil det bli utarbeidet saksfremlegg for behandling i medlemskommunene og Folloregionens representantskap. Det var det tidligere Follorådet som høsten 2020 tok opp spørsmålet om de enkelte kommunene og Folloregionen har anledning til å inngå Vikens foreslåtte avtaler etter kommuneloven. Dette har kommunedirektørutvalget fulgt opp. I desember fikk FIPR en uttalelse fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. vedlegg. Kommunedirektørutvalget valgte også å forelegge spørsmålet for professor Jan Fridthjof Bernt ved Universitetet i Bergen. Bernt konkluderte med at hverken medlemskommunene eller FIPR har anledning til å inngå de foreslåtte avtalene. Vurderingen fra Bernt følger vedlagt.

For å komme videre med formaliseringen av det politiske samarbeidet mellom Viken og FIPR ber Folloregionen om merknader fra Viken fylkeskommune. Vi tillater oss her å be fylkeskommunen om å vurdere medlemskap i FIPR slik kommunene i Follo ønsker. Viken fylkeskommune og Folloregionen bør uansett drøfte organisering av det videre samarbeidet til beste for regionen. Vi vil komme tilbake med en invitasjon til et møte om dette. Saken vil også bli satt på dagsorden på Folloregionens møte den 3. september.

Vi ser fram til snarlig svar.

Med hilsen

Hans Kristian Raanaas
leder Folloregionen IPR

Truls Wickholm
nestleder Folloregionen IPR

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Antall vedlegg: 1

Gjenpart: Kommunene i Follo
 Kommuneregionene i Viken

Interkommunalt råd – Rettslige rammer for organisering og virkeområde

Oppdraget

Ved e-post fra kommunedirektøren i Frogn kommune er jeg bedt om en vurdering av om avtaleverket som er utarbeidet av Viken fylkeskommune for regionalt samarbeid, lar seg innpasse i reglene i Kommuneloven om interkommunale råd. Den problemstilling som ønskes kommentert, beskrives som følger:

«Viken Fylkeskommune (Viken) ønsker ikke å delta i Folloregionens Interkommunale råd (FIPR). Valget om ikke å delta som medlemmer gjelder alle regionrådene. Viken har valgt en løsning som de benevner som Buskerudmodellen. Dette fordi den er utarbeidet etter mal fra den som ble praktisert i tidligere Buskerud fylkeskommune.

Modellen Viken har valgt er at den ønsker at samarbeidet med regionene skal reguleres i avtaler. Den ønsker å inngå to avtaler med hvert regionråd; en overordnet som skal være lik for alle rådene samt en mer spesiell for det enkelte regionråd. Avtalene skal vedtas i de enkelte kommunestyrene. Den overordnede regulerer overordnede temaer for samarbeid og organisering av samarbeidet. FIPR har valgt å behandle avtalene hver for seg. Mange andre av regionrådene behandler dem samlet.

Medlemmer av FIPR har reist problemstillingen om innholdet i dette avtaleverket er av en slik karakter at det etter kommuneloven må organiseres som et Interkommunalt politisk råd. Løsningen på problemstillingen kan utfordre den samarbeidsløsningen Viken har valgt ift regionene. Samtidig må vi skape trygghet internt i FIPR om at det eventuelt inngås en avtale om et samarbeid i overenstemmelse med kommuneloven. Derfor har vi behov for en autorativ avklaring.»

Jeg har i den forbindelse blitt oversendt en rekke saksdokumenter, herunder:

- (i) Samarbeidsavtale for Folloregionen interkommunalt politisk råd, inngått 11. juni 2021 mellom seks kommuner.
- (ii) Utkast oktober 2020 fra Viken fylkeskommune til Partnerskapsavtale, generell del
- (iii) Brev 1. juli 2020 fra Viken fylkeskommune der man ber om tilbakemelding på forslag til partnerskapsavtale.

Oppdraget innebærer ikke en generell gjennomgang av alle enkeltheter og problemstillinger knyttet til dette avtaleverket og saksbehandlingen, men bare en vurdering av det rent prinsipielle; om den modell som er lagt til grunn i det avtaleverket Viken fylkeskommune ønsker etablert, er av en slik karakter at det at den kan bygges inn i det interkommunale politiske råd for Folloregionen.

Samarbeidsavtalen for Folloregionen interkommunalt politisk råd

I KommuneLOVEN § 17-1 andre avsnitt er gitt en oversikt over ulike måter et interkommunalt samarbeid kan organiseres på. En av disse er interkommunalt politisk råd. Bestemmelser om slike råd er gitt i LOVEN §§ 18-1 til 18-4. § 18-1 første setning skal forstås slik at deltakere slike råd ha både kommuner og fylkeskommuner deltakere.

Grunnlaget for et slikt råd må etter § 18-4 være en samarbeidsavtale, vedtatt av kommunestyret eller fylkestinget hos deltakerne. Her skal blant annet fastsettes om rådet «er et eget rettssubjekt» - dvs. være en selvstendig og uavhengig juridisk og økonomisk enhet, samt hvilke saker rådet skal kunne behandle, og hvilken myndighet som er lagt til rådet. I § 18-1 er det her lagt en viktig begrensning når det gjelder hva rådet kan bestemme; det kan ikke gis myndighet til å treffe enkeltvedtak – dvs. treffe avgjørelser om utøving av offentlig myndighet som er bestemmende for rettigheter eller plikter for private personer (ForvaltningsLOVEN § 2 første avsnitt, bokstav a og b). Rådet kan likevel gis myndighet til å treffe slike vedtak om interne forhold i samarbeidet, og til å forvalte tilskuddsordninger.

I § 18-2 første avsnitt er det fastsatt at den enkelte deltakeren i et interkommunalt politisk råd har ubegrenset økonomisk ansvar, men bare for sin andel av rådets forpliktelser. Til sammen skal andelene utgjøre rådets samlede forpliktelser.

I samarbeidsavtalen for Folloregionen interkommunalt politisk råd fastslås at rådet ikke er et eget rettssubjekt, men at Nordre Follo kommune gis fullmakt til å inngå avtaler på vegne av regionen og har arbeidsgiveransvar for sekretariatet for regionen, samt arkiv-, regnskaps- og revisjonsansvar. Eierandel og i samarbeidet og ansvar for fellesskapets forpliktelser er fordelt med like deler mellom de seks deltakerkommunene.

Representantskapet er øverste organ for Folloregionen interkommunalt politisk råd. Under seg har det et organ – «Folloregionen» – som består av ordførerne i de seks kommunene, og som er utøvende organ for rådet, med fullmakt til å fatte beslutninger innenfor de arbeidsområder og i tråd med de strategier som er besluttet av representantskapet. Det skal også opprettes et arbeidsutvalg for representantskapet og et kommunedirektørutvalg, og representantskapet kan i tillegg opprette permanente eller midlertidige utvalg for å løse bestemte oppgaver eller utrede bestemte spørsmål.

Utkast til partnerskapsavtale fra Viken fylkeskommune

Utgangspunktet for denne saken er at Viken fylkeskommune ikke ønsker å gå inn som deltaker i Folloregionen interkommunalt politisk råd, men i stedet ønsker samarbeidet med kommunene organisert med grunnlag i en «Partnerskapsavtale» mellom fylkeskommunen og de enkelte interkommunale politiske råd i fylkeskommunen, med en generell del som er lik for alle regionene, og en spesiell del for hver enkelt av disse, som «redegjør nærmere for både aktuelle samarbeidsområder og arbeidsformer».

Samarbeidet tenkes gjennomført ved at Viken fylkeskommune oppnevner tre representanter «til oppfølging av» det enkelte interkommunale politiske råd, med møte-, tale og forslagsrett» i møter i rådets organer «innenfor de samarbeidsområder som fremkommer i spesiell del av partnerskapsavtalen». Dette er da den ment som den formelle, institusjonelle, forankringen for gjennomføringen av partnerskapsavtalen, ved at fylkeskommunen gis en plattform og et redskap for løpende deltakelse i og påvirkning av rådets overlegninger og beslutninger.

Denne konstruksjonen innebærer altså at representanter for Viken fylkeskommune gis en generell rett til å delta i forhandlingene i det interkommunale politiske rådet, på linje med rådets øvrige medlemmer, men uten stemmerett, i saker som er definert i den spesielle samarbeidsavtalen om tema for partnerskapssamarbeidet mellom Folloregionen interkommunalt politisk råd og fylkeskommunen. Det springende punkt i den rettslige vurderingen av den foreslåtte partnerskapsavtalen blir da om det er adgang til å bygge inn en slik representasjon fra fylkeskommunen i representantskapet for det interkommunale rådet.

Forholdet til Kommunelovens regler om deltakelse i møter i folkevalgte organer

I Kommuneloven § 5-1 andre avsnitt er det en liste over hva som er folkevalgte organer etter denne loven. Blant disse er (bokstav i) «representantskap og andre styringsorganer for et interkommunalt politisk råd».

I § 18-3 er det gitt regler om sammensetningen av rådet: Hvert kommunestyre eller fylkesting velger selv sine medlemmer og varamedlemmer. Valget er for fire år hvis ikke annet er fastsatt i samarbeidsavtalen, men den enkelte deltakeren i samarbeidet kan når som helst skifte ut sine medlemmer ved nyvalg for resten av valgperioden. Representantskapet kan opprette andre styringsorganer for rådet, og skal da selv velge leder, nestleder og øvrige medlemmer av disse.

I dette ligger at man ikke kan overlate til noen andre enn hhv. kommunestyret og representantskapet å utpeke eller velge medlemmer av organ for dette interkommunale samarbeidet. Det er det heller ikke gjort i fylkeskommunens utkast til samarbeidsavtale. I stedet har man foreslått at

fylkeskommunen skal være representert i møtene i Folloregionen interkommunalt politisk råd med tre representanter, som har både møterett, talerett og forslagsrett:

«De politisk oppnevnte representantene fra Viken fylkeskommune er ikke å anse som ordinære medlemmer av IPR, men deltar etter innkalling fra interkommunalt politisk råd med møte-, tale og forslagsrett (representantskap, regionting, ordinære møter) innenfor de samarbeidsområder som fremkommer i spesiell del av partnerskapsavtalen.»

Dette skal da være en avtalefestet rett for fylkeskommunen til deltakelse i beslutningsprosessen i rådet, i motsetning til det som gjelder *utenfor* de «samarbeidsområder» som er angitt i den spesielle del av samarbeidsavtalen, der det fastslås at det «er opp til hver enkelt å avklare Viken fylkeskommunes deltakelse».

Denne møte-, tale- og forslagsretten for representanter fra fylkeskommunen betyr at disse både skal kunne delta i debatten på linje med rådets egne medlemmer og sette frem formelle forslag som rådet må votere over. Dette skaper problemer i forhold til reglene om saksbehandling i folkevalgte organer.

Grunnleggende er her møteprinsippet, slik dette kommer til uttrykk i Kommuneloven § 11-2 første avsnitt: «Folkevalgte organer skal behandle saker og treffe vedtak i møter». Det må forstås som basert på en bindende forutsetning om at et møte skal ha form av en *samtale mellom dem som er medlemmer* av det folkevalgte organet. Det er vår sammenheng de som er valgt til representantskapet etter bestemmelsene om i § 18-3, der det er fastsatt at disse velges av kommunestyret eller fylkestinget til de deltakende kommunene eller fylkeskommunene.

Deltakere i møtet er med andre ord bare de folkevalgte i vedkommende organ. Dette gjelder også der møtet er åpent etter Koml. § 11-5, slik den klare hovedregelen vil være for representantskapet for interkommunale politiske råd.

Andre kan i spesielle situasjoner inviteres til å komme med innspill til enkeltsaker i møtet. Dette vil klart nok kunne være aktuelt i saker som angår samarbeidsforhold mellom fylkeskommunen og regionen, men dette må da skje adskilt fra selve debatten mellom medlemmene av representantskapet; som informasjon og faktiske forhold, herunder standpunkter om saksforhold hos organisasjoner eller andre, som representantskapet kan ta imot som premisser for sin fortsatte diskusjon om saken når møtet deretter fortsetter.

De møtende representanter fra fylkeskommunen har med andre ord ikke noen generell talerett i møtet. De kan gis anledning legge frem sitt syn når møteleder og representantskapet synes det er hensiktsmessig, og til å svare på spørsmål og kommentarer fra medlemmer av representantskapet, men må ellers nøye seg med rollen som tilhørere til debatten her. Den som har hatt ordet for et slikt innlegg, må deretter gå tilbake til plass som tilhører i møterommet, og kan

ikke be om ordet for å delta i denne. I praksis kan det utvises en større eller mindre grad av fleksibilitet fra møteleders side når det gjelder adgang til å komme med supplerende informasjon eller synspunkter, men det må da skje ved at møteleder i hvert enkelt tilfelle foreslår at en av representantene for fylkeskommunen gis ordet for et kort innlegg. Noen rett til å få ordet har disse ikke.

Når en representant for fylkeskommunen har fått ordet, vil hun også kunne gi uttrykk for sitt syn på hvordan representantskapet bør behandle saken, og herunder gi uttrykk for sin mening om hva slags vedtak som bør treffes. Men noen formell forslagsrett vil denne representanten ikke ha. Det fremførte vil måtte anses bare som en meningsytring, og vil bare kunne bli satt under votering hvis ett av representantskapets egne medlemmer fremmer det som sitt forslag.

Her er det også et viktig poeng at ut fra de generelle krav til forsvarlig saksbehandling vil det kunne være problematisk om nye momenter i en sak først presenteres i møtet i det folkevalgte organet. På samme måte som ved saksbehandling i folkevalgte organer i kommuner og fylkeskommuner har administrasjonen – her altså her sekretariatet for rådet – har ansvar for å påse at de saker som legges frem for rådet «er forsvarlig utredet», jf. Koml. § 13-1 tredje avsnitt og § 18-1 siste avsnitt: «De øvrige kapitlene i denne loven gjelder på tilsvarende måte så langt de passer for interkommunale politiske råd». I dette ligger også at hvis det i et møte kommer frem ny informasjon som kan ha betydning for vurderingen av en sak, må administrasjonen gjøre oppmerksom på dette, og rådet må da vurdere om det tilsier at saken blir utsatt til administrasjonen har hatt mulighet til å utrede dette.

Oppsummering og konklusjon

På grunnlag av ovenstående er min konklusjon at det ikke er lovlig adgang, verken for Folloregionens interkommunalt politisk råd eller for kommunene som deltar i dette, til å inngå en avtale med Viken fylkeskommune som gir møte-, tale- og forslagsrett for representanter fra denne i representantskapet for det interkommunale rådet eller noe annet folkevalgt organ for dette. Reglene i Kommuneloven og de prinsipper disse bygger på når det gjelder deltakelse og saksbehandling i folkevalgte organer, gjelder også for disse organene, og kan ikke fravikes ved avtale. Det samme gjelder det generelle krav om forsvarlig saksutredning av alle sentrale momenter ved avgjørelsen.

Samarbeid og samhandling mellom regionen og fylkeskommunen må derfor søkes ivaretatt ved andre mekanismer enn deltakelse fra fylkeskommunen i rådets egne forhandlinger. Her er det to tilnærminger som særlig er aktuelle: Den ene er god løpende kontakt mellom på den ene side rådets sekretariat og ledelse og på den andre administrasjon og politisk ledelse i fylkeskommunen, som ledd i saksforberedelsen for møter i rådet, slik at uklarhet og mulig uenighet er best mulig avklart før saken behandles der. I krevende og viktige saker vil det i tillegg kunne være hensiktsmessig at rådet tar sikte på en to-trinnsbehandling, der man i

ett møte diskuterer seg frem til foreløpige standpunkt eller videre tilnærming, og deretter treffer endelig avgjørelse i et senere møte etter å ha mottatt tilbakespill fra fylkeskommunen. Dette er prosedyrer som ikke egner seg for utpensling i detalj i partnerskapsavtalen, men som kan fastslås som uttrykk for et mer generelt prinsipp om saksforberedelse av og samråding om mer krevende saker.

Sandvig 9. juli 2021

Jan Fridthjof Bernt

Til: Folloregionen IPR
Fra: Kommunedirektørutvalget/sekretariatet

Sak 28/20 - Saksfremlegg – Forslag til Folloregionens handlingsprogram for 2022

Forslag til vedtak:

1. Folloregionen IPR tar utkast til handlingsprogram til orientering.
2. Folloregionen IPR avventer workshop med næringslivet før endelig handlingsprogram vedtas høsten 2021.

Bakgrunn og forutsetninger/føringer:

Follorådet er omdannet til et interkommunalt politisk råd våren 2021, etter å ha vært et prosjekt i ca. 5 år. I ny samarbeidsavtale for Folloregionen interkommunalt politisk råd er det i § 5 omtalt at representantskapet minst én gang pr. fireårsperiode vedtar strategiske føringer for arbeidet. I budsjettet for 2021 ble det foreslått at Folloregionen vinteren 2021 startet opp en strategiprosess for å utarbeide et strategidokument med deltakelse fra formannskapene. Det er også naturlig å trekke inn NMBU, næringsråd og andre regionale aktører i denne prosessen med å utvikle en visjon og sette hoved- og delmål innenfor de innsatsområdene som Follorådet tidligere har blitt enige om. Det ble derfor satt av kr 600 000 i budsjettet for 2021 til denne prosessen. På grunn av pandemien ble workshop utsatt til august i år, og prosessen er ennå ikke avsluttet.

Folloregionen skal denne høsten utarbeide handlingsprogram og budsjett for 2022 med utgangspunkt i ny strategi og nye innsatsområder, jf. utkast til strategisk plattform. Hovedfokus i denne perioden frem til 2023 vil være næringsutvikling, samferdsel og turisme/reiseliv med grønn omstilling og klima som et overordnet og gjennomgående perspektiv. De tre hovedområdene skal ses i sammenheng. Gjennom strategidiskusjonen var det enighet om å stå sammen om disse temaene og skape en «vi-følelse» og trykk på gjennomføringen. (dette vil være nærmere omtalt i strategidokumentet – «Fornybare Follo».).

Follorådet utarbeidet i 2018 forslag til nye hovedsatsingsområder, og det var enighet om følgende:

- Samfunnspåvirkning
- Profilerings
- Omdømmebygging
- Næringsutvikling i samarbeid med blant annet NMBU, Campus Ås og næringslivet for øvrig. Samarbeidsavtalen med NMBU og Campus Ås ligger til grunn for det

regionale næringssamarbeidet.

Disse hovedområdene er i alt vesentlig tatt inn i den nye vedtatte samarbeidsavtalen og må følges opp i handlingsprogrammet.

Kommunedirektørutvalget ber Folloregionen avklare hvordan den nye strategiske plattformen skal følges opp med ressurser og finansiering (inntektssiden), slik at utkast til handlingsprogram og budsjettforslag for 2022 henger sammen. Dagens budsjett for Folloregionen er ikke bærekraftig, og det foreslås derfor ikke satt av midler til nye satsingsområder.

Strategiprosessen foreslås gjennomført slik høsten 2021:

Forslag til strategidokument ble behandlet på møtet i kommunedirektørutvalget den 27. august og er sak til Folloregionen på sitt møte den 10. september. Folloregionen vil da ha et dokument å legge frem i invitasjonen til workshop med næringslivet (1 dag) og få innspill fra ulike næringsråd, bedrifter, selskaper og andre ressurspersoner. Etter denne workshopen vil Folloregionen ha klart et forslag til strategidokument og innstille til representantskapet om å vedta ny strategi og hovedsatsinger. På samme møte må også representantskapet vedta kontingent, dvs. overføringer fra kommunene til Folloregionen. Ifølge samarbeidsavtale og ny kommunelov skal representantskapet vedta kontingent, men ikke et fullstendig detaljert budsjett. Det skal Folloregionen IPR gjøre.

Prosess for behandling av ny strategi/strategidokument og HP og budsjett 2022 kan se slik ut:

Tid:	Strategidokument:	HP og budsjett 2022:
19.-20. august	Folloregionen - workshop på Oscarsborg	
27. august	Møte i kommunedirektørutvalget	Notat om nye satsingsområder
10. september	Folloregionen IPR	Sak – strategisk plattform
17. september	Møte i arbeidsutvalget	
24. september	Møte i kommunedirektørutvalget	
Ca. 27. september	1 dag workshop med næringslivet	
15. oktober	Folloregionen IPR	Behandle revidert forslag til HP og budsjett 2022 – innstilling til rep.skapet
21. oktober	Representantskapet i Folloregionen IPR vedtar strategi og kontingent ¹	Vedtak nytt strategidokument og ramme for budsjett 2022
12. november	Folloregionen IPR	Vedta detaljert HP og budsjett 2022
3. desember	Representantskap Folloregionen IPR (dersom behov)	
17. desember	Siste møte i Folloregionen før jul – velge ny leder	Vedtak dersom forsinket prosess

¹ Oppsatt møte i Folloregionens representantskap den 16. september foreslås utsatt til 21. oktober.

03.09.2021
KMSW



Handlingsprogram 2022 – 2025

Folloregionen interkommunalt politisk råd

Vedtatt i Folloregionen IPR xx.xx.2021

Utkast pr. 3. september

Innholdsfortegnelse

1. Kort om Folloregionen

Folloregionen interkommunalt politisk råd er et regionalt, politisk samarbeidsorgan for kommunene Enebakk, Frogn, Nesodden, Nordre Follo, Vestby og Ås. Våren 2021 ble Follorådet omdannet til et interkommunalt politisk råd, jf. kommunelovens kapittel 18, og innebærer en formalisering av det regionale samarbeidet. Ny samarbeidsavtale ble vedtatt i alle kommunestyrene vinteren 2021 og i representantskapet 11.06.2021. I samarbeidsavtalens formålsparagraf slås det fast at regionrådets arbeid skal ta utgangspunkt i en felles strategi:

Folloregionen er et politisk samarbeidsorgan for de deltakende kommunene som skal bidra til å styrke og synliggjøre Follo som en bærekraftig og attraktiv region i Hovedstadsområdet med nærhet til Oslo. Folloregionen skal bidra til å utvikle regionen til beste for innbyggerne og for de samarbeidende kommunene i henhold til enhver tid gjeldende strategidokument.

Folloregionen skal arbeide for utvikling av regionen gjennom forpliktende samarbeid og ivareta interessene til regionen overfor fylket, staten og andre organer på regionalt og nasjonalt nivå.

Folloregionen er en frivillig sammenslutning basert på interessefellesskap og har ingen formell myndighet ut over det som følger av samarbeidsavtalen, og må vise sin eksistensberettigelse og nå sine mål gjennom meningsdannelse, påvirkning og samordning.

Folloregionen har følgende oppgaver innenfor rammene av samarbeidsavtalens formål:

- a) Drøfte felles saker på tvers av kommune- og fylkesgrensene
- b) Utarbeide felles rådgivende strategier
- c) Planlegge og gjennomføre prosjekter i regi av Folloregionen
- d) Arbeide interessepolitisk, herunder avgi høringsuttalelser, der det er felles regionale interesser – samfunnspåvirkning
- e) Profilering og omdømmebygging
- f) Reiseliv og turisme
- g) Bidra i samarbeidsprosjekter og partnerskap der det er felles regionale interesser, herunder næringsutvikling i samarbeid med blant annet NMBU, Campus Ås og næringslivet for øvrig.
- h) Gjennomføre aktiviteter med sikte på erfaringsoverføring, læring, og styrking av felles identitet innenfor samarbeidet.
- i) Samordne kommunenes samhandling med Viken fylkeskommune for så vidt gjelder næring og fylkeskommunal finansiering av infrastruktur.

Folloregionen skal bidra til å nå FNs bærekraftsmål og skal være en foregangsregion på vei mot lavutslippssamfunnet. Folloregionens arbeid skal representere en merverdi i forhold til kommunenes ansvar for å bidra til å nå disse målene.

2. Folloregionens organisering

2.1 Politiske organer

Representantskapet er Folloregionens høyeste organ og ledes av styrets leder. Rådet fastlegger strategier for samarbeidet i Folloregionen, fastsetter årlig kontingent og godkjenner regnskap og årsberetning for rådet. Hvert medlem deltar med én stemme. Møte i representantskapet holdes minst én gang hvert kalenderår.

Folloregionen (tidligere Follorådet) er det utøvende organet og ivaretar løpende Folloregionens interesser mellom møtene i representantskapet. Folloregionen vedtar årlig budsjett og handlingsprogram og avgir høringsuttalelser etc.

Arbeidsutvalget opprettes av representantskapet og består av leder og nestleder i Folloregionen, samt leder og nestleder i kommunedirektørutvalget og sekretariatsleder. Arbeidsutvalget forbereder dagsorden og saker til møtene i representantskapet og Folloregionen.

2.2 Administrativ organisering

Kommunedirektørutvalget (KDU) består av kommunedirektørene/rådmennene fra medlemskommunene og forbereder saker til Folloregionen og representantskapet.

Faggruppene rapporterer til kommunedirektørutvalget og har medlemmer fra hver kommune. Ledervervet i hver faggruppe følger ledervervet i Folloregionen og i KDU. Følgende faggrupper er etablert:

- Areal- og samferdselsgruppen
- Klima- og energinettverket
- Helsegruppen
- Faggruppe næringsutvikling
- Faggruppe skole- og oppvekst

Faggruppene bidrar med faglig støtte til KDU og til sekretariatet.

Sekretariatet har sekretariatsansvar for representantskapet, Folloregionen, arbeidsutvalget og KDU. Pr. 01.01.2021 består sekretariatet av én person i 100 % stilling.

3. Innsatsområder og innsatsområder i 2022 - 2025

3.1 Rammer for handlingsprogrammet for 2022

Folloregionens handlingsprogram baserer seg på Strategisk plattform for Folloregionen vedtatt av representantskapet i Folloregionen interkommunalt politisk råd den xx.xx.2021.

Det overordnede målet er at Folloregionen skal styrke og synliggjøre Follo som en bærekraftig og attraktiv region i Hovedstadsområdet med nærhet til Oslo. Dette skal skje ved å:

- Utvikle felles holdninger og strategier
- Ha dialog med og påvirke regionale og nasjonale myndigheter
- Styrke felles identitet
- Skape møteplasser og nettverk
- Drive erfaringsoverføring og kunnskapsutvikling
- Samarbeide og bygge nettverk med andre kommuneregioner, næringsliv, academia, Campus Ås

3.2 Innsatsområder i 2021

Folloregionens arbeid i perioden 2022 – 2025 skjer innenfor følgende områder:

Klima og grønn omstilling		
Næringsutvikling	Samferdsel	Turisme/reiseliv

Folloregionen interkommunalt politisk råd skal i perioden 2022 – 2025 bidra til å nå følgende av FNs bærekraftsmål:

- Mål 9: Innovasjon og infrastruktur
- Mål 11: Bærekraftige byer og samfunn
- Mål 12: Ansvarlig forbruk og produksjon
- Mål 13: Stoppe klimaendringene
- Mål 17: Samarbeid for å nå målene

3.3 Aktiviteter i 2022

Tabellene nedenfor viser planlagte aktiviteter fordelt på de ulike hovedinnsatsområdene som er vedtatt av representantskapet, der klima og grønn omstilling er et overordnet og gjennomgående perspektiv. Sekretariatet har et gjennomførings- og oppfølgingsansvar på vegne av Folloregionen, men vil samarbeide med kommunene og andre i gjennomføringen av tiltakene.

3.3.1 Klima og grønn omstilling

Folloregionen har hatt klima på dagsorden siden klima- og energinettverket ble opprettet i 2008. Faggruppen har senere år fått årlige tilskudd (Klimasats) fra Miljødirektoratet.

Klimarisiko (omstillingsrisiko) og Bærekraftløftet til LO, NHO og KS må diskuteres i lys av kommunenes og Folloregionens miljøambisjoner. Nye rammebetingelser for kommunene (klimaoptimaliserte investeringer) må diskuteres i fellesskap og bli et tiltak i handlingsprogrammet.

Mål og delmål med konkretisering av tiltak og prosjekter i samarbeid med andre konkretiseres høsten 2021.

Aktiviteter i 2022		
1.	✓	
2.		
3.	Interreg-prosjektet Bio4Fuels på Campus Ås (forskningssenter for miljøvennlig energi (FME))	
4.	Delta i «Fossilfri grenseregion 2030» med Østfold og Sverige/Västra Götaland (egeninnsats)	
5.		

3.3.2 Næringsutvikling

Folloregionen har hatt næringsutvikling og næringsetablering på dagsorden en årrekke. I 2008 – 2011 var næringsutvikling et eget prosjekt under Follorådet, der det ble satt av kr 10 pr. innbygger. I 2016 ble det inngått en samarbeidsavtale med NMBU, NIBIO, VI, Nofima, samt Akershus fylkeskommune. Styringsgruppen forsøkte å få til felles tiltak, f.eks. mat for eldre, der søknad ble sendt Forskningsrådet, men fikk avslag to ganger. Styringsgruppen bør revitaliseres og få til samarbeidsprosjekter, og det må settes av både personalressurser og

økonomiske ressurser til å følge opp tiltak og samarbeid.

Folloregionen IPR hadde pr. 31.12.2020 ca. kr 2,6 millioner på fond. Fondet har vokst på grunn av manglende gjennomføring av tiltak under næringsutvikling. Ca. kr 500 000 av fondet tilhører klima- og energinettverket.

Folloregionen har egen faggruppe for Næring som kan følge nærmere opp. I budsjettbehandlingen må det avklares om det skal settes av ressurser til faggruppen og/eller andre i handlingsprogrammet til oppfølging og gjennomføring.

Det gjennomføres en dags workshop med næringslivet, næringsråd, NMBU, Campus Ås m.fl. for å få innspill til og konkretisere dette hovedtemaet.

Aktiviteter i 2022		
1.	Samarbeidsplattformen for næringsutvikling i Follo: ✓ revitalisere styringsgruppen for samarbeidsplattformen ✓ vurdere behov for å evaluere og nysignere samarbeidsplattformen ✓ utvikle nye tiltak og prosjekter under samarbeidsplattformen i samarbeid med de andre partnerne ✓	
2.	Etablere co-working-spaces i sentrum/tettstedene i Follo for småbedrifter og gründere	
3.		
4.	Støtte til Aggrator Inkubator Ås AS	
5.		

3.3.3 Samferdsel

Hovedsatsingsområdet samferdsel gjelder både påvirkning/lobby for store samferdselsprosjekter i Folloregionen og konkrete tiltak som G/S, trafiksikkerhet, parkeringspolitikk, kollektivtrafikk (tverrgående bussforbindelser), mål om å redusere utslipp/nullutslippsmål i kommuneplanene, etc.

Areal- og samferdselsgruppen kan følge faglig opp, men trenger også ressurser. Viken har avslått økte ressurser til økt arbeidsmengde. Det kommende regionale planarbeidet vil kreve mye tid og ressurser. Folloregionen må avklare hvordan dette skal følges opp.

Aktiviteter i 2022		
1.	Innen samferdsel skal følgende tiltak og prosjekter utvikles og gjennomføres:	

	✓ ✓	
2.	Fremme Folloregionens interesser innen innsatsområdet overfor regionale og nasjonale myndigheter	
3.		
4.		
5.		

3.3.4 Reiseliv/turisme

Dette er et nytt hovedtema som må konkretiseres nærmere. Reiseliv skal defineres som næringsutvikling (jf. strategidiskusjonen). Tusenfryd, Outlet i Vestby, Oscarsborg, Uranienborg/Roald Amundsens hjem på Svartskog, julenissen i Drøbak og NMBU-parken er alle kjente turistmål, men ikke alle vet at de ligger i Follo. Kan «Munch i Follo» bli en opplevelsereise, lik «Den gylne omvei» i Trøndelag, som ett eksempel? Kan vi samarbeide med VisitOslo, Mossregionen og Osloregionen og eventuelt andre om dette?

Folloregionen må finne 1 – 3 konkrete prosjekter og samarbeide med VisitOslo (tidligere VisitFollo) om dette, i samarbeid med Viken fylkeskommune og andre.

Spørsmål om hvilke ressurser Folloregionen vil sette av? Hvor mye har kommunene selv satt av, og kan dette ses i sammenheng?

Aktiviteter i 2022		
1.	Innen reiseliv/turisme skal følgende tiltak og prosjekter utvikles og gjennomføres: ✓ ✓	
2.		
3.		
4.		
5.		

3.3.5 Andre aktiviteter

Folloregionen ble i 2020 med i og støttet prosjektet LHBT+ i Follo. Gjennom Helsegruppen deltar i Follo-kommunene i Velferdsteknologiprojekter i regi av Helsedirektoratet. Her må også andre tiltak og aktiviteter omtales, etter innspill fra faggruppene og andre.

Aktiviteter i 2022		
1.	Velferdsteknologi - helse: ✓ ✓	
2.	LHBT+	
3.	Samarbeid med NAV Øst-Viken	
4.	DigiViken	
5.	Bærekraftcamp Follo – Ungt Entreprenørskap	

Til: Folloregionen IPR

Fra: Kommunedirektørutvalget/sekretariatet

Sak 29/21 - Saksfremlegg – Forslag til Folloregionens budsjett for 2022 og økonomiplan for 2022-2025

Forslag til vedtak:

1. Folloregionen IPR tar forslag til Folloregionens budsjett for 2022 og økonomiplan for 2022 – 2025 til orientering.
2. Folloregionen IPR innstiller til representantskapet om å vedta rammene (kontingent) for neste års budsjett.
3. Folloregionen IPR vedtar at det tas kr 735 000 av fondet til drift og prosjekter i 2022.

Bakgrunn og forutsetninger/føringer:

Det er utarbeidet et forslag til budsjett for 2022. Forslaget er ikke i samsvar med forslag til handlingsprogram for 2022 som tar utgangspunkt i ny strategisk plattform for Folloregionen. Det skal også gjennomføres en workshop med næringsliv og akademia for å få innspill til strategidokument og tiltak/prosjekter før forslag til handlingsprogram og budsjett oversendes for vedtak i representantskapet. Det forutsettes at handlingsprogrammet konkretiseres i mål/delmål med prosjekter og tiltak etter at budsjettramme og nye innsatsområder er vedtatt i representantskap, jf. samarbeidsavtalens § 5.

Kommunedirektørutvalget (KDU) legger til grunn at Folloregionens forslag til budsjett for 2022 skal være i tråd med Follorådets vedtak den 16. juni 2019, jf. sak 19/19, om å halvere kommunenes overførsel til Follorådet i 2020 og 2021 for å redusere fondet. Dette videreføres for 2022-budsjettet. Det brukes midler av fondet/tidligere overskudd til både drift og prosjekter. Fondet utgjorde pr. 01.01.2021 kr 2 635 545, der klima- og energinettverket sin del utgjør ca. kr 500 000.

I og med at Viken fylkeskommune ikke bidrar med overføringer av generelle midler til kommuneregionene, falt overførselen på kr 250 000 fra Viken bort i 2021. Det foreslås at kommunenes overføringer til Follorådet ikke økes, men heller ikke reduseres. Reduksjon i inntekter dekkes derfor opp ved bruk av fondsmidler.

KDU ber Folloregionen avklare hvordan inntektene til regionrådet skal skje, samtidig som det må tas stilling til hvordan nye satsingsområder skal finansieres og sikre nok ressurser til gjennomføring. Samtidig understreker KDU at dette ikke er et bærekraftig budsjett på kort og lengre sikt.

03.09.2021
KMSW

Til: Folloregionen IPR

Fra: Kommunedirektørutvalget/sekretariatet

Sak 29/21 - Saksfremlegg – Forslag til Folloregionens budsjett for 2022 og økonomiplan for 2022-2025

Forslag til vedtak:

1. Folloregionen IPR tar forslag til Folloregionens budsjett for 2022 og økonomiplan for 2022 – 2025 til orientering.
2. Folloregionen IPR innstiller til representantskapet om å vedta rammene (kontingent) for neste års budsjett.
3. Folloregionen IPR vedtar at det tas kr 735 000 av fondet til drift og prosjekter i 2022.

Bakgrunn og forutsetninger/føringer:

Det er utarbeidet et forslag til budsjett for 2022. Forslaget er ikke i samsvar med forslag til handlingsprogram for 2022 som tar utgangspunkt i ny strategisk plattform for Folloregionen. Det skal også gjennomføres en workshop med næringsliv og akademia for å få innspill til strategidokument og tiltak/prosjekter før forslag til handlingsprogram og budsjett oversendes for vedtak i representantskapet. Det forutsettes at handlingsprogrammet konkretiseres i mål/delmål med prosjekter og tiltak etter at budsjettramme og nye innsatsområder er vedtatt i representantskap, jf. samarbeidsavtalens § 5.

Kommunedirektørutvalget (KDU) legger til grunn at Folloregionens forslag til budsjett for 2022 skal være i tråd med Follorådets vedtak den 16. juni 2019, jf. sak 19/19, om å halvere kommunenes overførsel til Follorådet i 2020 og 2021 for å redusere fondet. Dette videreføres for 2022-budsjettet. Det brukes midler av fondet/tidligere overskudd til både drift og prosjekter. Fondet utgjorde pr. 01.01.2021 kr 2 635 545, der klima- og energinettverket sin del utgjør ca. kr 500 000.

I og med at Viken fylkeskommune ikke bidrar med overføringer av generelle midler til kommuneregionene, falt overførselen på kr 250 000 fra Viken bort i 2021. Det foreslås at kommunenes overføringer til Follorådet ikke økes, men heller ikke reduseres. Reduksjon i inntekter dekkes derfor opp ved bruk av fondsmidler.

KDU ber Folloregionen avklare hvordan inntektene til regionrådet skal skje, samtidig som det må tas stilling til hvordan nye satsingsområder skal finansieres og sikre nok ressurser til gjennomføring. Samtidig understreker KDU at dette ikke er et bærekraftig budsjett på kort og lengre sikt.

03.09.2021
KMSW

Til: Folloregionen IPR

Fra: ATM-gruppen¹ via kommunedirektørutvalget

Sak 30-21 – SAKSFREMLEGG - Høringsinnspill fra Folloregionen IPR - Vikens handlingsprogram for samferdsel 2022-2025

Kommunedirektørutvalgets innstilling:

1. Folloregionen IPR sender inn høringsinnspill til Vikens handlingsprogram for samferdsel 2022-2025, slik det fremgår av denne saken med vedlegg.
2. Folloregionen IPR støtter opp under Viken fylkeskommunes utpekte delmål og satsingsområder i Handlingsprogram for samferdsel 2022-25, men har forventninger om at Viken følger opp ambisjonsnivået med tilstrekkelig økonomiske bevilgninger i årene fremover. Det er nødvendig med økte budsjetter dersom man skal klare å innhente vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, bygge et mer sammenhengende fylkeskommunalt gang- og sykkelveinett, sikre trygge skoleveier langs fylkesveiene og opprettholde et velfungerende kollektivtilbud på tvers av kommunene. Et tett samarbeid med kommunen og tilstrekkelig finansiering for å løse de flaskehalser som fylkesveiene ofte blir i transformasjonsområder i byområdene, er særdeles viktig. Tilbud om momskompensasjon fra fylkeskommunen for eksterne utbyggere er et godt virkemiddel for å stimulere til at flere prosjekter kan gjennomføres, og skape vekst og raskere fremgang i byutviklingen.
3. Folloregionen IPR viser til medvirkningsrunden vinteren 2021, der vi sendte inn innspill til hovedutfordringer på samferdselsfeltet, samt konkrete innspill til veiprosjekter (jf. vedlegg 3 og 4). Det er behov for at fylkeskommunen setter av tilstrekkelig planleggingsmidler til videre arbeid med å få disse prosjektene prioritert for regulering/gjennomføring.
4. Prognoser viser at det kan ta tid før kollektivtrafikken er tilbake med normale passasjertall etter pandemien, og kollektivselskapene må regne med tap i billettinntektene også i månedene fremover. Det å finne gode løsninger for å møte fremtidens reisevaner også etter pandemien er særdeles viktig. Folloregionen er positiv til at Viken fylkeskommune har satt i gang et utredningsarbeid for ny pris- og betalingsmodell i Viken, som nettopp ser på dette. Nye reisevaner etter koronaen gir behov for mer fleksible billettløsninger, samtidig som det er behov for mer sømløse billettsystemer innad i Viken og en mer rettferdig pris- og sonestruktur. Opprettholdelse av tilbud og hyppighet er også viktig for å kunne lokke passasjerene til å velge kollektivtrafikk igjen fremfor bil.

¹ ATM-gruppen er forkortelse for areal-, transport og mobilitetsgruppen i Follo der kommunalsjefene i kommunene deltar (ledere for areal- og samferdselsgruppen).

5. Folloregionen IPR er positiv til at Viken signaliserer en intensjon om å overta ansvaret for de veilysene langs fylkesveiene som er kommunalt driftet i dag (jf. kap. 6.2), under forutsetning av at lysene overdras «som de er».

Sammendrag

Viken fylkeskommune har sendt Handlingsprogram for samferdsel for perioden 2022-25 ut på høring, med frist 15.09.21 (se vedlegg 1, 2 og 5). Handlingsprogram for samferdsel er et dokument der Viken fylkeskommune peker ut hvilke samferdselsprosjekter og satsingsområder de vil prioritere de neste fire årene. Revidert forslag til handlingsprogram vil bli endelig behandlet i fylkestinget i desember 2021.

Del 1 av handlingsprogrammet omhandler Vikens overordnede føringer, mål og satsingsområder innenfor samferdselsområdet. Enkelte temaer, som innhenting av vedlikeholdsetterslepet langs fylkesveiene, klassifisering av veinettet i funksjonsklasser, overtakelse av ansvar for kommunalt veilys langs fylkesveiene, utredninger av ny pris og betalingsmodell for kollektivtransporten mm. omtales også.

Del 2 av handlingsprogrammet inneholder de konkrete prioriteringene av tiltak, både driftsoppgaver og investeringstiltak.

Faktaopplysninger

Viken fylkeskommune har i brev av 30.06.2021 (vedlegg 1) invitert kommuner og andre til å gi høringsinnspill til Vikens handlingsprogram for samferdsel for perioden 2022-2025 (vedlegg 2). Frist for innspill er satt til 15. september 2021. Til grunn for handlingsprogrammet ligger Samferdselsstrategi for Viken fylkeskommune 2022-2033, samt regional planstrategi, nasjonale føringer og økonomiske rammebetingelser.

Fylkeskommunen har et bredt ansvarsområde innenfor samferdsel, både som ansvarlig for det fylkeskommunale kollektivtilbudet (buss og ferjer), som eier av det store fylkesveinettet i Viken og som regional planmyndighet. I tillegg er fylkeskommunen ansvarlig for både skoleskyss, transporttjenesten for funksjonshemmede, og bredbåndsutbygging i distriktene. Viken innehar også en rekke utviklingsoppgaver innen transport, og har et lovpålagt ansvar for å tilrå og samordne arbeidet med trafiksikkerhet i fylket (vegtrafikkloven §40a). Viken fylkeskommune skal gjennom sine samferdselsoppgaver legge til rette for å møte innbyggernes og næringslivets mobilitetsbehov, noe som omfatter både transport av mennesker, gods og informasjon. Samferdselsløsningene skal ta hensyn til klima og miljø, arealbruk og lokalsamfunn.

I handlingsprogrammet for samferdsel 2022-2025, - som er det første i den nye fylkeskommunen-, peker Viken ut hvilke samferdselsprosjekter og satsingsområder Viken vil prioritere de neste fire årene. Fylkeskommunen ønsker gjennom høringen innspill både på overordnede føringer og konkrete prosjektprioriteringer. Revidert forslag til handlingsprogram vil bli endelig behandlet i fylkestinget i desember 2021.

Viken inviterte regionrådene til en første medvirkningsrunde i arbeidet allerede vinteren 2021. Da ble regionrådene bedt om å komme med innspill til hovedutfordringer på samferdselsfeltet. Follorådet behandlet saken i sitt møte 5.2.2021. Innspillet ble deretter forankret i kommunestyrene i Follo. Tabellen med innsendte hovedutfordringer ligger i vedlegg 3. Det ble også lagt ved en liste med konkrete veiprosjekter fra den enkelte kommune (vedlegg 4).

Kort om innhold og oppbygging av Vikens handlingsprogram for samferdsel

Handlingsprogrammet for samferdsel er en oppfølging og konkretisering av Samferdselsstrategi for Viken 2022-2033. Ved å utarbeide et handlingsprogram danner fylkeskommunen et viktig grunnlag for hvordan de skal prioritere i de årlige budsjettene de neste fire årene. Handlingsprogrammet danner også et grunnlag for avtalene med kollektivselskapene i fylket (Ruter, Brakar og Østfold Kollektivtrafikk).

Handlingsprogrammet er delt i to deler, der del 1 omhandler overordnede føringer, mål og satsingsområder og del 2 inneholder de konkrete prioriteringene og investeringstiltakene.

Handlingsprogrammets del 1 (kap. 1-9) peker ut følgende sju delmål og fire satsingsområder for Vikens arbeid med samferdsel:

Sju delmål:

1. Prioriterte trafikantgrupper har god framkommelighet
2. Veinettet er funksjonstilpasset med forutsigbar reisetid for alle
3. Infrastrukturnettet er effektivt med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger
4. Areal- og mobilitetsplanlegging bidrar til et godt samspill mellom mobilitetsløsninger og deres omgivelser
5. Mobiliteten er trygg og sikker uavhengig av transportform
6. Reisenettet er sømløst og universelt utformet
7. Mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal er i tråd med internasjonale forpliktelser og regionalpolitiske mål

Fire satsingsområder:

1. Innhente vedlikeholdsetterslep
2. Sømløs og brukertilpasset mobilitet
3. Smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur
4. Gående, syklende og kollektivtransport

Blant temaene som omhandles i del 1 kan nevnes:

- Vikens ambisjon om å overta ansvaret for kommunalt veilys langs fylkesveiene (kap. 6.2)
- Ny driftsstrategi for fylkesvei (kap. 6.3)
- Innhenting av vedlikeholdsetterslepet langs fylkesveiene (kap. 6.4)
- Klassifisering av veinettet i funksjonsklasser (kap. 6.6)
- Utredninger av framtidens kollektivtilbud, herunder ny pris- og betalingsmodell og fremtidig organisering av kollektivtransporten i Viken, og rute, pris- og billettsamarbeid med jernbanen (kap. 7)
- Investeringer i fylkesveinettet, herunder prioriteringsmetode og porteføljestyling (9.2,9.4)
- Bypakker/byvekstavtaler (kap. 9.9)

Handlingsprogrammet - Del 2 (kap. 10-14) omhandler de konkrete prioriteringene av tiltak i neste fireårsperiode, herunder både driftsoppgaver og investeringer. Viken legger porteføljestyling til grunn, dvs. at pågående og planlagte prosjekter samles i porteføljer under samme tiltakstype og ses i sammenheng. Oppstart og framdrift justeres utfra planstatus, gjennomføringskapasitet og økonomiske rammer og forventes å gi lavere risiko. Finansiering sikres gjennom den årlige budsjettprosessen i fylkeskommunen i desember.

Det er satt opp porteføljer for åtte ulike tiltakstyper (kategorier) av prosjekter. Disse er:

- Kollektivtiltak
- Tilrettelegging for gående og syklende
- Mindre utbedringer

- Ny vei
- Store utbedringstiltak, inkludert bru og tunnel
- Trafikksikkerhetstiltak
- Forfallsinnhenting
- Planlegging

Kommunedirektørutvalgets vurdering

Fylkeskommunen er en viktig samferdselsaktør, blant annet som eier av et stort fylkesveinett og som ansvarlig for et velfungerende busstilbud på tvers av kommunene i Viken. Som samferdselsmyndighet har fylkeskommunen en særlig viktig rolle i å bidra til å finne gode løsninger på felles samferdselsutfordringer, herunder på trafikksikkerhetsområdet, og sikre et godt samarbeid med kommunene og regionrådene. Fylkeskommunen har også en viktig rolle som regional planmyndighet og skal bidra til en helhetlig og bærekraftig by- og stedsutvikling.

Kommunedirektørutvalget mener Viken har pekt ut gode delmål og satsingsområder på samferdselsfeltet i sitt handlingsprogram. Viken har store ambisjoner på samferdselsfeltet, men kommunedirektørutvalget vil påpeke at det er et betydelig økonomisk løft som kreves for å møte alle utfordringer man står overfor i årene fremover. Skal man få til den bærekraftige mobilitetsutviklingen man ønsker, - og nå de nasjonale og lokale klimamålene på transportfeltet-, er det behov for en formidabel satsing på sammenhengende og trygge gang- og sykkelveier langs fylkesveiene, innhenting av vedlikeholdsetterlepet, samt fortsatt satsingen på et attraktivt, fossilfritt og velfungerende busstilbud med god fremkommelighet. Et tett samarbeid med kommunene og tilstrekkelig finansiering for å løse de flaskehalser som fylkesveiene ofte blir i transformasjonsområder i byområdene, er særdeles viktig. Kommunedirektørutvalget vil i den forbindelse vise til kap. 9.9 Bypakker/byvekstavtaler, jf. også kap. 13.2, og det mulighetsrommet som den nylig fremforhandlede tilleggsavtalen til byvekstavtalen for Osloområdet gir for statlig finansiering av gang- og sykkelveier og kollektivtiltak langs fylkesveier.

Under kap. 9.7 fremgår at problemstillingen vedrørende momskompensasjon til eksterne utbyggere fortsatt er til intern behandling i Viken. Det varsles i kap. 9.7 at det vil komme en avklaring i endelig utgave av handlingsprogrammet. Kommunedirektøren tar dette til etterretning. Kommunene i Viken har lenge etterspurt en avklaring vedrørende om eksterne utbyggere som bidrar finansielt til bygging av fylkesveiprojekter gjennom utbyggingsavtaler, vil få momsavtale med den nye fylkeskommunen. Kommunedirektørutvalget mener det vil være et godt virkemiddel dersom fylkeskommunen tilbyr momskompensasjon for eksterne utbyggere, da dette kan stimulere til at flere prosjekter kan gjennomføres, og på den måten skape vekst og raskere fremgang i byutviklingen.

Videre er kommunedirektørutvalget kjent med at prognoser viser at det kan ta tid før kollektivtrafikken er tilbake med normale passasjertall etter koronapandemien. Kollektivselskapene må således regne med tap i billettinntektene også i månedene fremover selv om regjeringens reiserestriksjoner opphører. Det å finne gode løsninger for å møte fremtidens reisevaner etter pandemien, er særdeles viktig. Derfor er kommunedirektørutvalget positiv til at Viken fylkeskommune har satt i gang et utredningsarbeid for ny pris- og betalingsmodell i Viken, som nettopp ser på dette. Nye reisevaner etter koronaen gir behov for mer fleksible billettløsninger, samtidig som det også er behov for mer sømløse billettsystemer innad i Viken og en mer rettferdig pris- og sonestruktur. Opprettholdelse av tilbud og hyppighet er også viktig for å kunne lokke passasjerene til å velge kollektivtrafikk igjen fremfor bil.

Til slutt vil kommunedirektørutvalget påpeke at det er positivt at Viken signaliserer en intensjon om å overta ansvaret for de veilysene langs fylkesveiene som er kommunalt driftet i dag (se kap. 6.2).

Dette vil i så fall være i tråd med veglova § 9: «... den enkelte vegstyresmakt ... skal bære utgiftene til drift av vegene». Kommunedirektøren vil påpeke at overtakelse må være under forutsetning av at lysene overdras «som de er». Ingen av lyspunktene langs fylkesveiene i Follo er oppgradert til LED, og Folloregionen IPR forutsetter at dette og evt. andre tiltak for oppgradering til bedre standard bekostes av Viken fylkeskommune ved overtakelse.

Vedlegg

Vedlegg 1 Brev fra Viken av 30.06.2021 – Høring Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025

Vedlegg 2 Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025

Vedlegg 3 Felles skjema fra Follorådet – innspill mobilitetsutfordringer

Vedlegg 4 Liste over prosjekter kommunene har sendt inn gjennom første medvirkningsrunde

Vedlegg 5 Saksfremlegg fra fylkesrådet: utredning av fremtidens kollektivtilbud

Høringssvar – handlingsprogram for samferdsel 2022-2025

Folloregionens Interkommunale Politiske Råd (FIPR) ga innspill til medvirkningsrunden det ble åpnet for i Viken fylkeskommunes brev av 14.12.2020, med frist 01.03.2021. Her ble kommuneregionene konkret bedt om innspill på de viktigste mobilitetsutfordringene. Innholdet i dette innspillet, med vedlegg, er fortsatt gjeldende.

Om Folloregionen og utfordringer innenfor samferdsel og mobilitet

Folloregionen er tett integrert i bo- og arbeidsmarkedet til Oslo og Viken, og en stor andel av person- og varetransporten på Østlandet skjer i og gjennom Follo. Gjennom Follo går viktige samferdselsårer som E6, E18 og Østfoldbanen. I 2022 åpner endelig Follobanen med 11 minutters reisetid Ski – Oslo.

I årene fremover forventes betydelig befolkningsvekst i Follo, som også vil føre til ytterligere økning i transportbehovet, både av gods og personer. I Regional plan for areal og transport er Ås og Ski pekt ut som regionale byer, og det forventes at disse to byene skal ta den største veksten innen bolig og næringsutvikling. I tillegg er Kolbotn, Vestby, Drøbak, Nesoddtangen, Flateby og Ytre Enebakk pekt ut som prioriterte lokale byer og tettsteder.

Kommunene i Follo planlegger for den fremtidige befolkningsveksten, og legger i sine arealstrategier opp til bolig- og næringsfortetting i tråd med regional plan. Det er imidlertid mange og krevende utfordringer knyttet til transportinfrastruktur og mobilitet, og tiltak/prosjekter er ofte svært kostnadskrevende å gjennomføre. Ofte er det også komplekse prosesser som involverer mange aktører, både statlige, regionale, kommunale og private.

Tett samarbeid med Viken fylkeskommune er helt avgjørende for å få til en klimavennlig by- og tettstedsutvikling i Follo, slik at transportveksten i størst mulig grad kan tas med kollektiv, sykkel og gange. Det er vesentlig for vår region at vi har en god dialog og samarbeid med Viken både som eier av de mange fylkesveiene og som ansvarlig for et velfungerende kollektivtransportsystem på tvers av kommunene.

Det er derfor viktig at midlene til opparbeidelse av gang- og sykkelveier langs fylkesveiene økes betraktelig, og dette kan ses i sammenheng med blant annet mål og beskrivelser i handlingsprogrammets kap 5.5 (trafikksikkerhet) og folkehelse, samt retningslinje R18 og oppfølgingspunkt H6 fra Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Oppfølging av punktene fra regional plan er heller ikke nærmere kommentert i handlingsprogram for samferdsel.

Regional plan for areal og transport forutsetter avtaler om samordnet areal- og transportutvikling også i prioriterte lokale byer og tettsteder (H10 og kap 4.3, pkt 3.). Dette er ikke fulgt opp eller kommentert i handlingsprogrammet, og det er kun eksisterende byvekstavtaler som er omtalt. I tillegg nevnes det som aktuelt med bygdemiljøpakker (kap 5.1.). Oppfølging av prioriterte lokale byer og tettsteder fra regional plan er et viktig område som er sterkt forsømt i HP Samferdsel 2022 - 25, både med tanke på mål og virkemidler. Et annet eksempel på dette er omtalen av bildelingsordninger (s 22, kap. 5.2) som kun anses aktuelle i byområder.

Mva-avtaler må forventes som en forutsetning for privat finansiering av fylkeskommunale veianlegg, jfr kap 9.7 og 9.10. Det er snakk om betydelige beløp som vil ha stor betydning for gjennomføring.

Soneinndeling for kollektivtransport i Follo er uheldig, da grensen for sone 2Ø og 2S går igjennom en av Follokommunene, Enebakk. FIPR ser to alternativer for å løse dette:

1. Sonene 2Ø og 2S slås sammen sånn at Enebakk kommune blir del av én sone.
2. Sonegrensen som i dag går mellom Flateby og Kirkebygda flyttes til holdeplassen Enebakk kirke. (En slik endring vil føre til at reiser både fra Flateby og Ytre Enebakk til kommunesentrumet Kirkebygda vil være innenfor én sone.)

Gjennomføring av et av disse alternativene vil kunne bidra til en vesentlig reduksjon i bruk av privatbil.

Kommunene i Follo vil i tillegg sende egne høringsinnspill.

Med hilsen

Hans Kristian Raanaas
leder Folloregionen IPR

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Kopi til:
hpsamferdsel@viken.no

«MOTTAKERNAVN»
«ADRESSE»
«POSTNR» «POSTSTED»

Vår ref.: 392062/2021 - 2021/39803
Deres ref.: «REF»
Dato: 30.06.2021

Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 Viken fylkeskommune. Høring

Viken fylkeskommune sender med dette handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 på høring. **Høringsfrist er 15. september 2021.** Alle høringsinnspill vurderes av Viken fylkeskommune. Revidert forslag til handlingsprogram vil bli endelig behandlet i Fylkestinget i desember 2021. Høringen og mer informasjon om handlingsprogrammet er tilgjengelig på nettsiden: [HPSamferdsel](#)

Høringsinstansene kan ikke regne med at uttalelsen blir vurdert dersom fristen overskrides. Vi gir høringspartene 11 ukers behandlingstid inkl. 4 ukers ferieavvikling. For å sikre god behandling har vi behov for å bruke litt tid på høringsinnspillene høsten 2021. Til kommunene: Dersom uttalelsen til handlingsprogrammet ikke blir behandlet politisk før fristen, kan administrativ innstilling sendes innen 15. september med forbehold om politisk behandling. Protokollen kan ettersendes.

Høringssvar sendes til: post@viken.no med kopi til prosjektet: HPSamferdsel@viken.no
Innspillet merkes «2021/39803 Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025»

Noen kommuner har spilt inn enkeltprosjekter gjennom sine innspill i mars/april. Øvrige kommuner får mulighet til å komme med innspill til enkeltprosjekter gjennom denne høringen.

Fylkeskommunen ønsker innspill både på overordnede føringer og konkrete prosjektprioriteringer. Vi vil særskilt påpeke at følgende saker vil få sin førstegangsbehandling gjennom handlingsprogrammet:

- Overtakelse av kommunalt veilys langs fylkesvei (kap. 6.2)
- Ny driftsstrategi for fylkesvei (kap. 6.3)
- Innhenting av vedlikeholdsetterslep (kap. 6.4)
- Klassifisering av veinettet i funksjonsklasser (kap. 6.6)
- Utredninger av framtidens kollektivtilbud (kap. 7)
- Muligheter for bompengefinansiering av enkeltprosjekter (kap. 9.7)
- Prosjektporteføljene for investering (kap. 13 og 14)

Handlingsprogram for samferdsel

Handlingsprogram for samferdsel er et prioriteringsdokument for Viken fylkeskommunes oppgaver innen samferdsel. Det er fylkeskommunens verktøy for å knytte samferdselsområdet i Viken til FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser, og et verktøy for å nå konkrete politiske mål. Føringer fra regional planstrategi 2021-2024 og Samferdselsstrategi 2022-2033 ligger til grunn.

I handlingsprogrammet er det foreløpig lagt til grunn en videreføring av økonomiplanrammene (ØP) for 2021-2024. Endelige økonomiske rammer, inkl. hva som reelt kan gjennomføres, vil bli fastsatt gjennom behandling av budsjett 2022 og ØP 2022-2025 som vedtas i desember 2021, samtidig som handlingsprogrammet.

Handlingsprogram for samferdsel har en planperiode på fire år. Handlingsprogrammets del 1 gir overordnede føringer til handlingsprogrammet og del 2 inneholder de konkrete prioriteringene.

Driftsbudsjettet omfatter drift og vedlikehold av fylkesveinettet i Viken, drift av kollektivtransporten samt intern drift av rådsområde Samferdsel. Investeringsbudsjettet for fylkesvei omfatter alle investeringstiltak på fylkesveinettet i Viken, herunder også kollektivframkommelighetstiltak og tilrettelegging for gående og syklende.

Drift og vedlikehold på fylkesvei

Drift- og vedlikeholdsinnnsatsen skal sikre at fylkesveinettet blir ivaretatt på en god måte for ulike mobilitetsgrupper. Drift omhandler den daglige innsatsen og aktiviteten som er nødvendig for å sikre at veiene er farbare og trygge, og vedlikehold er innsatsen for å opprettholde eller gjenskape den standarden en vei er bygd for.

Kollektivtransport

Den største andelen av driftsbudsjettet på samferdselsområdet går til det fylkeskommunale kollektivtilbudet. Driftsbudsjettet for kollektivtransport i Viken omfatter driften av det ordinære kollektivtilbudet, skoleskyss, samt TT-transport.

I kapittel 7 om drift av kollektivtransport er kort gjort rede for pågående utredningsarbeider som skal gi grunnlag for å forbedre måten fylkeskommunen organiserer og utformer kollektivtilbudet. Et overordnet mål er å få til et enhetlig kollektivtilbud med et gjennomgående betalingssystem på tvers av Oslo, Viken og statlig togtilbud. I en egen sak Utredninger av framtidens kollektivtilbud, vedlagt denne utsendingen, er det gjort nærmere rede for disse utredningene. Vi tar gjerne imot synspunkter fra kommunene, transportaktører og aktuelle brukergrupper på de temaene som nå utredes, og som i løpet av HP-perioden skal behandles av fylkestinget.

Prosjektporteføljene for investering

Det er lagt opp til porteføljestyring av planleggingsprosjekter og utbyggingsprosjekter. For utbyggingsporteføljen er det delporteføljer innenfor hver tiltakstype. De økonomiske rammene vedtas gjennom budsjettprosessen og porteføljene følges opp i tertialrapportene. Endelig prioritering av tiltak vil bli foretatt når innkomne høringsuttalelser er vurdert.

Alle kan gi innspill

Kommunene, kommuneregionene og kollektivselskapene er våre viktigste samarbeidspartnere i arbeidet med nytt handlingsprogram. Kommuneregionene og kollektivselskapene samt organisasjoner ble invitert til å komme med innspill på et overordnet nivå tidlig i prosessen. Det ble avholdt informasjonsmøter med aktuelle representanter fra kommuner og kollektivselskapene i januar 2021. Kollektivselskapene har deltatt i delprosjektgrupper våren 2021.

Gjennom denne høringen gis alle som ønsker det (for eksempel innbyggere i Viken, organisasjoner, andre etater, institusjoner og kommuner) mulighet til å gi innspill på forslaget.

Vennlig hilsen

Olav SkinnesOlav Skinnes

fylkesråd for samferdselFylkesråd for
samferdsel

Vedlegg:

- 1 Handlingsprogram samferdsel 2022-2025
- 2 Saksframlegg fra fylkesrådet_Utredninger av framtidens kollektivtilbud

Kopi til:

Øst Politidistrikt

Vedlegg

1. Handlingsprogram samferdsel 2022-2025
2. Saksframlegg fra fylkesrådet_Utredninger av framtidens kollektivtilbud



Handlingsprogram samferdsel 2022 – 2025

VIKEN FYLKESKOMMUNE

VIKEN 30.06.2021



Tittel: Handlingsprogram samferdsel 2022 - 2025

Type dokument: Handlingsprogram

Eier/virksomhet: Viken fylkeskommune

Forfatter: Elin Nilssen Strand

Første gang opprettet: 30.06.2021

Sist oppdatert/versjoner: 30.06.2021

Vedtatt av: Fylkestinget

Dato vedtatt: [Dato]

Saksnummer: [nnnn/nn]

ISBN nr: [nnn-n-nn-nnnnnn-n]

Fotograf forside: Ove Tøpfer, FMVfoto

Se mer på [HP-Samferdsel \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

Innhold

Del 1.....	5
1 Innledning.....	5
1.1 Hva er handlingsprogram for samferdsel.....	5
1.2 Grensesnitt og rullering.....	5
1.3 Organisering og medvirkning.....	6
2 Overordnede føringer.....	8
2.1 FNs bærekraftsmål og regional planstrategi.....	8
2.2 Samferdselsstrategi 2022-2033.....	9
3 Mål og satsingsområder.....	10
3.1 Samfunnsmål fra Samferdselsstrategi 2022 - 2033.....	10
3.2 Delmål.....	10
3.3 Satsingsområder.....	12
3.4 Sammenheng mellom innsatsområder.....	13
4 Framtidsbilder for 2033.....	15
4.1 Hva er de største usikkerhetene?.....	15
4.2 Fire framtidsbilder for Viken i 2033.....	17
4.3 Vikens ambisjonsnivå.....	19
5 Et helhetlig mobilitetstilbud.....	20
5.1 Helhetlig virkemiddelbruk.....	20
5.2 Sømløs og brukertilpasset mobilitet.....	22
5.3 Smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur.....	23
5.4 Gående, syklende og kollektivtransport.....	27
5.5 Trafikksikkerhet.....	28
6 Drift og vedlikehold på fylkesveinettet.....	30
6.1 Drifts- og vedlikeholdsoppgaver på fylkesveinettet.....	30
6.2 Overtagelse av kommunalt veilys langs fylkesvei.....	31
6.3 Ny driftsstrategi på fylkesvei.....	32
6.4 Innhenting av vedlikeholdsetterslep.....	33
6.5 Metodikk og prioriteringskriterier.....	37
6.6 Klassifisering av veinettet i funksjonsklasser.....	38

7 Drift av kollektivtransport.....	39
7.1 Organisering av kollektivtransporten	40
7.2 Utredning av ny pris- og betalingsmodell.....	40
7.3 Rute, pris- og billettsamarbeid med jernbanen.....	41
7.4 Bussanlegg og sjåførfasiliteter	41
7.5 Fossilfri drift.....	42
7.6 Skoleskyss	43
7.7 Tilrettelagt transport (TT-ordningen)	43
7.8 Løyvemyndighet og eneretter for drosjetransport	43
7.9 Transport på vannveiene	44
8 Øvrige driftsoppgaver	45
8.1 Forvaltning.....	45
8.2 FOU, utredning og samarbeider	45
8.3 Tilskudd til bredbåndsutbygging.....	46
9 Investeringer på fylkesveinettet	47
9.1 Måloppnåelse	47
9.2 Prioriteringsmetode.....	47
9.3 Bindinger.....	48
9.4 Porteføljestyling	48
9.5 Tiltakstyper	49
9.6 Retningslinjer og krav til forskuttering	50
9.7 Prinsipper for mva.-kompensasjon for eksterne utbyggere.....	51
9.8 Muligheter for bompengefinansiering av enkeltprosjekter	51
9.9 Bypakker/byvekstavtaler	52
9.10 Alternativ finansiering av gang, sykkel- og kollektivtiltak.....	53
Del 2: Prioriteringer i handlingsprogramperioden	55
10 Drift og vedlikehold på fylkesveinettet.....	55
10.1 Økonomiske rammer	55
10.2 Forutsetninger for gjennomføring.....	55
11 Drift av kollektivtransport.....	56
11.1 Økonomisk handlingsrom.....	56

11.2 Forutsetninger for gjennomføring.....	56
12 Øvrige driftsoppgaver	58
12.1 Strategisk og holdningsskapende trafiksikkerhetsarbeid	58
12.2 Forskning, pilotering og samarbeid	58
12.3 Øvrige utredninger	58
13 Investering fylkesvei	59
13.1 Økonomiske rammer	59
13.2 Planleggingsportefølje	59
13.3 Utbyggingsportefølje	60
13.4 Forutsetninger for gjennomføring.....	68
14 Vedlegg	70
14.1 Planleggingsportefølje	70
14.2 Marginalliste	73
14.3 Tabeller basert på gjeldende ØP	74
14.4 Oversikt, driftskontrakter	77

Del 1

1 Innledning

1.1 Hva er handlingsprogram for samferdsel

Fylkeskommunen skal gjennom sine samferdselsoppgaver legge til rette for å møte innbyggernes og næringslivets mobilitetsbehov, noe som både omfatter transport av mennesker, gods og informasjon. Samferdselsløsningene skal ta hensyn til klima og miljø, arealbruk og lokalsamfunn. Muligheten for å benytte eksisterende infrastruktur smartere og mer effektivt vil stå sentralt.

Viken fylkeskommune har ansvaret for fylkesveier, fylkeskommunalt kollektivtilbud, transporttjenesten for funksjonshemmede, bredbåndsutbygging i distriktene og utviklingsoppgaver innen transport.

Handlingsprogram for samferdsel er et prioriteringsdokument for Viken fylkeskommunes oppgaver innen samferdsel. Til grunn ligger føringer fra regional planstrategi 2021-2024 som er utgangspunktet for fylkeskommunens plan- og styringssystem. I tillegg ligger Samferdselsstrategi 2022-2033 til grunn, som fastsetter de langsiktige prioriteringer for samferdselsområdet. I årlige vedtak av fylkeskommunens økonomiplan settes de økonomiske rammene for hva som reelt kan gjennomføres.

I handlingsprogrammet er overordnede føringer og rammer fulgt opp gjennom konkrete mål, satsingsområder og prioriteringer. Programmet gir en oversikt over hva som skal prioriteres gjennomført i de fire årene handlingsprogrammet gjelder for. I tillegg danner handlingsprogrammet et grunnlag for avtalene med kollektivselskapene i fylket, henholdsvis Østfold kollektivtrafikk, Brakar og Ruter.

Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 er fylkeskommunens verktøy for å knytte samferdselsområdet i Viken til FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser. Oppfølgingen av oppgavene skal skje i tråd med fullmakter i delegasjonsreglement, kvalitetssystem og øvrige reglementer i Viken fylkeskommune. Dette innebærer også at aktiviteten på samferdselsområdet følger opp lovgivning og nasjonale føringer.

Handlingsprogrammet er i tillegg et verktøy for å nå konkrete politiske mål i form av å innhente vedlikeholdsetterlep, legge til rette for smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur og bidra til sømløs og brukertilpasset mobilitet. Dette innebærer også å vurdere økt bruk av vannveiene. Den digitale mobiliteten blir stadig viktigere, og en sentral oppgave er derfor å sørge for bredbåndsdekning i hele fylket.

Viken-modellen

Viken fylkeskommune ønsker å bidra til å bekjempe arbeidslivskriminalitet, sosial dumping og svart økonomi. Det er derfor utviklet en egen Viken-modell hvor det stilles seriøsitetskrav til leverandører for alle bygg- og anleggskontrakter og andre kontrakter hvor risikoen for arbeidslivskriminalitet vurderes som høy. Fylkeskommunens oppfølging av kravene vil skje blant annet gjennom samarbeid med Skatteetaten, ta i bruk LO-koordinatorer, styrke intern oppfølging og bruk av systemer for digital oppfølging.

1.2 Grensesnitt og rullering

Viken er fortsatt en ung fylkeskommune. Selv om det er gjort mye godt arbeid for å samordne virkemidler og se hele vikensamfunnet under ett, er dette et førstegenerasjons handlingsprogram der politikk og

organisering fortsatt er under utvikling. Temaer behandles derfor med ulik detaljeringsgrad og med ulik grad av usikkerhet.

Handlingsprogram for samferdsel har en planperiode på fire år. Handlingsprogrammets del 1 ligger fast gjennom handlingsprogramperioden 2022-2025. Del 2, som inneholder de konkrete prioriteringene, skal være mer fleksibel og behandles i tråd med prinsippene som nedfelles for prosjekt- og tiltaksstyring.

Ved siden av handlingsprogram for samferdsel, utarbeides egne handlingsprogram for Oslopakke 3 og for Buskerudbyen. Dette er bysamarbeid der flere parter bidrar med virkemidler og står sammen om prioriteringer. I handlingsprogramperioden er det aktuelt med en tilsvarende løsning for Bypakke Nedre Glomma. I handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 synliggjør fylkeskommunen sammenhengen med de andre handlingsprogrammene og de fylkeskommunale forpliktelsene som følger av disse.

I løpet av handlingsprogramperioden skal fylkeskommunen utarbeide en regional plan for areal og mobilitet i Viken. Fylkeskommunen vil rullere Samferdselsstrategi 2022-2033 i tråd med denne. Å vurdere behovet for rullering av handlingsprogrammet før planperiodens utløp inngår i dette arbeidet.

Viken fylkeskommune har mange temastrategier som er under utarbeidelse eller som allerede er utarbeidet. Dette omfatter blant annet strategier knyttet til anskaffelser, fossilfri virksomhet, biologisk mangfold, universell utforming, utdanning og digitalisering. Samarbeid på tvers av rådsområder underveis i arbeidet med handlingsprogrammet gir grunnlag for god sammenheng mellom ulike planer og strategier. Det bidrar også til at virkemidler sees i sammenheng for å nå vikensamfunnets overordnede mål, og sikrer at beslutninger som gjøres på samferdselsområdet er til det beste for vikensamfunnet som helhet. Nye strategier vil også kunne ha innvirkning på framtidige prioriteringer på samferdselsområdet.

Innenfor samferdselsområdet pågår flere arbeider med betydning for handlingsprogrammet. Eksempler er framtidig organisering av kollektivtilbudet, plan for innhenting av vedlikeholdsetterslep og strategi for driftskontrakter. Handlingsprogrammet tar hensyn til disse pågående prosessene, men arbeidet vil fortsette etter at handlingsprogrammet er vedtatt. Resultater vil derfor innarbeides i framtidige rulleringer av handlingsprogrammet.

Eierskap og ansvar har blitt håndtert noe ulikt i de tidligere fylkeskommunene, og det vil derfor være behov for en harmonisering i handlingsprogramperioden. Dette vil særskilt gjelde tre områder: eierskap til kollektivterminaler, eierskap til anlegg for gående og syklende langs fylkesvei og ansvaret for tilgjengeligheten til friluftsliv. Her kan det både være ulik praksis mellom ulike deler av fylkeskommunen og mellom fylkeskommunen og kommunene. Det er viktig å prioritere harmonisering på disse områdene for å sikre likebehandling og tydelig oppfølging av handlingsprogrammet.

1.3 Organisering og medvirkning

Arbeidet med handlingsprogrammet har vært organisert gjennom en prosjektgruppe fra rådsområde Samferdsel som har hatt det redaksjonelle ansvaret for handlingsprogrammet. Prosjektgruppa har ivaretatt medvirkning internt i Viken og eksternt.

Kommuneregionene, kollektivselskapene og organisasjoner ble invitert til å komme med innspill på et overordnet nivå tidlig i prosessen. Det ble bl.a. avholdt informasjonsmøter med aktuelle representanter fra kommuner og kollektivselskapene i januar.

Kollektivselskapene har deltatt i delprosjektgrupper våren 2021.

Det har vært avholdt egne møter med brukerrådene i Viken (eldrerådet, ungdomsrådet, råd for personer med funksjonsnedsettelse).

Gjennom denne høringen gis alle som ønsker det (for eksempel innbyggere i Viken, organisasjoner, andre etater, institusjoner og kommuner) mulighet til å gi innspill på forslaget. Høringsfristen er 15. september 2021.

Alle høringsinnspill vurderes av Viken fylkeskommune. Revidert forslag til handlingsprogram vil bli endelig behandlet i Fylkestinget i desember 2021.



Foto: loops7/Gettyimages

2 Overordnede føringer

2.1 FNs bærekraftsmål og regional planstrategi

Regional planstrategi 2020-2024 «Veien til et bærekraftig Viken» bygger på FNs bærekraftsmål og angir fem langsiktige utviklingsmål for Vikensamfunnet. Disse målene er knyttet til sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft, kombinert med omstilling og samarbeid. Disse følges opp gjennom seks innsatsområder som beskriver hvilke utfordringer og mål som må sees i sammenheng for at Viken skal bli et bærekraftig samfunn. Handlingsprogram for samferdsel er en videre konkretisering av hva dette betyr for prioriteringer på samferdselsområdet.

Innsatsområde 1 handler om livskvalitet, velferd og like muligheter, med et mål om reduserte forskjeller. På samferdselsområdet innebærer dette å utvikle mobilitetstilbud for innbyggere med manglende mobilitetsalternativer, og å vektlegge sosiale faktorer i valg og utforming av prosjekter. Oppfølging av nullvisjonen for drepte og hardt skadde og tilrettelegging for trygg ferdsel i lokalsamfunnet står også sentralt for å ivareta helse og livskvalitet. Mobilitet for alle er et grunnleggende mål, og universell utforming er blant temaene som rådsområde samferdsel følger opp i samarbeid med andre rådsområder.

Det andre innsatsområdet er bærekraftig verdiskaping og et rettferdig økonomisk system. Dette er konkretisert gjennom mål om grønn omstilling, sirkulærøkonomi, nyskaping, entreprenørskap, inkludering og digitalisering. Viken trenger mobilitetsløsninger som ivaretar næringslivets behov og legger til rette for sosial og miljømessig omstilling. I tillegg må mobilitetsløsningene fungere inkluderende for å fremme deltagelse i samfunnets aktiviteter. Innhenting av vedlikeholdsetterslep vil ha stor betydning for verdiskapingen. Samferdselsstrategien og handlingsprogrammet skal bygge opp under fylkeskommunens innsats innen næring, kompetanse og FOU. Fylkeskommunens arbeid innen bredbåndsutbygging er viktig både for å styrke verdiskapingen og for å redusere transportbehovet gjennom digital tilgang til tjenester.

Innsatsområde 3 omhandler bærekraftig arealbruk, matproduksjon og ernæring. Arealbruk skal ta hensyn til matjord, biologisk mangfold, friluftsliv og karbonlagring. Dette innebærer at transportbehovet må reduseres, og de minst arealkrevende mobilitetsløsningene må ta en betydelig større andel av det samlede transportvolumet. Her er det viktig med samarbeid på tvers av rådsområder i planforvaltningen og med kommunen som planmyndighet. I tillegg skal arealbeslag vektlegges i større grad i valg og utforming av infrastrukturprosjekter.

Reduserte klimagassutslipp og energiomlegging er *innsatsområde 4*. Her er samferdselsområdet viktig for at Viken skal nå sine mål. Dette skal skje gjennom en kombinasjon av redusert transport, overgang til miljøvennlige transportalternativer, innfasing av miljøvennlige og fossilfrie drivstoff og reduserte utslipp fra drift, vedlikehold og utbygging av infrastrukturen. Rådsområde samferdsel vil samarbeide med andre rådsområder om blant annet anskaffelser og fossilfristrategi med betydning for dette innsatsområdet.

Innsatsområde 5 om helhetlig by- og stedsutvikling innebærer å se det fysiske miljøet i sammenheng med det sosiale livet og menneskers opplevelser. Kutt i fossile utslipp, kommunenes egenart og behovet for beredskap vektlegges. Lokalsamfunnene skal være miljøvennlige og fremme helse, trivsel og tilhørighet. Infrastrukturen og mobilitetsløsningene må være tilpasset lokale forhold og ta hensyn til omgivelsene, i tillegg til at det skal legge til rette for deltagelse. Flere samarbeidsprosjekter bygger opp under dette

innsatsområdet, blant annet samarbeid med byområdene om bypakker og byvekstavtaler, samt utvikling av bygdemiljøpakker.

Miljø, økosystemer og biologisk mangfold ivaretas gjennom *innsatsområde 6*. Infrastruktur beslaglegger areal, og både bruk, drift og vedlikehold av infrastrukturen påvirker omgivelsene og biologisk mangfold. Miljøvennlig drift blir vektlagt på rådsområdet, blant annet gjennom en egen strategi for driftskontraktene. God arealplanlegging er vesentlig for å redusere infrastrukturens og transportens miljøpåvirkning, der rådsområde samferdsel samarbeider med andre rådsområder om planforvaltning og prinsipper for arealpolitikken.

2.2 Samferdselsstrategi 2022-2033

Samferdselsstrategi 2022-2033 er en temastrategi for Viken fylkeskommune. Denne samler gjeldende føringer for fylkeskommunens oppgaver på samferdselsområdet og ble vedtatt av Fylkestinget i 2020. Samferdselsstrategien er basert på planer fra de tidligere fylkeskommunene, satt inn i en Viken-kontekst. Strategien ligger til grunn for handlingsprogram for samferdsel 2022-2025.

Viken fylkeskommune skal bruke sine virkemidler for å sikre god samfunnsutvikling og møte innbyggernes og næringslivets mobilitetsbehov på en bærekraftig måte. Dette innebærer blant annet å bidra til funksjonelle, enkle og sikre mobilitetsløsninger, samtidig som klima og miljø, arealbruk og lokalsamfunnsutvikling blir tatt hensyn til. Muligheten for å benytte eksisterende infrastruktur smartere er førende, herunder vurdering av potensialet for økt bruk av vannveiene. Samferdselsstrategien behandler samferdsel som et kraftfullt virkemiddel for å nå langsiktige utviklingsmål for vikensamfunnet.

Viken er mangfoldig. Samferdselsstrategien er derfor bygd opp om et hovedgrep der strategier og virkemidler tilpasses status og utfordringer i de ulike delene av fylket, slik at rett innsats kan settes inn på rett sted. Innsatsen skreddersys for byer og større tettsteder, distrikter og regionale hovedveier/korridorer, i tillegg til supplerende strategier for Oslopakke 3-området, Buskerudbyen og Bypakke Nedre Glomma.

Viken fylkeskommune vil bruke betydelige ressurser på samferdsel i handlingsprogramperioden. Samtidig er utfordringene store, og det er viktig å bruke tilgjengelige virkemidler rett for å få mest mulig mobilitet igjen for pengene. Dette innebærer blant annet å prioritere istandsetting av eksisterende infrastruktur framfor å bygge nye veianlegg. Det innebærer også at potensialet innenfor bruk av regulatoriske, kommunikasjonsmessige og innovative virkemidler må utnyttes for å møte innbyggernes og næringslivets mobilitetsbehov.

3 Mål og satsingsområder

3.1 Samfunnsmål fra Samferdselsstrategi 2022 - 2033

Følgende samfunnsmål for samferdsel er hentet fra Samferdselsstrategi 2022-2033 og legges til grunn for handlingsprogrammet.

Viken fylkeskommune vil bygge sin politikk og sine prioriteringer på FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser, og bidra til å redusere vikensamfunnets klima- og miljøavtrykk.

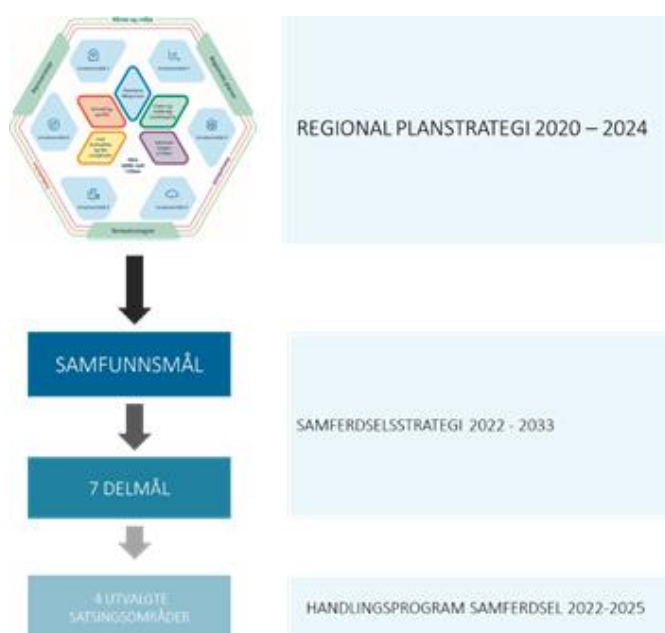
Viken er en konkurransedyktig og bærekraftig transportregion med

- effektiv og miljøvennlig bruk av areal og infrastruktur
- mobilitetsløsninger som er funksjonelle, enkle og sikre å bruke for alle trafikanter og kjøretøygrupper
- gode bomiljøer og attraktive omgivelser

3.2 Delmål

Føringer fra regional planstrategi og Samferdselsstrategi 2022-2033 er operasjonalisert i sju delmål i handlingsprogrammet. Disse uttrykker hva som er viktig på samferdselsområdet for å oppnå et bærekraftig samfunn. I tillegg har det vært behov for å peke på fire satsingsområder for handlingsprogramperioden 2022-2025. Mens delmålene gjelder for samferdselsstrategiens 12-årsperiode, gjelder satsingsområdene for handlingsprogrammets 4-årsperiode.

Figuren under viser sammenhengen mellom regional planstrategi, samferdselsstrategi og handlingsprogram.



Figur 1 Sammenheng mellom Regional planstrategi og Samferdselsstrategiens delmål og satsingsområder

1. Prioriterte trafikantgrupper har god framkommelighet

Samferdselsprioriteringene skal sikre grunnleggende framkommelighet for alle, samtidig som hensynet til bærekraft betyr at noen mobilitetsformer og trafikantgrupper må gis særskilt prioritet. Gruppene som vil prioriteres er næringstransport, gående, syklende og kollektivtrafikk. I noen tilfeller kan det også omfatte miljøvennlig eller utslippsfri personbiltrafikk. Å bedre mulighetene til å gå, sykle og reise kollektivt er vesentlig både for å redusere klimagassutslipp, bedre folkehelsen og øke mobiliteten til innbyggere med dårlige levekår. Prioritering kan skje gjennom informasjonstiltak, trafikkregulering og nye teknologiske løsninger, ved siden av investeringer på overordnet veinett.

2. Veinettet er funksjonstilpasset med forutsigbar reisetid for alle

Prioritering av drift og vedlikehold skal sikre at veier oppfyller sin tiltenkte funksjon med forutsigbar reisetid for alle. Et stort vedlikeholdsetterslep gjør at mange fylkesveier ikke oppfyller funksjonen de er ment å ha. I tillegg vil økte nedbørmengder medføre at veinettet må tilpasses et endret klima. Reisetiden kan variere gjennom døgnet og gjennom året, både som følge av trafikkmengder, føreforhold og uforutsette hendelser. Forutsigbarheten for reisende skal bedres gjennom å redusere sårbarheten i veinettet, og ved å gi de reisende mer informasjon i forkant og underveis på reisen ved bruk av ny teknologi.

3. Infrastrukturnettet er effektivt med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger

En god arbeidsdeling mellom vei, sjø og bane skal sikre god utnyttelse av tilgjengelig infrastruktur. Mobilitetsetterspørselen skal styres mot tidspunkter, infrastruktur og mobilitetsformer med uutnyttet kapasitet, noe som bidrar til å dempe transportbehovet. I tillegg skal innovasjon bidra til å utvikle klima- og miljøvennlige løsninger, både på infrastrukturnettet og i gjennomføringen av våre utbyggingsprosjekter. Teknologitutvikling, nye delingsløsninger og automatisering blir viktige virkemidler sammen med en forvaltning og regulering som utvikler seg og tilpasser seg endrede behov.

4. Areal- og mobilitetsplanlegging bidrar til godt samspill mellom mobilitetsløsninger og deres omgivelser

Viken skal forvalte arealer og utvikle mobilitetsløsninger i samspill med ulike aktører og lokalmiljøet. Dette skal bidra til ønsket stedsutvikling og attraktive omgivelser, samtidig som vi skal redusere ulemper betydelig blant annet knyttet til naturmiljø, støy og lokal luftforurensning. Måloppnåelsen er avhengig av hvordan vi utvikler og planlegger egne prosjekter og hvordan vi bidrar i andres planlegging.

5. Mobiliteten er trygg og sikker uavhengig av transportform

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde ligger til grunn. Måloppnåelse vil kreve en helhetlig innsats både med tanke på fysiske, trafikantrettede tiltak og systematisk trafikksikkerhetsarbeid. Sikkerheten til myke trafikanter skal ivaretas. Å tilrettelegge for trygge skoleveier og sykkelveier skal vektlegges. Sikkerhetsperspektivet innebærer også at infrastruktur og mobilitetsløsninger skal ivareta beredskapshensyn, blant annet knyttet til framkommelighet for utrykningskjøretøy, samt smittevern, personvern og datasikkerhet.

6. Reisenettet er sømløst og universelt utformet

Et sømløst reisenett skal gjøre det enkelt å kombinere ulike transportformer uavhengig av transportmiddel, billettsystem og organisering. Begrepet "sømløst" innebærer også å sikre åpenhet, integrasjon og deling av den reisendes reisedata på tvers av aktører. Universell utforming skal legges til grunn i hele reisekjeden slik

at det gir mobilitet og likeverdig tilgang for alle. Nye teknologiske løsninger skal utnyttes for å se ulike mobilitetsløsninger i sammenheng og senke terskelen for bruk.

7. Mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal er i tråd med internasjonale forpliktelser og regionalpolitiske mål

FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser legges til grunn. Bebyggelse og menneskelig aktivitet, herunder samferdselsanlegg og transport, er den viktigste årsaken til at dyre- og planteliv i Viken er truet. Gjennomføringen av både drifts- og investeringstiltak på samferdselsområdet skal ta hensyn til dette. I tråd med regional planstrategi skal mål om å kutte klimagassutslipp med minst 80 pst. innen 2030 og nullvisjon for tap av matjord og biologisk mangfold, være gjeldende. Samtidig skal samferdselsprioriteringene ivareta sosiale og økonomiske følger for mennesker og samfunn.

3.3 Satsingsområder

Noen temaer vil være gjennomgående for all aktivitet på samferdselsområdet, jf. avsnitt 3.2 ovenfor. Av dette blir særlig nullvisjonen for drepte og hardt skadde, mål om nullvekst i personbiltrafikken i byområder og universell utforming vektlagt.

Samferdselsstrategien gjelder for 12 år. For å benytte fylkeskommunens virkemidler på en kraftfull og forutsigbar måte innenfor den fireårige handlingsprogramperioden, bør innsatsen konsentreres om et fåtall konkrete satsingsområder. Ved siden av de gjennomgående temaene, er det derfor definert fire satsingsområder ut fra hva som er særlig viktig i handlingsprogramperioden for å nå Vikensamfunnets overordnede mål. Satsingsområdene er basert på regional planstrategi og de viktigste politiske signalene i Viken fylkeskommune. De vil være retningsgivende for prioriteringer i handlingsprogramperioden.

De fire satsingsområdene er beskrevet nærmere i kapittel 5.2 om sømløs og brukertilpasset mobilitet, 5.3 om smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur, 6.4 om innhenting av vedlikeholdsetterslep og 5.4 om gående, syklende og kollektivtransport.

Innhente vedlikeholdsetterslep	Sømløs og brukertilpasset mobilitet
Smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur	Gående, syklende og kollektivtransport

Figur 2 Fire satsingsområder

3.4 Sammenheng mellom innsatsområder

De seks innsatsområdene fra Regional planstrategi konkretiseres i handlingsprogrammet gjennom delmål og satsingsområder. Sammenhengen mellom innsatsområdene, delmålene og satsingene er synliggjort i tabellen under.

Innsatsområde fra Regional planstrategi 2020-2024	Delmål i handlingsprogram for samferdsel 2022-2025	Satsingsområde i handlingsprogram for samferdsel 2022-2025
Innsatsområde 1: Livskvalitet, velferd og like muligheter	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, delmål 5 om trygg og sikker mobilitet og delmål 6 om et sømløst og universelt utformet reisenett.	Satsingsområde 2 om sømløs og brukertilpasset mobilitet og satsingsområde 4 om gående, syklende og kollektivtransport.
Innsatsområde 2: Bærekraftig og rettferdig økonomisk system	Delmål 2 om et funksjonstilpasset veinett med forutsigbar reisetid, delmål 3 om et effektivt infrastrukturnett med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger og delmål 7 om mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal.	Satsingsområde 1 om å innhente vedlikeholdsetterslep.
Innsatsområde 3: Bærekraftig arealbruk, matproduksjon og ernæring	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, delmål 3 om et effektivt infrastrukturnett med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger og delmål 7 om mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal.	Satsingsområde 3 smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur.
Innsatsområde 4: Redusert klimagassutslipp og energiomlegging	Delmål 1 om framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, delmål 2 om funksjonstilpasset veinett (herunder også tilpasset klimaendringer), delmål 3 om effektivt infrastrukturnett med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger og delmål 7 om mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal.	Satsingsområde 3 om smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur og satsingsområde 4 om gående, syklende og kollektivtransport.
Innsatsområde 5: Helhetlig by- og stedsutvikling	Delmål 4 om areal- og mobilitetsplanlegging som bidrar til godt samspill mellom	Satsingsområde 2 om sømløs og brukertilpasset mobilitet og satsingsområde 3 om smart og

Innsatsområde fra Regional planstrategi 2020-2024	Delmål i handlingsprogram for samferdsel 2022-2025	Satsingsområde i handlingsprogram for samferdsel 2022-2025
	mobilitetsløsningene og deres omgivelser og delmål 6 om sømløst og universelt utformet reisenett.	miljøvennlig bruk av infrastruktur.
Innsatsområde 6: Miljø, økosystem og biologisk mangfold	Delmål 3 om et effektivt infrastrukturnett med bærekraftige og innovative mobilitetsløsninger, delmål 4 om areal- og mobilitetsplanlegging som bidrar til godt samspill mellom mobilitetsløsninger og deres omgivelser og delmål 7 om mobilitetsløsningenes påvirkning på mennesker, klima og areal.	Satsingsområde 3 om smart og miljøvennlig bruk av infrastrukturen.

4 Framtidsbilder for 2033

Scenariometodikk har vist seg å være nyttig i en rekke sammenhenger når organisasjoner skal planlegge, manøvrere og foreta langsiktige, strategiske valg i omgivelser som er preget av usikkerhet og uforutsette hendelser. Scenariometodikk tar gjerne utgangspunkt i to eksterne drivere som ligger utenfor kontrollen for den aktuelle organisasjonen. Driverne er faktorer vi er sikre på at vil påvirke organisasjonen, men hvor det er stor usikkerhet om hvordan påvirkningen vil bli. Formålet med scenariometodikk er å beskrive framtiden basert på det vi ikke vet, ikke basert på det vi vet. Ved å løfte fram usikkerheter kan vi stimulere til diskusjon og refleksjon rundt framtiden.

Som grunnlag for refleksjon rundt samferdselsprioriteringer i Viken er det gjennomført en forenklet scenariometodikk som beskriver fire framtidsbilder. Framtidsbilder er fortellinger om framtiden som skal inspirere til kreativitet, logikk og nytenkning. De fire framtidsbildene tar utgangspunkt i økonomiske rammer og grad av helhetlig virkemiddelbruk. Dette er to forhold ved samferdselsprioriteringene som i stor grad påvirker hvordan framtidens samferdselssystem vil oppleves for brukeren.

4.1 Hva er de største usikkerhetene?

Framtidsbildene ser 12 år fram, til slutten av samferdselsstrategiperioden. Men hvor mye endrer seg på 12 år? For 12 år siden, i 2009, var det svineinfluensapandemi, turbulente børser etter finanskrisen, og Barack Obama hadde akkurat kommet til makten i USA. I Viken lanserte Ruter reiseplanlegger på mobil. De overordnede problemstillingene endrer seg vanligvis ikke så mye på 12 år, men teknologisk utvikling, nasjonal politikk og viktige hendelser i samfunnet skaper likevel usikkerhet om den framtidige utviklingen.

Det er mange faktorer som kan endre seg eller skape usikkerhet for samferdselsfeltet i Viken. For eksempel kan befolkningsutvikling, teknologiutvikling eller klimaendringer gi nye rammer for sektoren. I handlingsprogrammet er økonomiske rammer og grad av helhetlig virkemiddelbruk valgt ut som de mest nærliggende og relevante driverne for å identifisere noen representative framtidsbilder.

Økonomiske rammer

Gjeldende økonomiplan ligger til grunn for fylkeskommunens økonomiske rammer de nærmeste årene. I perspektivmeldingen peker regjeringen på at de offentlige utgiftene i et normalår vil overstige inntektene fra 2030. Dette vil legge press på alle sektorer, og også statens overføringer til fylkeskommunen kan gå ned. Dette kan få konsekvenser for fylkeskommunens rammer til drift og investering på samferdselsområdet i Viken. Samtidig finnes andre mulige finansieringskilder, blant annet bompenger, grunneierbidrag og spleiselag.

Noen av de økonomiske usikkerhetene kan oppsummeres som følger:

- Endret aksept for bompenger, innføring av veiprising eller vesentlige endringer i trafikk over bomsnitt
- Uforutsette drifts- og vedlikeholdskostnader (klimatilpasning, værhendelser osv.)
- Endrede statlige bevilgninger, tilskuddsordninger eller skatt- og avgiftsforhold
- Bortfall av billettinntekter i kollektivtransporten (redusert bruk)
- Reduserte kostnader som følge av teknologiutvikling
- Privat finansiering (OPS o.l.) eller privatisering av kollektivtilbud (Uber o.l.)

- Økt bruk av utbyggingsavtaler, grunneierbidrag, spleiselag og lignende som øker ekstern finansiering av fylkeskommunal infrastruktur.

Ut fra dette er det naturlig å se for seg to ulike scenarier: ett der det fylkeskommunale samferdselsområdet har en vedvarende høy finansiering, og ett der finansieringen er synkende.

Måloppnåelse på samferdselsområdet henger imidlertid ikke bare sammen med størrelsen på drifts- og investeringsbudsjett, men er knyttet til bruk av andre virkemidler. Derfor er det naturlig å se de to finansieringsscenariene i relasjon til annen virkemiddelbruk.

Grad av helhetlig virkemiddelbruk

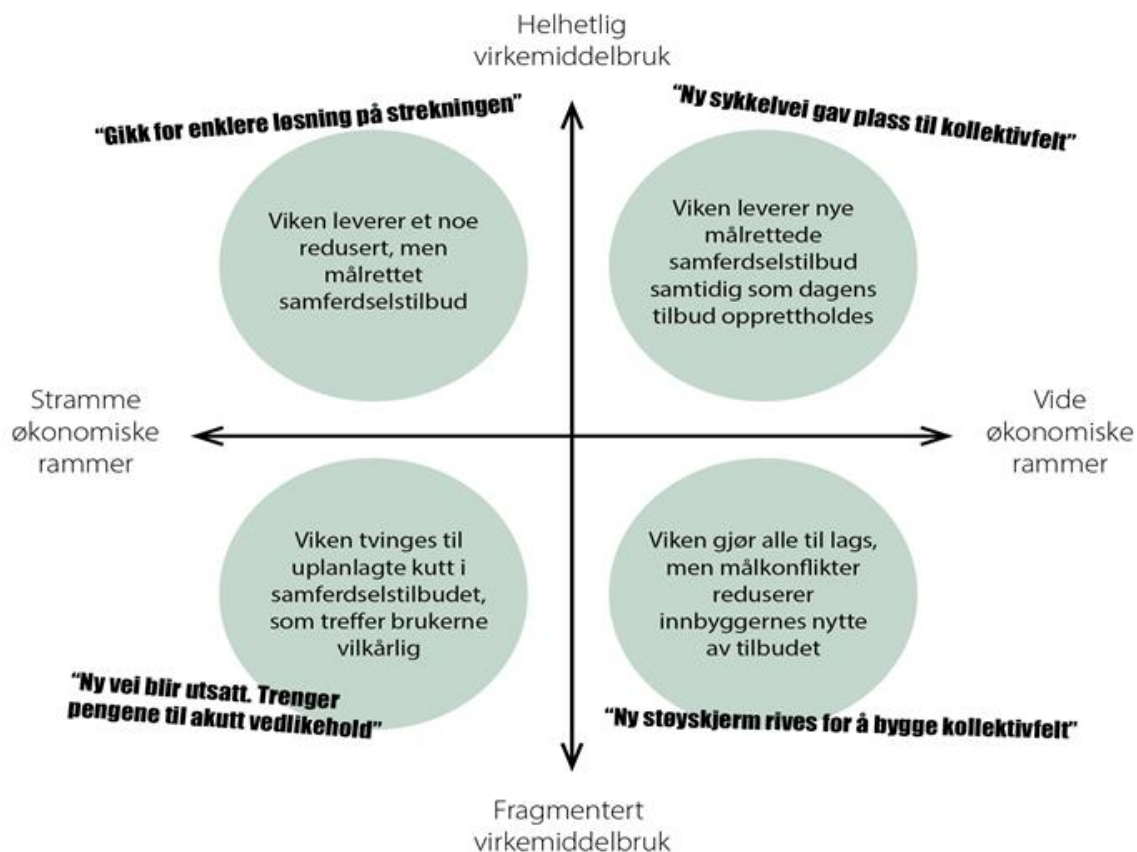
Helhetlig virkemiddelbruk innebærer at ulike typer virkemidler fungerer sammen for å nå Vikens overordnede mål i tråd med FNs bærekraftsmål og planetens tålegrenser. I Regional planstrategi er det definert fire virkemiddelkategorier for å identifisere, kartlegge og systematisere samfunnets tilgjengelige virkemidler. De fire virkemiddelkategoriene er:

- Styring, regulatoriske og juridiske virkemidler
- Økonomiske og finansielle virkemidler
- Mobiliserende og informative virkemidler
- Forskning, innovasjon og utvikling

For å oppnå helhetlig virkemiddelbruk må virkemidlene kombineres slik at man unngår målkonflikter. Forhold som bidrar til helhetlig virkemiddelbruk innen mobilitet og samferdsel er definert som følger:

- Samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer (unngå målkonflikter innenfor samme geografiske område)
- Folkelig støtte til tiltak (god informasjon/medvirkning hindrer omkamper)
- Kunnskapsbaserte beslutninger (tillit mellom administrasjon og beslutningstakere)
- God planreserve og stabil gjennomføringstakt (riktige tiltak gjennomføres til riktig tid)
- Et utredningsopplegg som gir økt bruk av ikke-finansielle virkemidler (trafikkregulering, informasjon / mobiliserende tiltak, innovasjon og FOU)

Et typisk eksempel på helhetlig virkemiddelbruk på tvers av virkemiddelkategoriene kan være igangsetting av kampanjer og holdningsskapende arbeid for å få flere til å reise kollektivt, sammen med konsentrert boligbygging rundt kollektivknutepunkt, investeringer i kollektivfelt og satsing på økt antall avganger. Motsatt kan være om en kommune tillater bilbasert utbygging i et område der fylkeskommunen velger å satse på gåing, sykling og kollektivtilbud.



Figur 3 Illustrasjon av drivere og fire mulige framtidsbilder, med tenkte avisoverskrifter som illustrerer typiske nyhetssaker fra hver utviklingsretning

4.2 Fire framtidsbilder for Viken i 2033

Hvordan ser samferdselsfeltet i Viken ut i 2033? I avsnittene under beskrives fire framtidsbilder basert på kombinasjoner av de to utviklingstrekkene:

Høy økonomisk ramme og helhetlig virkemiddelbruk

Etter en lang periode med gode økonomiske rammer og stabil planlegging mot felles mål, er mye på riktig vei for samferdselssystemet i Viken. Prioriteringene som gjøres bygger i stor grad videre på det som er gjort de siste årene, og systemet forbedres sakte, men sikkert i tråd med langsiktige planer. Den målrettede innsatsen er ikke bare et resultat av enighet og økonomiske rammer i dag: En lang periode med langsiktig planlegging og stabil styring har gjort at tilliten i systemet er stor, og Viken fylkeskommune har stor gjennomføringskraft.

Godt samspill mellom arealplanlegging, stedsutvikling og regulering av trafikk har ført til at gåing, sykling og kollektivtransport er foretrukne transportformer på mange reiser. Ny teknologi og nye forretningsmodeller har bedret mobilitetsmulighetene til både innbyggere og næringsliv, noe som har gitt økt deltagelse og verdiskaping.

Dette har redusert belastningen på veiene og fjernet behovet for investeringer i økt kapasitet for biltrafikk. Mobiliteten utvikler seg innenfor det samme arealet som for 12 år siden, og både klimagassutslipp og

negativ påvirkning på biologisk mangfold er redusert. Fylkeskommunen vil målrette investeringene mot prioriterte transportformer og grupper med mangelfulle mobilitetsalternativer. Behovet for transporttjenester for funksjonshemmede er redusert, siden det ordinære mobilitetstilbudet oppleves som tilgjengelig og attraktivt for alle.

Høy økonomisk ramme og fragmentert virkemiddelbruk

Det har vært brukt mye penger på utvikling av samferdselssystemet i Viken i mange år. Allikevel svarer ikke systemet til brukernes krav og behov, og mange opplever at de ulike delene av systemet i liten grad gjør hverandre gode. Gode økonomiske rammer har gjort at det har vært mulig for beslutningstakerne å strekke seg mot flere motstridende mål samtidig. Det har også gjort at ulike aktører i samferdselsfeltet har brukt virkemidler uten å koordinere seg med de andre aktørene. Beslutningssystemet er preget av lite samarbeid og mange tilfeldigheter.

Anlegg for syklende er sammenhengende på flere strekninger, noe som gjør at flere sykler på mellomlange reiser. Mer tilgjengelig areal har dempet konflikten mellom gående, syklende og nye mikromobilitetsløsninger. Antall avganger i kollektivtrafikken har økt, og nye veistrekninger har gitt økt andel holdeplasser med universell utforming. Publikum opplever likevel samferdselssystemet som usammenhengende og lite hensiktsmessig, og transportløsningene blir kostbare fordi de stadig må tilpasses ulike behov. Manglende kobling mellom arealplanlegging, stedsutvikling og samferdselssatsing gjør at bilbruken er økende.

Dette har gjort at store ressurser er bundet opp til utvidelse av veikapasiteten, med negative konsekvenser både for arealbruk, klimagassutslipp og biologisk mangfold. Siden ny kapasitet ikke har blitt benyttet til kollektiv- eller tungbilfelt, er det manglende forutsigbarhet både for kollektivtrafikken og næringslivet, særlig i byområdene. Redusert vedlikeholdsetterslep og fjerning av flaskehalser gjør at det distriktsbaserte næringslivet opplever en bedring.

Lav økonomisk ramme og helhetlig virkemiddelbruk

På grunn av lave økonomiske rammer, er det gjort få store investeringer i samferdselssystemet de senere årene. Det har imidlertid vært stor enighet om de langsiktige målene, som har gjort at det har vært færre konflikter enn forventet om de harde prioriteringene. Dermed har det vært mulig å bruke tilgjengelige virkemidler på en helhetlig måte. Publikum opplever at systemet burde vært bedre, men det er enighet om at man i Viken har fått mye ut av de midlene som har vært tilgjengelig.

Regulering av biltrafikk og kraftfulle grep innen arealplanlegging og stedsutvikling har gjort det mer attraktivt å gå og sykle i sentrumsområdene. Dette har gitt en oppblomstring for sentrumsbaserte næringsaktører. Færre bussavganger og lite sammenhengende sykkelveinett har imidlertid ført til økt bilbruk på lengre reiser, og manglende investeringer gjør at sømløse og universelt utformede reisekjeder fortsatt ikke er på plass. Noen opplever at mobilitetstilbudet er bedret, men dette varierer både med geografiske forhold og individuelle forutsetninger. Det er flere private tilbydere av nye mobilitetsløsninger, og kampen om veiarealet tilspisser seg. Det distriktsbaserte næringslivet opplever svekket konkurranseevne siden veinettet ikke er tilpasset dagens trafikkbilde. Forventningene om økt veikapasitet er økende.

Lav økonomisk ramme og fragmentert virkemiddelbruk

Publikum i Viken er ikke fornøyd med hvordan samferdselssystemet fungerer. Det blir gjennomført få investeringer, og begrenset samarbeid mellom aktørene gjør at virkemiddelbruken virker tilfeldig og lite koordinert. Bussholdeplasser som bygges ett år, legges ned året etter fordi det ikke finnes midler til å opprettholde bussrutene. De lave rammene er til hinder for planmessig gjennomføring av vedlikehold og det oppstår driftsforstyrrelser. Totalt sett framstår det som at det ikke er en god nok plan for bruk av de midlene som finnes.

Manglende helhetstenkning innen areal- og transportpolitikken gjør at bilen oppleves som det beste transportmidlet på de aller fleste reiser, på tross av kø og forsinkelser. Mange aktører forsøker å tilby nye mobilitetsløsninger gjennom bruk av ny teknologi, men manglende kapasitet i transportnettet og manglende koordinering gjør at dette lykkes i liten grad.

Taperne er de som av økonomiske eller helsemessige grunner ikke har tilgang på privatbil. Transportnettet er sårbart ved uforutsette hendelser, og næringslivet har fått svekket konkurranseevne som følge av store transportkostnader.

4.3 Vikens ambisjonsnivå

Viken fylkeskommune vil arbeide målrettet for å oppnå resultater på samferdselsområdet som er til det beste for vikensamfunnet. Helhetlig virkemiddelbruk vil være grunnleggende for å nå de langsiktige utviklingsmålene i Regional planstrategi og føringer fra samferdselsstrategien om mer mobilitet for pengene og rett innsats på rett sted. Det legges til grunn at fylkeskommunen sikres økonomiske rammer som muliggjør gjennomføring av nødvendige investeringer og drift i handlingsprogramperioden.



Tilrettelagt tilbud for både myke trafikanter og veitrafikk. Fotograf: Åse Holte, Asplan Viak

5 Et helhetlig mobilitetstilbud

5.1 Helhetlig virkemiddelbruk

Helhetlig virkemiddelbruk innebærer at man på samferdselsfeltet i Viken fylkeskommune gjennomfører tiltak som trekker i samme retning når det gjelder måloppnåelse, og at forskjellige aktører samarbeider godt om virkemiddelbruken. For Viken vil et best mulig resultat være et helhetlig mobilitetstilbud for både innbyggere og næringsliv gjennom å oppnå delmålene som er definert i handlingsprogrammet.

Viken fylkeskommune har en rekke prioriterte virkemidler innenfor samferdselsområdet, i tillegg til virkemidler på andre områder som påvirker mulighetene for å nå samferdselspolitiske mål. Fylkeskommunens virkemidler innen areal- og samfunnsplanlegging er her det viktigste, men også hva fylkeskommunen gjør innen næringsutvikling, utdanning og folkehelse kan ha betydning på samferdselsområdet.

I tillegg kommer samarbeidspartneres virkemidler som må sees i sammenheng med fylkeskommunens egne. Viken vil samarbeide med ulike aktører for å sikre at virkemidler ses i sammenheng. Et framtidig transportmønster henger sammen med valg som tas av staten, kommuner, næringsliv, privatpersoner, partene i arbeidslivet og forsknings- og utviklingsmiljøer.

Tabellen under viser eksempler på virkemidler innenfor samferdsel, i tillegg til virkemidler tilhørende andre rådsområder i Viken som påvirker mulighetene for å nå samferdselspolitiske mål.

Virkemiddel type	Eksempler på virkemidler innenfor samferdsel	Eksempler på virkemidler innenfor andre rådsområder i Viken
Styrende, regulerende og juridiske	Bypakker og byutviklingsavtaler som f.eks. Oslopakke 3, Bypakke Nedre Glomma og Buskerudbyen	Bygdemiljøpakker Statlige- og regionale planretningslinjer, uttalelser, faglige råd og innsigelser Statlig planretningslinjer for klima og miljø Klimabudsjett og klimaregnskap Regional planstrategi Temastrategier for eksempel biologisk mangfold, digitalisering, anskaffelser og universell utforming
Økonomiske og finansielle	Investeringer i f.eks. større og mindre utbedringer, kollektivtiltak og tiltak for gående og syklende. Drift, f.eks. brøyting, strøing, asfaltering og rydding av vegetasjon Veiprising/bompenger Tilskuddsordning bredbånd	Tilskuddsordninger for næringsutvikling, innovasjon i Viken, næringsutvikling i distrikt Tilskuddsordning for tettstedsanalyser Tilskudd til holdningskampanjer (sertifisering av sykkelvennlig bedrift o.l.) Investeringer og drift i f.eks. fangdammer, fri vandringshindre i vassdrag og tiltak for å hindre avrenning til vann og vassdrag

Virkemiddel type	Eksempler på virkemidler innenfor samferdsel	Eksempler på virkemidler innenfor andre rådsområder i Viken
Mobiliserende og informative	Jernbaneforum PROSAM samarbeidet Sykkelnettverk String-samarbeid Forum for byutvikling og bytransport Partnerskapsavtaler for trafiksikkerhetsarbeid	Folkehelsenettverk Klima Viken Fossilfri 2030 Biogass Oslofjorden Nettverk for universell utforming Planforum Bærekraftsnettverk Mangfoldsrådgivning/ Mangfoldskompetanse Barnetråkkregister og snarveier Friluftslivets ferdselsårer
Forskning, innovasjon og utvikling	Effektiv varelogistikk i Vestkorridoren ITS Norway TAK by og lab	Samarbeidsavtale Zero SAMS Norway Smarte byer Fylkesnettverk for innovasjon Fylkeskommunalt IT-forum

Bygdemiljøpakker

I de største byområdene er det etablert et bypakkesamarbeid for å oppnå helhetlig og effektiv virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåer. For å samordne innsatsen i distriktskommuner arbeider Viken fylkeskommune med Bygdemiljøpakker. Hensikten med Bygdemiljøpakker er å styrke distriktene med attraktive lokalsamfunn, næringsvekst og klimavennlig stedsutvikling.

Bærekraftig mobilitet er en utfordring i distriktene. Å få til mer bærekraftige mobilitetsløsninger vil derfor være en sentral del av arbeidet i bygdemiljøpakkene. Det skal gjennomføres pilotprosjekter for å få erfaringer til videre satsing på bygdemiljøpakker. Disse vil ha noe forskjellig innhold og gjennomføres i distriktskommuner ulike steder i fylket.

I første omgang vil innsatsen på Samferdsel være å bidra med et godt kunnskapsgrunnlag for beslutninger om valg av mobilitetsløsninger. Etter hvert som pilotene konkretiseres, må det vurderes hvordan fylkeskommunens andre virkemidler kan brukes. Eventuelle finansielle bidrag må vurderes i forbindelse med konkretisering av prosjekter og utredninger.

5.2 Sømløs og brukertilpasset mobilitet

Det skal oppleves enkelt å kombinere ulike transportformer enten du skal gå, sykle, reise med kollektivtransport eller benytte privatbil. Et sømløst reisenett skal gjøre bytter mellom ulike reiseformer og tilbydere så enkle og komfortable at de ikke utgjør en barriere. Mobilitetsløsninger som er enkle å bruke og forstå, krever at hele reisekjeden utformes slik at den fungerer inkluderende. En utfordring er å tilrettelegge for kollektivknutepunkt, omstigningsmuligheter, mating, innfartsparkering og ladeinfrastruktur/fossilfrie fyllestasjoner, slik at passasjerer på en enkel og effektiv måte kan benytte seg av ulike typer tilbud.

Tilrettelegge for helhetlig tjenester og systemer

Foruten konkrete investeringer i infrastrukturen skal Viken i handlingsprogramperioden tilrettelegge for helhetlig tjenester og systemer. Det vil ofte være flere aktører som deler på ansvaret for ulike elementer i en reisekjede. Tjenester og systemer bør ha samme grensesnitt for samme funksjoner på tvers av kommunegrenser, slik at innbyggerne opplever likhet når de forflytter seg rundt i Viken.

En viktig oppgave i handlingsprogramperioden blir derfor å få på plass en helhetlig organisering av kollektivtransporten og en plan for å forbedre kvaliteten på knute-/byttepunktene. I tillegg vil arbeid med ny pris- og betalingsmodell og organisering av kollektivtrafikken få stor betydning for fylkeskommunens økonomi og mulighetene for å kunne tilby et samlet kollektivtilbud i tråd med politiske bestillinger. Videre vil arbeid med andre utredninger, som for eksempel bygdemiljøpakker, innfartsparkeringer og helhetlig transportanalyser danne et av grunnlagene for prioritering av tiltak i perioden.

Videreutvikle og videreføre arbeid med fleksible mobilitetsløsninger

Kollektivtransporten er godt egnet for å betjene markeder med høyt passasjergrunnlag, hvor kollektivtransporten spiller en viktig rolle som alternativ til privatbil. I distriktene har kollektivtilbudet i dag få avganger og dårlig flatedekning, samtidig som det er kostbart per bruker.

Å tilrettelegge for et funksjonelt mobilitetstilbud i distriktene krever nye og fleksible mobilitetsløsninger. Eksempler på dette kan være å tilrettelegge for bestillingstransporter, offentlig initierte samkjøringstilbud, trygge sykkelparkeringsplasser ved holdeplasser og kollektivknutepunkt og matebusser til stasjonene. For å sikre et helhetlig mobilitetstilbud kan arbeidet også omfatte å legge til rette for gående og syklende i sentrum av mindre tettsteder og vurdere hvordan det kan etableres hjertesoner rundt flere skoler i distriktene.

Å tilrettelegge for delemobilitet kan bidra til bærekraftige mobilitetsløsninger. Bildelingsordninger er særskilt aktuelt i byområder hvor dette kan være et substitutt for privateid bil og komplementært til kollektivreiser, sykkel og gange. Som regional samfunnsutvikler skal Viken fylkeskommune i handlingsprogramperioden stimulere til bruk og tilrettelegge for bildelingsordninger gjennom samarbeid med aktuelle parter som for eksempel i bypakkene innenfor Viken. Dette kan gjøres ved å samordne faglig og økonomisk støtte, og være en kompetanserådgiver og støttespiller.

5.3 Smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur

Bruken av fylkesveinettet varierer både geografisk, gjennom døgnet og gjennom året. Deler av veinettet har ledig kapasitet utenom rushtiden. Dersom flere reiser fordeles utover dagen/døgnet, kan framkommelighetsproblemene både for personbiler, næringstransport og kollektivtransport løses uten å bygge nytt. Det er et stort potensial for å utnytte infrastrukturen bedre både gjennom hvordan vi planlegger nye tiltak og hvordan vi bruker eksisterende infrastruktur. Å redusere behovet for ny infrastruktur vil redusere areal- og miljøkonflikter. Ny infrastruktur er ofte i konflikt med jordvern og biologisk mangfold. Spesielt arealer i byer og tettsteder er ofte attraktive for byutvikling og næringsvirksomhet.

Miljø- og klimatilpasninger

I de senere årene er det registrert en økning i skader på veinettet som følge av mer ekstremvær. Klimaendringene forventes å gi betydelig økte kostnader til vedlikehold i årene framover, i form av ras, vindfall, flom, intenst regn- og snøfall som fører til økt nedbryting av veikonstruksjoner. Dersom slike forhold ikke skal gi svekket sikkerhet og framkommelighet i transportsystemet, må veinettet gjøres mer robust slik at virkningene av klimaendringene begrenses.



Åpen bekk under veikulvert. Fotograf: Åse Holte, Asplan Viak

For plan- og utbyggingsprosjekter og drift og vedlikehold skal det prioriteres å finne gode løsninger som tar høyde for klimaendringer og klimatilpasninger. Eksempelvis skal det arbeides med å:

- Innføre strengere utslippskrav for maskiner og utstyr i utbygging og drift av fylkesveinettet.
- Jobbe for økt bruk av miljøvennlig drivstoff i kjøretøy og anleggsmaskiner.
- Ivareta det biologiske mangfoldet i plan- og utbyggingsprosjekter og langs fylkesveiene gjennom blant annet å endre på tidspunkt og omfang av kantklipp. Kantklipp skal i størst mulig grad gjennomføres slik at artsrike veikanter ivaretas og hindre spredning av fremmede arter.
- Tilrettelegge for ulike typer vilttiltak på viktige viltpassasjer for å redusere barriereeffekten som påføres viltet.
- Finne løsninger for å gjenbruke og resirkulere trygge og miljøvennlig masser i veibygging.
- Videreføre og utvide rapportering av klimagassutslipp bl.a. i driftskontraktene og klimaregnskap.
- Redusere saltforbruket i driftskontraktene gjennom endring av vinterdriftsstandard på strekninger, der det ut ifra framkommelighetshensyn og trafiksikkerheten, er hensiktsmessig å sette en lavere standard.
- Tilrettelegge for forsvarlig håndtering av snømasser for vinterdriften. Vurdere etablering av snødeponi for å sikre miljømessig drift.
- Prioritere god drift av gang- og sykkelveier for å legge bedre til rette for gående og syklende trafikanter.
- Kostnader skal vurderes i et livsløpsperspektiv, og løsninger må bl.a. ta høyde for mer flom og ekstremsvær.
- Benytte effektive- og intelligente belysningsløsninger og systemer i vei- og gatebelysningen slik at de ikke forbruker mer energi enn nødvendig. Samtidig skal lysforurensing begrenses.

I handlingsprogramperioden tar de tre kollektivselskapene i Viken sikte på å legge om til fossilfri drift innen 2028. Se nærmere om dette under kap. 7.5.

Bruk av firetrinnsmetodikken i utredning og planlegging

Før ombygging eller nybygging settes i gang må det vurderes om det finnes alternative tiltak som kan avbøte eller løse problemet på en rimeligere og mer målrettet måte, for eksempel ved å påvirke transportbehovet. Firetrinnsmetodikken innebærer å se på muligheter for å redusere behovet eller å møte behovet uten investeringstiltak, før mindre og eventuelt større utbyggingstiltak vurderes. Kunnskap om bruk av ny teknologi og erfaringer ved pilotering av løsninger kan inngå i vurderingene.

Firetrinnsmetodikken er en metode innen utredning og planlegging, for å sikre at det vurderes løsninger på alle nivå; enkle løsninger, helt nye løsninger og helt nye kombinasjoner av løsninger. Løsningsutviklingen skal i fire trinn vurdere aktuelle tiltak og virkemidler som kan bidra til at målet nås:

- I trinn 1 letes det etter tiltak som påvirker transportetterspørselen og valg av transportmiddel. Dette omfatter planlegging, styring, regulering og informasjon både innen transportsystemet og samfunnet for øvrig, med sikte på å minske transportetterspørselen eller føre transporten over på mindre plasskrevende, sikrere og mer miljøvennlige transportmidler.

- I trinn 2 letes det etter tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Dette er rettet mot transportsystemets unike deler for å utnytte eksisterende transportsystem mer effektivt, sikkert og miljøvennlig.
- I trinn 3 vurderes forbedringer av eksisterende infrastruktur, som for eksempel trafiksikkerhetstiltak, forbedring av bæreevne, kurvatur eller bredde, reservedeler av veiareal til kollektivfelt, sykkel felt eller lignende.
- I trinn 4 vurderes nyinvesteringer og større ombygginger, som større ombyggingstiltak og nybyggingstiltak, for eksempel nye veistreknings- og leggeslag på nye arealer.

Firetrinnsmetodikken skal legges til grunn for utredning og planlegging.



Figur 4. Firetrinnsmetodikken forklart.

Når nye prosjekter skal planlegges skal kostnader vurderes i et livsløpsperspektiv slik at eksempelvis løsninger blir mest mulig bærekraftig. Løsninger må bl.a. tilpasses klimaendringer med mer flom og ekstremvær.

Økt bruk av piloter og forsøksordninger

Forskning, innovasjon og teknologisk utvikling vil være sentrale virkemidler for å utnytte eksisterende og utvikle nye bærekraftige mobilitetsløsninger i handlingsprogramperioden. Det kan være radikale løsninger som bryter med tradisjonelle løsninger eller inkrementelle, gradvise innovasjoner som forbedrer og tilpasses eksisterende løsninger.

Viken fylkeskommune har en sentral rolle som tilrettelegger for pilotering og spleiselag. Dette innebærer å føre aktuelle aktører sammen, overfører kunnskap og gjennom dette bidrar til utvikling av ny teknologi, endre og tilpasse regulering og å implementere nye mobilitetsløsninger. I rollen som bestiller har Viken en

viktig funksjon ved å fremme aktiv brukerinvolvering, dialog med leverandørmarkedet, kontraktsvilkår og tildelingskriterier som muliggjør innovasjon og premierer nytenkning.

Digitalisering ved bruk av intelligente transportsystemer (ITS) vil være førende for å utnytte samspillet mellom infrastrukturen og ulike former for mobilitet som både er smart, miljøvennlig og trafikksikker. I dette ligger videreutvikling av samvirkende systemer som utnytter datautveksling mellom enheter, aktører og infrastruktur. Ved bruk av firetrinnsmetodikken kan bruk av informasjonsteknologi som for eksempel trafikkstyring, bidra til å løse framkommelighetsproblemer i stedet for bygging av ny vei.

Videre utvikling og testing av intelligent trafikkstyring kan gi kollektivtrafikken fortrinn i rushtrafikk. Proaktiv styring av trafikkavviklingen ved bruk av teknologi kan gi bedre utnyttelse av veikapasitet og framkommelighet for kollektivtrafikken. Dette kan redusere behovet for investering i kollektivfelt og eventuell inngripen i bebyggelse som følge av dette.

I handlingsprogramperioden vil blant annet kollektivselskapene jobbe videre med å utvikle og teste ny teknologi for å forberede framtidens kollektiv- og mobilitetstilbud innenfor;

- Ulike former for bestillingstransport
- Konsepter for selvkjørende busser
- Utvikling av nye kundetjenester for kombinert mobilitet, som for eksempel inneholder ordninger med delebil, elsykkel og kollektivtransport
- Uttesting av nye pris- og billettssystemer

Viktige drivere er teknologiutvikling innen elektrifisering, data, kjøretøy og delingsmobilitet. Mindre elektriske (autonome) kjøretøy kan stedvis løse oppgaven med mindre ressurser enn tradisjonelle kollektivlinjer. Kapasitetssterke kollektivlinjer kan utnyttes bedre med effektiv mating med sykler og små kjøretøy. Utviklingen vil kunne omdisponere areal og gi bedre opplevelser og sikkerhet for brukere. Åpen datapolitikk kan bidra til bedre planlegging og flere tjenester til publikum, og det må vurderes om og hvordan dette skal tas i bruk.

Styrke arbeidet med samordnet areal og transportplanlegging

For å bedre mobiliteten gjennom bruk av eksisterende infrastruktur i størst mulig grad, må berørte aktører jobbe systematisk med lokalisering, utforming og omgivelser. Dette krever et tett samarbeid mellom statlige etater, fylkeskommunen og kommunene. En utfordring er derfor å få de ulike aktørene til å samarbeide om å tenke helhetlige løsninger for veisystem, kollektivtrafikk, tilbud for gående og syklende og arealutvikling.

Helhetlig og samordnet arealplanlegging er avgjørende for å oppnå effektiv bruk av areal og infrastruktur. Dette kan bidra til å redusere behovet for person- og varetransport og føre til en reduksjon i antall drepte og hardt skadde, en reduksjon i utslippene, mindre veislitasje og triveligere byer og tettsteder.

Gjennom samordnet planlegging med vekt på tidlig dialog, åpenhet, gjensidig involvering i planprosesser, at regional plan for areal- og transport benyttes som grunnlag og en avtalebasert tilnærming til planlegging og gjennomføring, kan en kompakt og arealeffektiv utvikling sikres.

Endringer i arealpolitikken kan påvirke utvikling og behov på samferdselsområdet, og forventet trafikkvekst etter gjeldende regionale planer og utvikling i kommunene vil påvirkes av innstramminger eller oppmykninger i arealpolitikken. I handlingsprogramperioden skal Viken fylkeskommune vurdere potensialet

og mulighetene for å tilbakeføre veier som har blitt erstattet eller supplert av nye veier, til naturen eller andre formål enn bilvei.

5.4 Gående, syklende og kollektivtransport

Viken har en rolle som regional utviklingsaktør og pådriver overfor kommunene og andre aktører. På samferdselsfeltet har vi nasjonale vedtatte mål om sykkelandel, tilrettelegge for å få flere reisende til å velge kollektiv i stedet for personbil, samt trafiksikkerhet og klima og miljø som vi har et særlig ansvar for å bidra til i egen region.

Sykkel er et prioritert satsingsområde for Viken fylkeskommune. I handlingsprogramperioden er det viktig at Viken arbeider for å ivareta egen infrastruktur smart og effektivt, og samtidig tar rollen som pådriver for samarbeid mellom veieierne og som samarbeidspartner for kommune og stat. Et helhetlig sykkelnett er det viktigste tiltaket for å øke sykkelandelen og bidra til FNs bærekraftsmål, og det vil kreve en samordnet innsats i Viken og blant de andre partene for å lykkes med dette.



Sykkelfelt gir et eget tilbud til syklister. Fotograf: Åse Holte, Asplan Viak

Satsing på et helhetlig sykkelnett kan innebære å tilrettelegge for et mest mulig sammenhengende sykkelnett i og rundt viktige målepunkt, trygge skoleveier, tilrettelegge for sykkelparkeringer ved kollektivknutepunkt, skilting og oppmerking av sykkelfelt. Omdisponering av eksisterende veiareal for å gi mer plass til sykkel vil bli vurdert gjennomført på utvalgte strekninger langs fylkesveinettet. Etablering/opprusting av snarveier skal vurderes der dette er hensiktsmessig, både for å redusere kostnader og samlet reisetid, men også for å utnytte eksisterende infrastruktur på en mer effektiv måte.

Viken fylkeskommunes etablerte i 2020 et sykkelnettverk for kommunene i Viken. Dette er et godt besøkt kompetanse- og faglig nettverk som vil videreføres og videreutvikles i handlingsprogram-perioden.

I handlingsprogramperioden bygges det store infrastrukturtiltak for kollektivtransporten i byområdene. Eksempler på prioriterte kollektivprosjekter er t-bane til Fornebu, bedre kollektivdekning på tvers i Bærum med sikte på framtidig baneløsning, samt baneløsning på Romerike med forlengelse til Kjeller. I Bypakke Nedre Glomma tas det sikte på å ferdigstille planlegging og starte opp bygging av fv. 109 mellom Fredrikstad og Sarpsborg som del av en framtidig byvekstavtale med staten. Prosjektet vil gi økt framkommelighet for kollektivtransporten og tilrettelegge for et godt tilbud for gående og syklende på strekningen.

Framkommelighet for buss skal prioriteres, både i og rundt større byer, mens det i distriktene tilrettelegges for et funksjonelt mobilitetstilbud med nye og fleksible mobilitetsløsninger jf. omtale under punkt 5.2.

Aktuelle tiltak i handlingsprogramperioden kan være omdisponering av areal til kollektivfelt, signalprioriteringer og trafikkstyringer, etablering av holdeplasser og innfartsparkeringer.

I handlingsprogramperioden skal det arbeides effektivt og med målrettet innsats for å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Viken skal følge opp politiske vedtak, og forskning og oppdatert kunnskap skal legges til grunn for beslutninger om prosjekter, løsninger og strategiske valg.

5.5 Trafikksikkerhet

Nullvisjonen om ingen hardt skadde eller drepte ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Viken.

Måloppnåelse krever en kombinasjon av fysiske, trafikantrettede og systematiske tiltak. Dette er tiltak som ikke bare omfatter fylkeskommunen som veieier, men også som skoleeier, planmyndighet og folkehelseaktør.



Fv. 1591 Morskogen, Eidsvoll. Fotograf: Elin Nilssen Strand/ Viken fylkeskommune

Fylkeskommunens lovpålagte ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket, jf. vegtrafikkloven (vtrl.) § 40a, videreutvikles nå i Viken gjennom en ny samhandlingsmodell. Samarbeidet med Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet opprettholdes, samtidig som kommunene knyttes tettere til det regionale trafikksikkerhetsarbeidet. Gjennom sine ansvarsområder har kommunene virkemidler som er direkte knyttet både til fysiske og ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak.

Sikkerhet for myke trafikanter, og særskilt trygging av skoleveier er tiltak som blir høyt prioritert i handlingsprogramperioden. Retningen for arbeidet og de trafikksikkerhetstiltakene som vil gi mest effekt finner en i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)*. Tiltaksplanen framstiller hvordan de ulike trafikksikkerhetsaktørene i Norge skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Formålet er å få på plass et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene.

Nasjonal tiltaksplan samler og tydeliggjør hvilke områder som må prioriteres for å få ned tallet på drepte og hardt skadde, og den har konkrete, kunnskapsbaserte tiltak knyttet til den eller de trafikksikkerhetsaktørene som har best mulighet for gjennomføring basert på roller og ansvarsområder. NTP 2022-2033 gir føringer for at det som ligger i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025) i enda sterkere grad enn tidligere skal være koblet til fylkeskommunenes planer.

I tillegg vil nettverket som fylkeskommunen nå etablerer for trafikksikkerhetsaktørene i Viken bidra til å bygge og dele kompetanse på området. I *Meld. St. 40 Trafikksikkerhetsarbeidet (2015-2016)* ble det pekt på behovet for en styrket samhandling mellom fylkeskommunalt og kommunalt nivå, og dette følges nå opp. NTP peker også på at samarbeidet med kommunene må videreutvikles. Viken fylkeskommune vil benytte tilskuddsmidler som tidligere ble overført kommunene via Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU), til trafikksikkerhetstiltak på fylkesveiene. I tillegg kommer det interne arbeidet i fylkeskommunen mellom for eksempel rådsområdene samferdsel, utdanning og kompetanse, og samfunnsplanlegging.

I handlingsprogramperioden skal Viken fylkeskommune jobbe for å overta ansvaret for skiltmyndighet på egne veier fra staten.

Midler som tidligere har vært tilskuddsmidler skal benyttes til skoleveitiltak langs fylkesveinettet.

6 Drift og vedlikehold på fylkesveinettet

6.1 Drifts- og vedlikeholdsoppgaver på fylkesveinettet

Drift- og vedlikehold skal sikre at fylkesveinettet blir ivaretatt på en god måte for ulike mobilitetsgrupper. Drift omhandler den daglige innsatsen og aktiviteten som er nødvendig for å sikre at veiene er farbare og trygge, herunder brøyting, strøing, veioppmerking, vask og rengjøring. Driftsopplegg for fylkesveier har betydning både for framkommelighet, forutsigbarhet, samspillet mellom mobilitetsalternativene, trafiksikkerhet og miljøkonsekvenser.

Vedlikehold er innsatsen for å opprettholde eller gjenskape den standarden en vei er bygd for. Med vedlikehold menes typisk tiltak for å opprettholde standarden på veidekker, bruer og tunneler. Å innhente vedlikeholdsetterslep er særlig prioritert i handlingsprogramperioden og utgjør et av de fire satsingsområdene.

Ved siden av tiltak på veiene har fylkeskommunen som veieier også en rekke forvaltnings- og myndighetsoppgaver.

I handlingsprogramperioden har Viken fylkeskommune mål om økt andel fast dekke på grusveier. Den langsiktige målsettingen som strekker seg utover 2025 er at alle fylkesveiene skal ha fast dekke, tåle 10 tonns akseltrykk og ingen telerestriksjoner.



Fv. 108 Hvalertunnelen. Veggene i tunnelen ble i 2021 malt hvite for å bedre trafiksikkerheten. Fotograf: Hans Runar Kynningsrud, Viken fylkeskommune.

6.2 Overtagelse av kommunalt veilys langs fylkesvei

Kommunene har i dag ansvaret for veilys langs en del fylkesveier. Tidligere praksis var i utgangspunktet at veilys langs riks- og fylkesveier kommunalt etablert og driftet, og gjerne finansiert av lokale e-verk eller velforeninger.

I år 2000 overtok staten veilys langs riksvei vederlagsfritt fra kommunene, under forutsetning av at veilysene tilfredsstilte gitte krav. 1.1.2010 ble en del riksveier omklassifisert til fylkesveier, inkl. de veilysene ble godkjent iht. kravene. De veilysene som fulgte med til Statens vegvesen i 2000 har vært eid og driftet av fylkeskommunen. Øvrig veilys langs fylkesvei er fortsatt i stor grad eid av kommunene.

Eierskapet til veilys langs fylkesvei er vurdert forskjellig i de tre tidligere fylkeskommunene. Felles erfaringer er at det er et sterkt påtrykk fra kommunene om overføring av eierskapet av veilys langs fylkesvei til fylkeskommunen, i tråd med veglova § 9: «... den enkelte vegstyresmakt ... skal bære utgiftene til drift av vegene».

Viken utredet i 2020/2021 kostnader og konsekvenser for overtagelse av veilys langs fylkesvei, som i dag eies og driftes av kommunene. Under kartleggingen fant man at det er totalt 49.394 veilyspunkter langs fylkesveiene i Viken. 16.106 punkter som kommunene eier/drifter og 33.288 der Viken selv eier/drifter.

Dersom Viken fylkeskommune skulle ha overtatt dagens kommunalt eide anlegg i den stand de er, vil en oppgradering til LED vil gi et investeringsbehov på om lag 70 mill. kr. En slik investering vil bidra til å redusere kostnaden til drift av anleggene og strømkostnader. Det må imidlertid gjøres en trafiksikkerhetsmessig vurdering av den enkelte veilysstrekningen før eventuell overtakelse. Viken fylkeskommune har en intensjon om å overta veilysene. Behov for midler til veilys avklares i forbindelse med årlige budsjettprosesser.

Oppsummert kostnader

Veilyset Viken drifter	
Investeringskostnader - behov (inkl. mva.)	Årlige driftskostnader (eks. mva.)
Opprusting armaturer: 42 mill. kr	Strøm: 33,3 mill. kr
Opprusting sikringsskap: 10 mill. kr	Øvrig drift av lysarmaturer: 33,3 mill. kr
Total investering: 52 mill. kr	Totalt årlig drift av lysarmaturer: 66,6 mill. kr
Veilyset kommunene drifter	
Investeringskostnader - behov	Årlige driftskostnader
Utskifting lysarmaturer til LED: 55-60 mill. kr	Strøm: 15– 18 mill. kr
Utskifting hengeledning: 4 mill. kr	Øvrig drift: 15-17 mill. kr
Skifte av tremast med råte: 6 mill. kr	
Total investering: 65-70 mill. kr	Totalt årlig drift: 30-35 mill. kr

6.3 Ny driftsstrategi på fylkesvei

Bakgrunn

Etter avviklingen av sams veiadministrasjon 1.1.2020 har fylkeskommunen ansvar for driften av fylkesveinettet i Viken. Det ble derfor besluttet å utarbeide ny driftsstrategi på fylkesvei for Viken. Flere av temaene som omtales i driftsstrategien, gjelder også for andre områder i Viken, for eksempel utbygging.

Etter avviklingen av sams har Viken overtatt kontraktporteføljen med driftskontraktene for vei og elektro. I flere av de pågående driftskontraktene ligger riks- og fylkesveier i samme kontrakt og gjennomføres ut kontraktperioden i felleskap med Statens vegvesen. Felleskontraktene vil bli gradvis faset ut fram til og med 2025-2026. Kontraktene som fornyes vil dermed kun bestå av fylkesveier med unntak av enkelte kontrakter innen drift og vedlikehold av elektroinstallasjoner til styring og overvåkning av tunneler, som fortsatt gjennomføres i samarbeid med Statens vegvesen. Det foreligger per nå ingen plan for å gjeninnføre felleskontrakter med Statens vegvesen.

Hovedretningslinjene fra perioden med sams veiadministrasjon er i det aller vesentligste videreført etter overgangen til Viken. Eksisterende kontrakter har i stor grad blitt styrt og fulgt opp etter samme prinsipper og retningslinjer som tidligere. Driftskontraktene som ble fornyet i 2020 og 2021 er utformet og følger i stor grad samme driftsstandard som eksisterende kontrakter i porteføljen, men med enkelte nødvendige tilpasninger til ny organisasjon.

Innhold i ny driftsstrategi

Viken fylkeskommune har satt seg ambisiøse mål for miljøvennlig og bærekraftig drift med rett innsats på rett sted, økt tilrettelegging for gående og syklende, ivaretagelse av biologisk mangfold langs fylkesveiene og oppfølging av nullvisjonen for drepte og hardt skadde.

Det er definert seks temaområder som den nye driftsstrategien omhandler:

- Byggherrestrategi
- Kontraktsstrategi
- Anskaffelser
- Standard for drift og vedlikehold
- Prosjektstyring og kvalitetssystemer
- HMS og Ytre miljø

Det foreslås å gjennomføre følgende tiltak:

- Gjennomføre en forsøkskontrakt med økt grad av byggherrestyring. Ved å prøve ut ulike kontraktsmodeller ønsker vi å høste erfaring med et større spekter av kontrakter for å bedre kunne løse lokale utfordringer, samt tilby kontrakter som etterspørres av de mindre leverandørene i markedet. Økt grad av byggherrestyring krever økt kompetanse og mer ressurser i byggherreorganisasjonen.
- Innføre kontrakter med varighet på inntil åtte år med bruk av gjensidige opsjoner. Tiltaket skal bidra til at entreprenørene kan avskrive større deler av investeringen i løpet av kontraktperioden,

hvilket gir bedre stabilitet og forutsigbarhet over tid. Det gir også bedre muligheter for entreprenøren til å bygge opp robuste prosjektteam og beholde viktig nøkkelpersonell.

- Vurdere å stille strengere krav til at hovedentreprenør (HE) skal gjennomføre spesifikke deler av kontraktsarbeidene i egenregi. Kravet i dagens kontrakter er at entreprenørens egne ansatte skal utføre minst 25 pst. av timeverkene i kontraktsarbeidet, samt at den administrative ledelsen skal være ansatt hos HE. Viken vil utvide andelen egenregi opp mot 40 pst. for kontrakter der dette er hensiktsmessig, og fastsette konkret hvilke deler av leveransen der det stilles krav til at HE stiller med egne ressurser. Samtidig vil Viken videreføre omfanget og oppgavesammensetningen i driftskontraktene, slik at det sikrer god ressursutnyttelse gjennom hele året.
- Endre og tilpasse standardkravene for enkelte vinterdriftsklasser for å tilpasse vinterdriften til fylkesveinettet, og for å nå målsetning om redusert saltforbruk og lavere kostnader. Gjennom å tilpasse standardkravene i vinterdriften, vil det medføre at det strøs mer med sand og mindre med salt, og det vil bli mindre behov for brøyting. Mindre bruk av salt og generelt lavere aktivitet, vil gi lavere kostnader og redusere miljøpåvirkningen, med den konsekvens det får for framkommeligheten.
- Endre på standardkravene for drift av veikantvegetasjon for bedre å legge til rette for biologisk mangfold og bidra til at fremmede arter ikke etablerer og sprer seg langs fylkesveiene.
- Innføre nye firmakvalifiseringskrav og andre tildelingskriterier enn laveste pris, som f. eks kvalitet, gjennomføringsevne, miljø og bærekraft. Det vil også åpne opp muligheter for at markedet kan tilby innovative miljø- og klimaløsninger. I forlengelsen av dette vil Viken også utrede muligheten for å benytte andre anbudsprosedyrer enn åpen anbudskonkurranse.
- Innføre miljø- og klimakrav i driftskontraktene rettet mot bærekraftig løsninger, lavutslipp og elektrifisering av maskiner og utstyr, ivaretagelse av biologisk mangfold og rapportering av klimagasser.
- Implementere nytt helhetlig FDV-system (forvaltning, drift og vedlikehold). Som et ledd i å innføre nye effektive IKT-løsninger innen drift og vedlikehold av fylkesveinettet, er det gjennomført anskaffelse av en rammeavtale for FDV-system. Systemet skal erstatte eksisterende systemer og løsninger, samt bidra til bedre interaksjon og samhandling internt mellom fagområdene, med entreprenører og andre eksterne. Systemet gir også muligheter for sømløs kobling mot interne og eksterne it-systemer og løsningen er utviklet med direkte kobling mot Nasjonal veidatabank (NVDB). Annen funksjonalitet til håndtering av arbeidsvarslings- og gravesøknader, HMS-oppfølgning, planlegging av framtidig vedlikehold, m.m.
- Omarbeide mal og veileder for Ytre miljøplan (YM-plan) til Vikens behov og målsetninger. Vurdere å utarbeide en YM-plan for hele Viken.
- Koble på de fagressursene internt i Viken som kan bistå med miljørisikovurderinger i utarbeidelse av YM-plan.
- Vurdere om det skal anskaffes et eget helhetlig system for oppfølging av HMS, eller om det nye FDV-systemet kan være dekkende for det samlede HMS-behovet.

6.4 Innhenting av vedlikeholdsetterslep

Veibaserte mobilitetsløsninger er avhengig av et tilstrekkelig drifts- og vedlikeholds nivå for å fungere godt og forutsigbart. Når bevilgninger til vedlikehold ikke holder tritt med årlig forfall, oppstår et vedlikeholdsetterslep. Som et av satsingsområdene i handlingsprogramperioden vil innhenting av

vedlikeholdsetterslepet være en tydelig prioritert oppgave i Viken. Ved å redusere vedlikeholdsetterslepet kan samfunnet oppnå betydelige gevinster, særlig i form av reduserte kostnader for veiens brukere, bedre framkommelighet for brukere, kollektiv og næringstransport. Et redusert vedlikeholdsetterslep vil også bidra til et økt trafiksikkerhetsnivå som kan redusere ulykker og personskader.

I 2020 ble det gjennomført en kartlegging av etterslep på ulike kategorier hvor vedlikeholdsetterslepet for fylkesveiene ble anslått til å være rundt 10 milliarder kroner. Status på etterslepet pr 2020 er oppsummert i tabellen under.

Viken har utarbeidet en rapport som gir følgende status på etterslepet pr 2020:

1000 (2021-) kr inkl. mva.

Kategori	Lav vurdering	Antatt vurdering	Høy vurdering
Veifundament og veidekke	3 600 000	4 400 000	4 700 000
Drenering	630 000*	630 000*	630 000*
Tunnel	300 000	500 000	600 000
Bru	1 400 000	2 500 000	2 670 000
Ras- og skredsikring	220 000	550 000	740 000
Veiutstyr	1 420 000*	1 420 000*	1 420 000*
Samlet vedlikeholdsetterslep	7 570 000	10 000 000	10 760 000

*må kartlegges, bygger kostnader på rapporten fra Statens vegvesen i 2018.

I rapporten er det synliggjort et stort behov for utbedring av dekkestandarden som står for litt under 50 pst. av det totale etterslepet på fylkesveiene. Det er i tillegg mange tyngre konstruksjoner som bruer og tunneler som også vil ha behov for betydelige oppgraderinger. Anbefalingene i rapporten viser at det vil være behov for en kartlegging av dagens tilstand for noen av kategoriene som er vist i tabellen over.

Det er flere årsaker til at det ikke har blitt tilført tilstrekkelige midler til å opprettholde ønsket kvalitet på fylkesveinettet:

- Ulik prioritering av oppgaver innen drift og vedlikehold i de tidligere fylkeskommunene
- Drifts- og vedlikeholdsoppgavene som utføres i de faste driftskontraktene har vært gjennom en kraftig kostnadsøkning de senere årene
- Drift prioriteres framfor vedlikehold
- Kostnadene ved å holde en gitt standard har vært undervurdert
- Ønsker og krav til standard har en tendens til å øke over tid
- Også andre faktorer påvirker vedlikeholdsetterslepet, for eksempel skred, flom, klimaendringer og temperatursvingninger

I avsnittene under gis det en kort beskrivelse av de ulike kategoriene med etterslep.

Veifundament og dekkelegging

I 2020 ble det asfaltert 317 km fylkesvei av totalt 5498 km i Viken. Det gir et intervall på reasfaltering på om lag 17 år.

Det er stor variasjon mellom høy- og lavtrafikkert veinett og det er et større vedlikeholdsetterslep langs det lavtrafikkerte veinettet. Veidekket følges opp med spor- og jevnhetsmålinger, samt skjønnsmessig vurdering av dekketilstand som følge av slitasje og alder.

Levetiden på asfaltdekkene kan gi en indikasjon på veiens bæreevne. Mange av fylkesveiene er gamle veier som er “blitt til” over mange år. Det finnes i liten grad en oversikt over hvordan disse veiene er bygget og hva slags bæreevne de har. Gjennomsnittlig forventet dekkelevetid ligger på i dag på 8-14 år. Er dekkelevetiden <10 år bør forsterkning før neste reasfaltering vurderes.

Dypstabilisering kan være en egnet forsterkningsmetode på fylkesveier med kort dekkelevetid og der grunnforholdene ligger til rette for det. Alternativet for disse veiene er å bygge opp veikroppen helt på ny etter dagens standard, noe som vil være svært kostbart. Forskjellen på en kontrakt med ordinær reasfaltering og en kontrakt med dypstabilisering er både arbeidet og vurderinger som blir gjort i forkant, samt tilpasninger som må gjøres når arbeidet er i gang.

Metoden går ut på:

- Forarbeider utføres, for eksempel bytte av stikkrenner og masseutskifting på enkelte punkter m.m.
- Frese opp veikroppen, inntil 50 cm fra topp dekke
- Tilsette pukk og bitumen
- Justering, valsing og klargjøring før asfaltering.
- Ett lag med asfalt + ett lag til etter 1-3 år

Dypstabilisering er god utnyttelse av midler og en metode som bidrar til å redusere vedlikeholdsetterslepet. Metoden kan ikke brukes der det er dårlig grunnforhold i form av leire, myrterreng ol.

Det er behov for en større kartlegging av bæreevnen på store deler av fylkesveinettet. En slik kartlegging vil gi et grunnlag for å vurdere hvilke typer forsterkningstiltak som er nødvendig for å øke levetiden på asfaltdekkene. Forsterkningstiltak er kostbare tiltak og det er god økonomi i å velge de rette forsterkningstiltakene.

Grusveier

Det er omtrent 288 km med grusvei i Viken. Dette utgjør om lag 5 pst. av fylkesveiene. 193 km av disse ligger i tidligere Østfold. I handlingsprogramperioden har Viken fylkeskommune mål om økt andel fast dekke på grusveier. Som en langsiktig målsetting skal alle fylkesveiene ha fast dekke, tåle 10 tonns akseltrykk, og ingen telerestriksjoner. Storparten av grusveiene ligger i områder med dårlig bæreevne, de mangler grøfter og nødvendig overbygning. Det vil derfor være kostbart å utbedre disse til veier med fast dekke.

Det er satt i gang et arbeid med kartlegging av grusveiene med tanke på hvilke av disse som kan asfalteres uten større forarbeider og hvilke veier som trenger større tiltak før det kan legges asfalt. Kostnader pr. grusvei og antall km vei som kan utbedres vil variere avhengig av grunnforhold og forsterkningstiltak som er nødvendig før man legger asfalt. Det vil derfor variere hvor lange strekninger som får fast dekke hvert år.

Drenering

For å unngå forfall på veinettet er noe av de viktigste tiltakene å drenere vann vekk fra veien og å hindre vanninntrenging i veikroppen. Grøfter, stikkrenner, kummer, drens- og overvannsledninger er viktige elementer for å hindre dette. Viken fylkeskommune har god oversikt over disse elementene selv om ikke alle er kartlagt. Utfordringen er imidlertid å ha oversikt over tilstanden på disse elementene, og

vedlikeholdsetterslepet her er stort. Det vil her være behov for en bedre kartlegging for å sikre riktig prioritering av tilgjengelige midler.

All innsats rettet mot drenering, vil også være en innsats for å hindre at skader oppstår som følge av ekstremvær som flom, ras, snøsmelting, styrtregn og lignende.

Tunnel

Viken fylkeskommune forvalter 20 tunneler av varierende alder. 5 tunneler er lengre enn 500 meter og omfattes dermed av tunnelsikkerhetsforskriften.

Geologiske og periodiske inspeksjoner utføres med jevne mellomrom normalt minst hvert 5.-6. år. Funn og rapport fra inspeksjonen gir anbefalinger av tiltak som bør utføres. Det utføres også rutinemessige inspeksjoner, drift og vedlikehold av våre driftsentreprenører og byggherrepersonell. Funn og vurderinger av tilstand på utstyr, utstyr som svikter, forventet gjenstående levetid, hyppighet av feil, farlige forhold er blant annet ting som vurderes. I hovedsak prioriteres tiltak etter hvor kritisk det er for tunnelsikkerheten.

Bru

Viken fylkeskommune har ansvaret for 1480 bruer (1534 bærende konstruksjoner). Store deler av bruene er 50 år og eldre. Bruer bygd etter 90-tallet er dimensjonert for 100 års brukstid. Tidligere var det ofte 50-60 års brukstid som ble lagt til grunn. Det vil si at en betydelig andel av bruene snart vil oppnå planlagt brukstid og at kan være mer bærekraftig å erstatte dem med nye konstruksjoner enn å fortsette å vedlikeholde. Vedlikeholdsmidler fordeles til bruer med kritisk etterslep. Bruer med skader som påvirker framkommelighet og bæreevne eller trafiksikkerhet blir prioritert.

Viken fylkeskommune har en god oversikt over tilstanden på bruene og det gjennomføres jevnlig inspeksjoner av disse. Det er imidlertid behov for en langsiktig investeringsplan for å erstatte gamle bruer. Da vil det også være lettere å gjennomføre målrettet vedlikehold av de resterende bruene for å komme ajour med vedlikeholdsetterslepet.

Ras- og skredsikring

Det er mange fjellskjæringer langs fylkesveinettet. Disse må med jevnlig mellomrom renskes for løs stein. Noen partier vil ha behov for mer omfattende sikring i form av bolter og nett for å hindre steinsprang ut på veien. Langs fylkesveiene er det også enkelte partier og punkter som er utsatt for skred. Her vil det også være behov for tiltak.

Det er ikke alltid like lett å forutsi hvor det vil gå jordras. Nedbør og erosjon er gjerne faktorer som utløser denne type ras. Utsatte strekninger vil følges opp etter hendelser og gjennom planlagte utbedringstiltak.

Mange av områdene i Viken med leire eller kvikkleire er kartlagt gjennom NVE sine faresonekart for den enkelte kommune. Det er imidlertid behov for en vurdering av konsekvensene for fylkesveinettet i disse områdene. Det kan gi oss en bedre oversikt over hvilke restriksjoner på tiltak vi har i disse områdene og hvordan tiltak i slike soner skal gjennomføres.

Veiutstyr

Skilt: Det finnes ikke eksakte tall på hvor stort behovet for oppgraderinger av skilt er langs fylkesveiene. Det antas et stort etterslep innen kvalitetssikring og oppdatering av skilt.

Rekkverk: Rekkverk er et viktig element i trafiksikkerhetsarbeidet. Det er et stort etterslep på rekkverk. Det er strekninger med behov for helt nytt rekkverk, strekninger med behov for utskifting av gammelt og utdatert rekkverk og mange rekkverksavslutninger har behov for en oppgradering til mer trafiksikker

utforming. Det er gjort registreringer av rekkverksbehov i de tidligere Akershus og Østfold. I tidligere Buskerud vil en slik registrering bli gjennomført tidlig i handlingsprogramperioden.

Veilys: Veilys langs fylkesvei omfatter både vei og gang- og sykkelvei, der det ikke er kommunalt eide anlegg. Kommunalt eide veilysanlegg er en særskilt utfordring og er omtalt under kapittel 6.2.

Veilysanleggene som Viken fylkeskommune eier er av varierende tilstand. Noen steder er det tilfredsstillende, og andre steder er det behov for utbedring. Utbedring vil i stor grad skje gjennom en oppgradering til ny LED-lys teknologi, som gir økning i levetid og reduksjon i strømforbruk.

6.5 Metodikk og prioriteringskriterier

Viken har hatt behov for å utarbeide en vedlikeholdsstrategi. Dette innebærer å videreføre nødvendig kartlegging og gjennomføre tiltak for å stoppe den negative utviklingen i etterslepet. I tillegg vurderes hvilke tiltak som må prioriteres for å innhente allerede oppstått vedlikeholdsetterslep. For å prioritere tiltak som skal utføres på kort- og langsikt er følgende kriterier lagt til grunn for vedlikeholdsstrategien:

- Trafikksikkerhet – ulykkesutsatte strekninger og punkter
- Veiens funksjon og årsdøgntrafikk
- Økonomi – innsparingseffekt
- Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner
- Viktige næringsveier
- Nødvendige ressurser til planlegging, grunnerverv og byggeledelse
- Innspill fra brukere – NLF, tømmer næring, kollektivtrafikk

Det er nødvendig å ta hensyn til veiens funksjonsklasse og trafikkgrunnlag. Høytrafikkerte veier med regional funksjon vil ha en større oppmerksomhet enn veier med lokal funksjon. Samtidig må prioriteringene ta hensyn til en minimumsstandard på hele veinettet. Strekninger med lokal funksjon og lavt trafikkgrunnlag vil måtte prioriteres dersom minimumsstandard ikke er oppfylt. Spesielt gjelder dette strekninger som, på tross av lavt trafikkgrunnlag, har stor betydning for næringstrafikken. Eller strekninger der bruene gir begrensninger for den samlede framkommeligheten.

Det må avklares hvilke tiltak og strekninger som har behov for reguleringsplan. I mange tilfeller eier ikke fylkeskommunen nok areal til å kunne gjennomføre vedlikeholdstiltakene. Arbeidet med reguleringsplan og påfølgende grunnerverv tar ofte 2-3 år fra oppstart av reguleringsarbeidet til ferdig ervervet grunn.

På kort sikt er det viktig å ha på plass et sett av tiltak som raskt kan iverksettes. Delmål, satsingsområder, og en balansert geografisk fordeling i Viken vil utgjøre en sentral del av prioriteringsgrunnlaget. Typiske tiltak her vil være dekkelegging, mindre vedlikeholdstiltak i regi av driftskontraktene, veilys, rekkverksarbeider med mer.

I Nasjonal transportplan for perioden 2022-2033 er det foreslått en tilskuddsordning for fylkesveiene for å kunne redusere etterslepet. Regjeringen legger vekt på to viktige kriterier for å kunne gi tilskudd: Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier. En forutsetning for tilskuddet er en fylkeskommunal egenandel som minst tilsvarer den statlige andelen.

6.6 Klassifisering av veinettet i funksjonsklasser

Funksjonsinndeling av fylkesveinettet er et nyttig verktøy i forbindelse med valg av driftsklasse, prioritering av vedlikeholdsoppgaver og utvikling av veinettet er å systematisere fylkesveiene etter hvilken funksjon de har. Funksjonsinndeling vil også være nyttig i forbindelse med forvaltning av veinettet.

Nedenfor følger forslag til inndeling av veiene i funksjonsklasser og hvilke kriterier som skal ligge til grunn.

Funksjonsklasse A – Nasjonale hovedveier: Denne funksjonsklassen omfatter riksveiene og europaveiene i Viken, og er i utgangspunktet veier Statens vegvesen har ansvaret for.

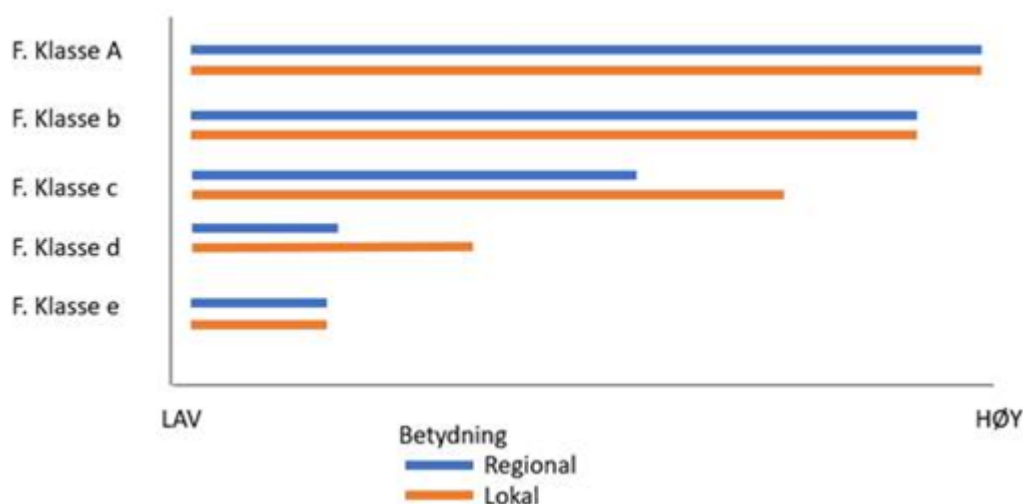
Funksjonsklasse B – Regionale hovedveier: Dette omfatter veier som i høy grad oppfyller de foreslåtte kriteriene nedenfor og som derfor er å anse som våre viktigste fylkesveier og derfor de veiene som skal prioriteres først.

Funksjonsklasse C – Lokale hovedveier: Veier som er viktige lokalt, men som ikke har noen større regional funksjon.

Funksjonsklasse D – Lokale samleveier: Veier som nesten ikke har noen regional funksjon, men fortsatt en lokal funksjon

Funksjonsklasse E – Lokale adkomstveier: Veier uten regional funksjon med en mindre viktig lokal funksjon. Dette kan eksempelvis være mindre adkomstveier til spredt bebyggelse.

Funksjonsklassene kan visualiseres på følgende måte:



For å kunne fastsette hvilken funksjon veien skal ha er følgende kriterier identifisert:

- Veiens betydning for forbindelse mellom kommuneregioner, supplerer av riksvei og grenseoverganger
- Veiens betydning for og tilknytning til administrative knutepunkt som kommunesenter, grendesenter, skoler og bysentrum.
- Veiens betydning for, og tilknytning til kollektivterminaler, pendlerparkering og viktige bussruter og arbeidspendlere
- Veiens betydning for næringstrafikk
- Veiens beredskapsfunksjon og omkjøringsfunksjon
- ÅDT, sesongvarierende, helgetrafikk, variasjon i løpet av døgnet

7 Drift av kollektivtransport

Mobiliteten i samfunnet er i forandring. Dagens transportløsninger står overfor store endringer drevet av ønske om mer bærekraftige løsninger, teknologiutvikling, nye forretningsmodeller og forventninger. Koronapandemien kan også gi varige endringer i arbeids- og reisevaner som kan påvirke etterspørselen og tilbudet i handlingsprogramperioden. Det kan gi ytterligere behov for et annet samspill mellom kollektivtransport og annen mobilitet. Dette betyr at vi står foran store endringer som vil få konsekvenser for måten kollektivtrafikken organiseres på, og hvordan kollektivtilbudet løses framover.

Den største andelen av driftsbudsjettet på samferdselsområdet går til det fylkeskommunale kollektivtilbudet. Driftsbudsjettet for kollektivtransport i Viken omfatter driften av det ordinære kollektivtilbudet, skoleskyss, samt forvaltning av drosjeløyver og TT-transport. Et godt kollektivtilbud vil bidra positivt på mange av delmålene, blant annet framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, samspill mellom mobilitetsløsningene og sømløse reiser. Økt bruk av kollektivtilbudet på bekostning av personbiltrafikken vil redusere transportens negative konsekvenser for mennesker, klima og areal.

Fylkeskommunen gir tilskudd til drift av kollektivtilbudet til Ruter AS, Brakar AS og Østfold kollektivtrafikk. Fylkeskommunens tilskudd blir fastlagt i ØP 2022-25. I tillegg til fylkeskommunens tilskudd, yter staten tilskudd gjennom belønningsmidler (byvekstavtaler) og bruk av bompenger fra Oslopakke 3 til drift- og småinvesteringer i kollektivsystemet.

Ruter AS, Brakar AS og Østfold kollektivtrafikk vil planlegge og utforme kollektivtilbud og mobilitet for sine områder med omtrent samme tilskuddsrammer som foregående fireårsperiode, men med en betydelig usikkerhet om framtidig etterspørsel og billettinntekter som en følge av korona. Selskapene kan derfor i perioden framover bli nødt til å justere tilbudet før de finner en ny normal etter korona, der tilbud og etterspørsel er i balanse.



Buss utgjør en viktig del av mobilitetstilbudet i Viken. Fotograf: Åse Holte, Asplan Viak

7.1 Organisering av kollektivtransporten

I handlingsprogramperioden skal det avklares hvilket ansvar og hvilken rolle fylkeskommunen har som offentlig aktør og som et fylkeskommunalt administrasjonsselskap, i et marked hvor store deler er kommersielt og konkurranseutsatt. Kollektivselskapenes rolle og ansvar ved formidling av nye mobilitetstjenester krever bl.a. en avklaring av bruk av offentlige tilskudd til kollektivtrafikk til andre formål, både av hensyn til politisk styring og av hensyn til konkurranseelighet for private aktører.

Kollektivtransporten i Viken er ulikt organisert. Brakar og Ruter, med ansvar for kollektivtilbudet i tidligere Buskerud og Akershus er begge organisering som aksjeselskap, mens Østfold kollektivtransport (ØKT) er organisert som del av Viken fylkeskommune. Viken kollektivterminaler FKF (VKT), med ansvar for kollektivterminalene og drift av holdeplasser i tidligere Akershus, er organisert som fylkeskommunalt foretak.

I handlingsprogramperioden er nåværende organisering av kollektivtransporten i Viken under vurdering og en utredning er startet sammen med Oslo kommune. Oslo kommune og Viken fylkeskommune vil utrede framtidig organisering av kollektivtrafikken i tett samarbeid på grunn av omfattende og grensekryssende trafikk rundt hovedstadsområdet og felles målsetning om å øke andel kollektivreiser. Det tas sikte på politisk behandling i løpet av 2022 og oppfølging av denne behandlingen vil foregå i handlingsprogramperioden.

7.2 Utredning av ny pris- og betalingsmodell

Kollektivselskapene i Viken utreder ulike måter og modeller å prise framtidens kollektiv- og mobilitetstjenester på en fleksibel og rettferdig måte. I dag er det tre ulike pris- og sonestrukturer for lokal kollektivtransport, i tillegg til at staten med togoperatør har et eget prissystem. Utvikling i mobilitetstilbudet gir også et behov for å håndtere nye transportformer, samt utvikling i digitale betalingsløsninger. I tillegg gir dagens pris- og betalingsmodell noen uheldige utslag for relativt korte lokale reiser på tvers av sonegrensene.

Basert på bred innsikt og involvering av brukerne skal kollektivselskapene analysere og vurdere flere alternative pris- og betalingsmodeller. Erfaringer fra andre byer og områder, relevant forskning og teknologiske muligheter blir belyst, og hvordan andre bransjer løser framtidens prismodeller. En videreføring av dagens sonebaserte modell og en distansebasert modell vil inngå i de alternativene som utredes. En vurdering av helt nye prismodeller vil inngå i utredningen.

Underveis i arbeidet har koronapandemien forsterket og endret forutsetningene. Det er behov for kortsiktige tilpasninger av dagens billettprodukter for å ivareta nye behov, men også for å ivareta kollektivselskapenes inntekter. Antagelse om varige endringer i reisevaner etter koronapandemien, blant annet redusert antall reiser, større andel hjemmekontor noen dager i uka, kanskje varig ønske om å unngå mye trengsel. Koronapandemien tilsier økt oppmerksomhet om løsninger som gjør det mer attraktivt å reise kollektivt selv om man ikke reiser hver dag, og å få flere til å reise utenom rushtiden.

Utredningen skal være ferdig i løpet av 2021 og legge grunnlaget for politisk beslutning i Viken og Oslo om en retning og veivalg knyttet til ny pris- og betalingsmodell, hvordan ny modell kan innføres, kostnader knyttet til dette og vurderinger knyttet til eierskap og drift av løsningen, inkludert datainformasjon. Implementering av ny pris- og betalingsmodell vil ha behov for finansiering i løpet av handlingsprogramperioden.

7.3 Rute, pris- og billettsamarbeid med jernbanen

Toget har en sentral rolle i kollektivtilbudet for befolkningen i Viken, og det har en særlig viktig rolle for de litt lengre reiseavstandene i regionen. Jernbanen skal utgjøre en integrert del av det lokale kollektivtilbudet, og det er nødvendig å samarbeide med jernbanen om en rute, pris- og billettavtale for hele Viken.

Samarbeidet vil samtidig legge til rette for en effektiv utnyttelse av transportmidlene og infrastrukturen ved å bygge opp under et nettverk av sømløs mobilitet.

I Viken eksisterer det allerede et helintegrert pris- og billettsamarbeid i Ruters administrasjonsområde, det vil si at Ruters billetter og priser gjelder på tog. Tilsvarende gjelder Brakars ungdomsbillett.

Jernbanedirektoratet skal konkurranseutsette togtjenestene på Østlandet med oppstart i 2023 og 2025. Ruter, Brakar og Østfold har framforhandlet og inngått avtale om rute, pris- og billettsamarbeid med Jernbanedirektoratet når nye kontrakter for togoperatører starter opp på Østlandet i 2023 og 2025. Den nye togavtalen ble inngått i mars 2021. Avtalen legger opp til at Oslo og Viken blir lokal takstmyndighet på tvers av tog, buss mv., dvs. slik situasjonen er i dag i Ruters område.

Denne nye avtalen er en plattform som forplikter at alle framtidige togoperatører i hele Viken å inngå i et rute-, pris- og billettsamarbeid med fylkeskommunale administrasjonsselskap. Ruter har allerede togavtale, og denne videreføres med ny avtale i 2023 med bedre vilkår, blant annet en sikrere og mer forutsigbar økonomimodell og deling av data.

En forutsetning for at avtalen kan tre i kraft for Brakar og ØKT er at finansiering avklares. Kostnaden knyttet til finansiering er kompensasjonen togoperatør skal ha for inntektene togoperatør ville hatt dersom det var togets priser som ble benyttet ut mot markedet. Det betyr en kompensasjon til togoperatør som følge av at fylkeskommunes priser er lavere enn jernbanens priser. Kostnadene er per i dag usikre på grunn av usikkerhet til estimert trafikkvolum og inntektsnivå i 2023. Ny pris- og betalingsmodell vil også påvirke beregningsgrunnlaget.

Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene vil gjøre beregninger av dette fram til oppstart for å sikre en mest mulig korrekt sats som skal kompensere togoperatør for differansen mellom statlige og fylkeskommunale satser. Kostnader knyttet til togavtalen vil bli håndtert i budsjettprosesser i fylkeskommunen og i staten. Avtalen vil kreve finansiering i løpet av handlingsprogramperioden. Det er relevant å vurdere hvordan dette kan løses, helt eller delvis i ny pris- og betalingsmodell, men også i dialog med staten. Samarbeid er og blir viktig for å sikre at jernbanen utgjør en integrert del av det lokale kollektivtilbudet. Et sømløst tilbud krever god samhandling mellom partene gjennom planlegging for å sikre gode korrespondanser, entydig og god kundeinformasjon og samarbeid om avvikshåndtering, samt pris- og billettsamarbeid. Avtalen kan gi økte kollektivreiser til toget og det fylkeskommunale kollektivtilbudet, som igjen vil gi god utnyttelse av kapasitet i både vognmateriell og infrastruktur, samt reduserte bilreiser.

7.4 Bussanlegg og sjåførfasiliteter

Det er behov for oppgraderinger og modernisering av eksisterende bussanlegg og sjåførfasiliteter, i tillegg til etablering av nye bussanlegg og sjåførfasiliteter langs fylkesveiene. Mange av dagens bussanlegg er ikke tilrettelagt for en økning i kollektivtrafikk eller ny teknologi som hydrogen og batterielektriske busser. Enkelte anlegg vil i årene forsvinne som følge av pågående fortetting i regionbyene og det vil være behov for å finne erstatningsarealer dersom man ønsker å opprettholde kollektivtrafikken i regionen.

Sjåførfasiliteter i Follo og bussanlegg på Lørenskog er under planlegging, og vil ha behov for finansiering i løpet av handlingsprogramperioden. I tillegg er det vedtatt investeringer til sjåførfasiliteter (toaletter og pauserom) for bussjåfører på Romerike og Akershus Vest (Asker og Bærum).

I tidligere Akershus var det lagt til grunn at bussanlegg og sjåførfasiliteter skal finansieres med bruk av kostnadsdekkende leie. Tilsvarende modell var ikke benyttet i tidligere Østfold og Buskerud. Leieinntektene skal dekke fylkeskommunens kostnader til drift og vedlikehold av anleggene, samt finansiering av kjøp av bussanleggene og investeringene som er utført. Infrastrukturfond samferdsel benyttes til midlertidig finansiering av investering og større vedlikeholdsprosjekter i henhold til tidligere fylkestingsvedtak i Akershus.

Det er behov for harmonisering på dette området, og felles innretning vil bli vurdert i lys av og i etterkant av arbeid med organiseringen av kollektivtransporten

7.5 Fossilfri drift

De tre kollektivselskapene tar sikte på å oppfylle Vikens mål om fossilfri drift innen 2028:

- I ØKT var andelen 76 pst. fossilfritt (biogass) drivstoff i 2019, og selskapet planlegger å legge om resten av flåten ved nye anbud 2021-2023.
- Brakar hadde 93 pst. fossilfritt drivstoff i 2019 (biodiesel), men har inntil videre gått tilbake til vanlig diesel som følge av endret statlig avgiftspolitik. Parallelt satses det på elektrisk drift på høytrafikkerte linjer i Drammensområdet.
- Ruter hadde i 2019 77 pst. fossilfri drift av bussene, der 4 pst. var elektrisk og resten i hovedsak biodiesel. Det største fergesambandet (Nesodden) og flere busslinjer i vest og på Romerike ble elektriske i 2020. Parallelt med gradvis overgang til nullutslippsteknologi (elektrisk og hydrogen), skal utslippsmålet ivaretas med bruk av biodiesel.



Buss fra ØKT som benytter biogass som drivstoff. Fotograf: Christian Berset, Studio CB

7.6 Skoleskyss

Fylkeskommunen har et lovpålagt ansvar for å ivareta retten til gratis skoleskyss for de elevene som har krav på dette. Kollektivselskapene har fått delegert ansvar for organisering og gjennomføring av skoleskyssen. Skoleskyssordningen omfatter rutebuss, skolebuss og spesialtransport for elever med særlige behov eller manglende kollektivdekning. Skolebussene er normalt åpne for alle og noen steder er dette det eneste busstilbudet som finnes.

Viken fylkeskommune har ansvar for å tilby skoleskyss for om lag 34 000 elever i videregående skole med rett til skyss etter opplæringsloven. I tillegg organiserer fylkeskommunen skyss for ca. 16 000 elever ved om lag 400 barne- og ungdomsskoler i fylket. I deler av Viken er det fritak fra opplæringslovens krav om skoleskyss for elever i videregående skole i de mest befolkningsrike kommunene. Dette skyldes god kollektivdekning og et ungdomskort til under 50 pst. av voksenpris.

Kostnader til skoleskyss finansieres gjennom det ordinære tilskuddet til kollektivselskapene, samt gjennom kommunene og fylkeskommunens kjøp av skoleskysskort. Grovt anslag for årlige driftskostnader til skoleskyss er 800-1000 mill. kr. Av dette utgjør spesialskyss med drosjer og minibuss om lag halvparten. Det forventes at kostnadene til skoleskyss vil øke i takt med befolkningsvekst.

7.7 Tilrettelagt transport (TT-ordningen)

TT-ordningen er en del av fylkeskommunens ansvar for kollektivtransport, og er et tilskudd til transport for innbyggere som på grunn av varig funksjonsnedsettelse ikke kan reise kollektivt. Tilpassede løsninger som aldersvennlig transport, bestillingstransport og servicelinjer kan være med på å gjøre kollektivtilbudet mer tilgjengelig, og redusere behovet for TT-ordningen. TT-ordningen må derfor ses i sammenheng med både kollektivtilbudet generelt og drosjetilbudet spesielt. Fra 2021 har Viken fylkeskommune hatt en felles TT-ordning, med om lag 24 000 brukere som i snitt får 25 reiser med drosje i året.

En utvidet nasjonal TT-ordning kommer i tillegg til den fylkeskommunale TT-ordningen og skal øke tilskuddet til transport for brukere med særlige behov, fortrinnsvis rullestolbrukere og blinde/svaksynte, slik at disse får et tilbud om 200 enkeltreiser per år. I 2021 var Østfold og Buskerud en del av ordningen. Regjeringen har et mål om at alle fylkene skal bli en del av ordningen og at ordningen skal overføres til fylkeskommunene når den er fullfinansiert. Dette er statlige tilskudd øremerket ordningen.

7.8 Løyvemyndighet og eneretter for drosjetransport

Drosjer sees som en del av kollektivtilbudet. Med et mer brukertilpasset kollektivtilbud der busser benyttes på strekninger med størst passasjergrunnlag, kan drosjer spille en enda viktigere rolle framover, blant annet knyttet til ulike former for bestillingstilbud. Fylkeskommunen har en viktig rolle som løyvemyndighet for drosjer og rutetransport.

Stortinget har vedtatt endringer i yrkestransportloven om drosjer. Fra november 2020 falt derfor tidligere krav om antallsregulering, driveplikt og regulering av sentraler bort. Spesielt i områder med et fåtall innbyggere og spredt befolkning vil opphevingen av behovsprøvingen og driveplikten føre til mer usikkerhet om markedet vil opprettholde et tilfredsstillende drosjetilbud. Disse områdene har så langt vært betjent som følge av driveplikten.

Fylkestinget har derfor vedtatt eneretter for drosjetransport i 30 av kommunene i Viken. Målet er å sørge for et godt drosjetilbud til alle, i hele Viken. Enerett innebærer en skjerming mot konkurranse fra andre

drosjer, slik at det blir mer attraktivt å tilby drosjetjenester der det er få kunder. Fylkeskommunene kan kun tildele eneretter i kommuner der markedet ikke gir et godt nok tilbud og der det er mindre enn 20 000 innbyggere og befolkningstetthet på mindre enn 80 innbyggere per km².

7.9 Transport på vannveiene

Viken opprettholder satsingen på omlegging til utslippsfrie fergeruter og undersøker muligheter for ytterligere bruk av vannveier. Det er igangsatt flere initiativ med utslippsfri bruk av vannveiene som er aktuelle i handlingsprogramperioden. Svelvikferja skal bli elektrisk i løpet av 2022. Det arbeides også med å gjøre Ruters hurtigbåtsamband på Oslofjorden utslippsfritt og videre et utslippsfritt Hvalersamband i Hvaler kommune. I tillegg sees det på muligheter for utslippsfri Hurtigbåt på strekningen Slemmestad – Vollen – Aker Brygge. Det arbeides videre med disse prosjektene inn mot 2024.

I Fredrikstad har fergedrift over Glomma en lang tradisjon. Fredrikstad kommune er ansvarlig for driften av Byfergene, men det gis også bidrag til drift og omlegging til bruk av el-ferger gjennom tilskudd av Belønningsmidler i Bypakke Nedre Glomma. Fergene har siden 2014 vært gratis for passasjerer, og har etter dette økt frekvens, antall linjer og passasjertall. I 2019 var det 1,5 mill. reisende med Byfergene, og fergene er derfor et godt supplement til det fylkeskommunale kollektivtilbudet i kommunen.

For nye muligheter i bruk av vannveiene, har Ruter fått i oppdrag å vurdere Fornebu som et kollektivknutepunkt for framtidige fergeruter. Sentralt i dette står detaljerte analyser av markedet generelt og konkurranseflaten mellom båt og privatbil spesielt.

Et annet initiativ ligger i kunnskapsgrunnlaget utslippsfri fjord- og elveferge i Drammen og Lier. I handlingsprogramperioden kan det være aktuelt å etablere piloter som belyser mulig kundegrunnlag og tilrettelegging for fartøy som krever ny bruk av teknologi.

Det må tas høyde for en økning i rammen for eventuelle driftskostnader som kan komme utover driften av dagens løsninger. Ruter har bl.a. spilt inn behov for finansiering av investeringer til infrastruktur på land som utbedring av kaianlegg og strømtilførsel for lademuligheter. Utover dette skal kollektivselskapene fortsette å utrede og søke å finne løsninger for bærekraftige transportmuligheter på vannveiene.



I Fredrikstad er fergene på Glomma et godt alternativ til veibroa. Foto: Viken fylkeskommune

8 Øvrige driftsoppgaver

Øvrige poster på driftsbudsjettet utgjør en liten andel av samlet ressursbruk, men har stor betydning for måloppnåelse. Dette omfatter blant annet disponering av fylkeskommunens fagkompetanse, FOU, utredning og samarbeider, forvaltningsoppgaver, samt bredbåndsutbygging.

8.1 Forvaltning

Veiledning og bistand til kommunene og andre aktører i deres arbeid med planer og planarbeid er en viktig oppgave for Viken fylkeskommune. Viken fylkeskommune har rett og plikt til å delta i planleggingen når den berører fylkeskommunens virkeområde, eller fylkeskommunens egne planer og vedtak.

I handlingsprogramperioden skal Viken sørge for en helhetlig vurdering av regionale hensyn i fylkeskommunens uttalelser til planer blant annet ved oppfølging for areal og transport i gjeldende regionale planer. Eksempelvis kan Vikens innsats som veiforvalter i uttalelse til planer bidra til å bygge opp under mobilitetsløsninger som eks. fremme god folkehelse, tilrettelegger for trafiksikkerhet, framkommelighet og universell utforming. Dette vil ha stor betydning for Vikens samlede måloppnåelse.

8.2 FOU, utredning og samarbeider

Dette danner kunnskapsgrunnlaget for strategisk planlegging av samferdsel i Viken. Satsingen innebærer forskningssamarbeid samt pilotering, med særlig fokus på nye teknologiske løsninger som har potensial for å løse mobilitetsutfordringer i byer og tettsteder. Andre sentrale områder er reisevaneundersøkelser og eventuelle analyser for å belyse det offentliges rolle i tilrettelegging av framtidige mobilitetstjenester. Midlene skal også dekke medlemskapsavgifter og deltakelse i arenaer som er viktige innenfor rådsområdets samlede virksomhet, inkludert midler til forvaltning av fiskerihavner. Midler og partnerskap innen trafiksikkerhet inngår også her.



Uttesting av pilot for trafikkstyring på fv. 120 Nedre Rælingsveg. Foto: Viken fylkeskommune

Den strategiske innsatsen skal bidra til måloppnåelse innenfor alle delmål, men er særlig viktig for framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper, bærekraftige og innovative transportløsninger, samspill med omgivelsene, trafiksikkerhet og universell utforming. Prioritering av samarbeidsarenaer er viktig for at den fylkeskommunale innsatsen skal inngå i en helhet i vikensamfunnet.

Nye teknologiske løsninger kan bidra til mer effektiv ressursutnyttelse og reduserte miljøulempen. Viken fylkeskommune vil delta i testing og bruk av ny teknologi der dette kan ha stor betydning for måloppnåelse over tid.

8.3 Tilskudd til bredbåndsutbygging

Med økt bruk av hjemmekontor og digitale møter har den daglige belastningen på veiene, kollektivtrafikk og annen aktuell infrastruktur endret seg. Mer bruk av hjemmekontor kan bidra til å endre mobilitetsetterspørselen med færre arbeidsreiser i rushtrafikken, noe som kan ha betydelig effekt på kø og forsinkelser. Hjemmekontor vil fremdeles være et alternativ for mange selv etter koronapandemien, og endrede reisevaner med færre arbeidsreiser viser nødvendigheten av digital tilgjengelighet.

Om lag 26 000 husstander (om lag 5 pst.) i Viken mangler et tilstrekkelig bredbåndstilbud (30 Mbit/s). Det er foreslått i stortingsmelding å øke hastighetsmålet til 100 Mbit/s, dette mangler hos om lag 126 000 husstander (24 pst.) i Viken.

Fra 2020 har fylkeskommunen fått en utvidet rolle knyttet til forvaltning av offentlig støtte, bevilget over statsbudsjettet, til bredbåndsutbygging. Viken skal benytte midlene til å bygge ut bredbånd i områder der dette ikke løses av det kommersielle telemarkedet. Kommuner eller sammenslutninger av kommuner kan søke om midler. Fylkeskommunen skal også bidra aktivt med tilrettelegging for effektiv utbygging, og sørge for at lovverk og konkurranse støtter opp om utvikling av bredbåndstilbudet.

Tilskuddet fra statsbudsjettet er øremerket, og kommunene og/eller fylkeskommunen må bidra med minst 25 pst. egenandel. Tilskuddsbehovet for å bygge ut bredbånd til de om lag 26 000 husstandene som ennå ikke har det, er om lag 400 mill. kr eks. mva. Dagens tilskuddsnivå dekker omtrent halvparten av behovet. Kostnadene øker vesentlig for de mest avsidesliggende husstandene, og med eventuelle høyere hastighetskrav.

9 Investeringer på fylkesveinettet

9.1 Måloppnåelse

Investeringer på fylkesveinettet skal bidra til å nå vedtatte mål, og en positiv utvikling av vikensamfunnet. Investering i fylkesvei og kollektivinfrastruktur er et finansielt virkemiddel. Dette skal benyttes der andre virkemidler ikke er hensiktsmessige eller tilstrekkelige.

Hovedvekten av tiltak i handlingsprogrammet er ulike former for oppgradering for å nå delmålene, og tiltak/prosjekter som følger opp de vedtatte satsingsområdene innen samferdsel, som forfallsinnhenting og satsing på gående, syklende og kollektivtransport.

Siden mål og satsingsområder gjenspeiler alle innsatsområder i regional planstrategi, vil oppfyllelse av samferdselsmålet også bidra positivt til å nå mål blant annet knyttet til redusert ulikhet, bedre folkehelse, reduserte klimagassutslipp, bærekraftige lokalsamfunn og ivaretagelse av natur- og miljøverdier.

Investeringer blir også vurdert ut fra regional betydning, der sammenheng med andre samfunnsområder og andre aktørers innsats og prioriteringer blir vurdert. Dette betyr at prosjekter som bidrar til måloppnåelse på andre områder eller øker verdien av andres investeringer, kan bli løftet opp.

Investering i infrastruktur innebærer å bygge noe nytt eller å oppgradere eksisterende infrastruktur til en høyere standard enn det den opprinnelig var bygd for. Bygging av ny vei vil i liten eller ingen grad være aktuelt i handlingsprogramperioden, både av hensyn til økonomi, inngrep og målet om å dempe eller stanse veksten i personbiltrafikken. Nye anlegg vil bare være aktuelt der det er et nødvendig tiltak for å øke framkommeligheten for prioriterte trafikantgrupper, særlig gående, syklende og kollektivreisende.

Det er tidkrevende å gjennomføre reguleringsplanlegging og forberede utbygging av infrastrukturprosjekter. Reguleringsplanlegging tar normalt 2-3 år, og flere av prosjektene som er aktuelle for gjennomføring/bygging i handlingsprogramperioden, var under planlegging også før Viken ble etablert. I handlingsprogramperioden vil det igangsettes reguleringsplanlegging av nye prosjekter for å følge opp vedtatte mål og satsingsområder i Viken fylkeskommune, men gjennomføring av tiltakene vil måtte skje i påfølgende handlingsprogramperioder. Koblingen mellom Vikens vedtatte mål og satsingsområder og de tiltakene som gjennomføres vil forsterkes utover i handlingsprogramperioden.

9.2 Prioriteringsmetode

Fylkeskommunen vil som tidligere omtalt benytte en utredningsmetode (firetrinnsmetodikken) som krever at andre virkemidler og mindre tiltak vurderes før planlegging av større investeringstiltak. Eksempler kan være trafikkregulering, informasjonstiltak og bruk av ny teknologi for å påvirke reisevaner og utnytte eksisterende infrastruktur best mulig. Investeringer kan også kombineres med andre virkemidler for å øke måloppnåelsen.

Behovet for inkludering og involvering av interessenter og videre politisk behandling krever at prosessene rundt prioritering av prosjekter er både gjennomsiktlige og etterprøvbare. For å sikre dette har det blitt utviklet en prioriteringsmetode som sikrer at gjennomføringsrekkefølgen for investeringsprosjekter er i tråd med mål og satsingsområder. Prioritering av prosjekter har stor betydning for innbyggere, næringsliv og lokalsamfunn, og det er derfor viktig for Viken fylkeskommune at prosessene rundt prioritering er gjennomsiktlige og etterprøvbare.

Prosjekter som er vurdert etter prioriteringsmetoden er:

- planleggings- og utbyggingsprosjekter som skal finansieres over investeringsbudsjettet

Prosjekter som ikke er vurdert etter prioriteringsmetoden er:

- prosjekter som er definert som bundet
- prosjekter som er vurdert premature
- prosjekter innenfor samleposter
- prosjekter som skal finansieres over driftsbudsjettet

Prosjekters måloppnåelse, om de er i tråd med satsingsområder (kap. 3.3) og en balansert geografisk fordeling innenfor Viken fylkeskommune har utgjort en sentral del av prioriteringsgrunnlaget. I tillegg er det gjort vurderinger av prosjektets modenhet i form av grad av usikkerhet i kostnadsvurdering, planstatus og gjennomførbarhet.

9.3 Bindinger

I handlingsprogrammet for 2022-2025 er om lag 9 pst. av totalt investeringsbudsjett bindinger. Dette vil si prosjekter som er vedtatt startet i foregående handlingsprogramperiode og har fortsatt behov for midler etter 2021. For handlingsprogramperioden 2022-2025 legges følgende definisjon av økonomiske bindinger til grunn:

- Påbegynte utbyggingsprosjekter slutføres
- Utbyggingsprosjekter som allerede har fått bevilgning gjennom vedtak i Viken fylkeskommune videreføres
- Inngåtte kontrakter innenfor planlegging og drift videreføres.

Det er tatt hensyn til at prosjekter for om lag 400 mill. kr er ansett som bundet ved oppstarten av handlingsprogramperioden. Om lag 65 pst. av de bundne prosjektene knytter seg til gang-sykkelveiprosjekter, om lag 20 pst. til mindre utbedringer og det resterende på store utbedringstiltak og kollektivtiltak.

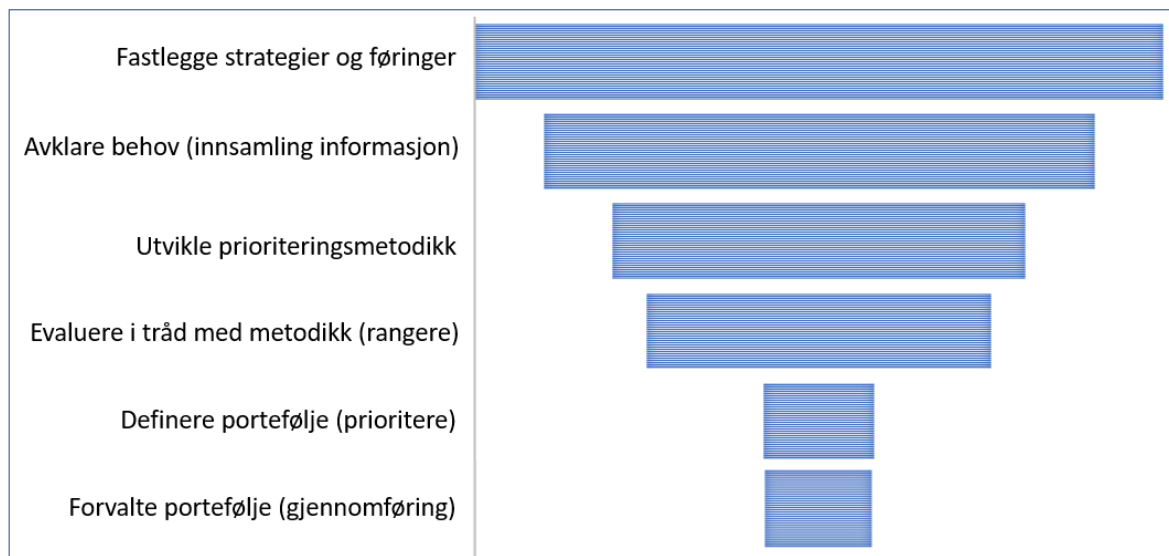
9.4 Porteføljestyring

I handlingsprogrammet er det lagt opp til porteføljestyring for plan- og utbyggingsprosjekter. Dette innebærer at pågående og besluttede prosjekter samles i porteføljer der styring skjer på porteføljenivå i stedet for på projektnivå. Handlingsprogram for samferdsel omtaler prosjektporteføljer for fireårsperioden innenfor ulike tiltakstyper som er nærmere beskrevet i avsnitt 9.5.

Porteføljestyling innebærer at investeringsprosjektene sees i sammenheng over flere år. Prosjektene slik de framkommer i prosjektlister, er ikke avgrenset til det enkelte gjennomføringsår. Ved at prosjektene samles i porteføljer for handlingsprogramperioden, vil ordningen gi større fleksibilitet og økt mulighet til å tilpasse aktiviteten underveis.

Oppstart og framdrift i det enkelte prosjekt kan justeres både ut fra planstatus, framdriften generelt, gjennomføringskapasitet og økonomiske rammer i handlingsprogramperioden. Dette vil redusere risikoen for at forsinkelse i et enkeltprosjekt fører til underforbruk og forsinkelse for porteføljen som helhet. Handlingsprogrammet i Viken blir dermed et mer overordnet og fleksibelt styringsverktøy.

Fylkestinget vedtar sammensetningen av prosjektporteføljen gjennom behandling av handlingsprogram for samferdsel. Justeringer blir synliggjort gjennom den årlige budsjettbehandlingen. Den løpende oppfølgingen skjer gjennom Fylkesrådet og rapporteres tertialvis.



Figur 5 Prinsipp for arbeid med porteføljestyring

9.5 Tiltakstyper

I Viken fylkeskommune er det besluttet at begrepet tiltakstyper skal benyttes for de ulike prosjektkategoriene. Det er også valgt en inndeling som er tilpasset mål og satsingsområder på samferdselsområdet.

Porteføljer med prosjekter utarbeides innenfor følgende tiltakstyper:

- Mindre utbedringer
- Forfallsinnhenting
- Tilrettelegging for gående og syklende
- Trafikksikkerhetstiltak
- Kollektivtiltak
- Planlegging
- Ny vei
- Store utbedringstiltak inkl. bru og tunnel

Innenfor hver tiltakstype angir handlingsprogrammet en portefølje av enkeltprosjekter. Gjennom økonomiplan og årsbudsjett bevilger Fylkestinget en ramme til gjennomføring av porteføljen.

Det vil i varierende grad være nødvendig å sette av midler til samlepost under ulike tiltakstyper. Samlepost vil si å avsette midler til en tiltakstype uten at dette er knyttet til forhåndsdefinerte tiltak. Samleposter vil gi større fleksibilitet til å møte behov som oppstår gjennom året.

I handlingsprogrammet legges det opp til en samlet praksis for Viken fylkeskommune på dette området. Hovedregelen skal være å minimere størrelsen på samleposter gjennom gode rutiner for å avdekke

tiltaksbehov på et så tidlig tidspunkt som mulig, slik at tiltak inngår i de samlede prioriteringene for investeringsporteføljen.

Samleposter vil derfor ikke benyttes for tiltakstypene ny vei og større utbedringer. Samtidig kan samleposter benyttes til mindre tiltak som det verken er mulig eller riktig å ha full oversikt over for en fireårsperiode. Ut fra dette legges det opp til samleposter under de øvrige tiltakskategoriene, herunder også strategisk grunnnerv. Samleposter kan også benyttes til å finansiere ekstra behov som avdekkes ved gjennomføringen av et prosjekt, for eksempel når byggingen av en gang- og sykkelvei avdekker behov for mindre forsterkningstiltak på kjøreveien.

Nærmere konkretisering og vurdering av beløpene på samlepostene skjer gjennom budsjettprosessen i det enkelte år.

9.6 Retningslinjer og krav til forskuttering

Med forskuttering menes at kommunen forskuddsbetaler investeringer på fylkesveinettet mot framtidig refusjon fra Viken fylkeskommune. Hvem som foretar planlegging og utbygging og står som byggherre avklares i den enkelte forskutteringsavtale, herunder også håndtering av mva.-kompensasjon.

Retningslinjer for forskuttering av fylkesveiprosjekter i Viken:

- Planlegging, gjennomføring og finansiering av investeringstiltak på Viken fylkeskommunes veinett skal som hovedregel skje i fylkeskommunens regi. Fylkeskommunen vil innta en restriktiv holdning til eventuelle ønsker om å forskuttere.
- Det åpnes likevel for at kommuner kan planlegge, gjennomføre og finansiere investeringstiltak langs fylkesvei med sikte på at Viken overtar (drifts- og vedlikeholdsansvaret. Dette forutsatt bindende avtaler i det konkrete prosjektet for å sikre at planen oppfyller offentligrettslige krav, samt Vikens krav til utforming og teknisk standard, og en omforent ansvarsfordeling knyttet til grunnnerv, byggherreansvar, gjennomføring, overlevering, dokumentasjon, sikkerhetsstillelse i garantitiden m.m.
- Forskutteringer gjelder enkeltprosjekter på fylkesvei i Viken, ikke prosjekter som prioriteres gjennom bypakker/byvekstavtaler

Avtale om kommunal forskuttering av fylkesveiprosjekter kan inngås når følgende kriterier er oppfylt:

- Tiltaket er i samsvar med overordnede målsettinger som er fastsatt av fylkeskommunen
- Tiltaket inngår i vedtatte porteføljer i handlingsprogrammet eller i andre vedtatte planer for investeringer i fylkesveinettet. For mindre investeringer (inntil 15 mill. kr inkl. mva.) kan det gjøres unntak
- Samlet refusjonssum i utbetalingsåret ikke overskrider 10 pst. av fylkeskommunens bevilgning til investeringer på fylkesveier i det året avtalen om forskuttering blir underskrevet
- Forskuttering fører til lavere kostnader og/eller enklere anleggsgjennomføring, for eksempel som følge av samordning med andre prosjekter langs samme strekning

Kommunen må sende inn søknad til Viken fylkeskommune om å få forskuttere prosjekter. Dersom Viken fylkeskommune godkjenner søknaden, inngås en gjensidig forpliktende forskutteringsavtale.

Forskutteringsavtalen skal blant annet omfatte:

- Fordeling av økonomisk gevinst ved samordning av prosjekter.
- Krav til utforming og teknisk standard, samt fylkeskommunal godkjenning av byggeplaner.

- Presisering av beregningsgrunnlag for kostnadsoverslag
- Plan for refusjon av prosjektkostnaden, herunder håndtering av prisstigning og overskridelser. Eventuelle kostnadsoverskridelser over 10 pst. av netto kostnadsanslag på tidspunkt for inngåelse av forskutteringsavtalen dekkes av forskutterer. Kostnader oppgis i kroneverdi på avtaletidspunktet..
- I avtalen skal det tydelig framgå spesifisering av netto- og bruttobeløp (hhv. eks. mva. og inkl. mva.)
- Tidspunkt for når fylkeskommunen overtar drifts- og vedlikeholdsansvar.
- Avtalens gyldighetsperiode

9.7 Prinsipper for mva.-kompensasjon for eksterne utbyggere

Saken er til intern behandling i Viken fylkeskommune. Vedtatte prinsipper for mva.-kompensasjon vil komme i den endelige utgaven av handlingsprogrammet.

9.8 Muligheter for bompengefinansiering av enkeltprosjekter

Fra 1. januar 2020 er fylkeskommunene tildelt ansvaret for planlegging og utarbeidelse av proposisjonsutkast/saksgrunnlag til Samferdselsdepartementet for bompengeprosjekter på fylkesveiene. Alle bompengeprosjekter på offentlig vei vedtas av Stortinget. Prosessen med forberedelser og behandling av bompengeprosjekter på fylkesveier er som for bompengeprosjekter på riksveier.

For å få vurdert om det er realistisk å gjennomføre et prosjekt med bompengefinansiering er det vanlig å foreta en forhåndsvurdering/mulighetsstudie. Dersom mulighetsstudien viser at et bompengeprojekt er gjennomførbart, legges saken fram til behandling i fylkeskommunen og berørte kommuner med sikte på lokalpolitiske prinsippvedtak om å utrede en bompengeordning. Når lokalpolitiske prinsippvedtak foreligger, må det utarbeides en mer omfattende bompengeutredning. Denne skal danne grunnlag for bindende lokalpolitiske vedtak om alle sider ved bompengeopplegget i berørte kommuner og fylkeskommuner. Slike vedtak er også avgjørende for at fylkeskommunen, Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet senere kan forberede saken for behandling i Stortinget.

Sentralt i statens retningslinjer for bompengeprosjekter står nytteprinsippet som går ut på at de bilistene som betaler bompenger, skal få nytte av prosjektet bompengene finansierer. Samtidig skal de som får nytte betale bompenger. Nytteprinsippet må legges til grunn for alle bompengeprosjekter. Det stilles ikke samme direkte krav til nytte i bompengepakker/bypakker.

I årene som kommer vil det økonomiske handlingsrommet for Viken fylkeskommune føre til at fylkeskommunale midler til investeringer på fylkesveiene er begrenset. I Samferdselsstrategien heter det at drift, vedlikehold, istandsetting og utbedring av eksisterende infrastruktur skal prioriteres framfor å bygge ny vei.

Viken fylkeskommune ønsker derfor å vurdere bruk av bompenger til å finansiere et begrenset antall større, prioriterte prosjekter med mindre Staten kommer med tilstrekkelige investeringsmidler. Bruk av bompenger forutsetter lokalpolitiske vedtak. Bompengefinansiering av enkeltprosjekter vil kunne gi en

raskere prioritering av prosjektet og gi Viken handlingsrom til å bygge prosjekter som det ellers ikke er rom for.

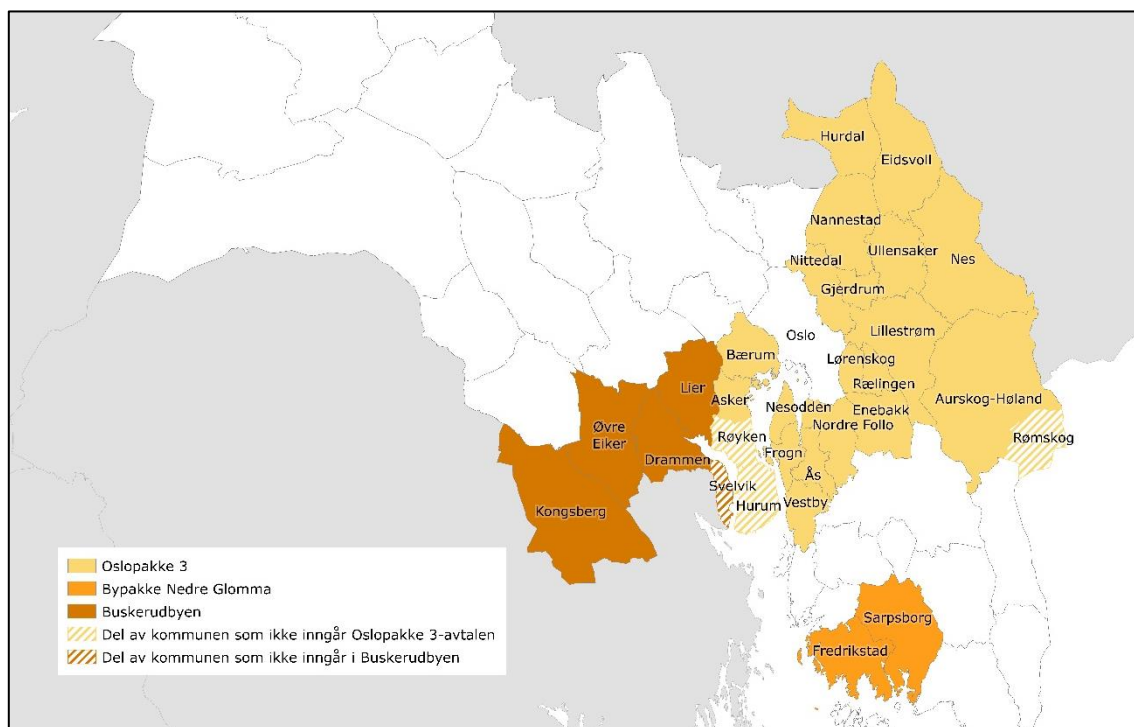
De fleste bompengeprojekter i Norge blir finansiert ved en kombinasjon av bompenger og bevilgninger over stats- eller fylkesveibudsjettene. Behovet for fylkeskommunale midler til fylkesveiprojekter i Viken vil være avhengig av utbyggingskostnader og bompengepotensiale.

Følgende kriterier for bompengefinansiering (utenom bypakker/bompengepakker) legges til grunn:

- Utbyggingskostnadene for prosjektet bør være minimum 200 mill. kr inkl. mva. Trafikkgrunnlaget for prosjektet bør være tilstrekkelig til at bompenger kan dekke en betydelig andel av utbyggingskostnadene. Den fylkeskommunale andelen av finansieringen bør minst tilsvare mva.-refusjonen fra staten.
- Flere store og viktige fylkesveiprojekter er under planlegging og faller innenfor forslaget til kriterier. De aktuelle prosjektene vurderes prioritert i handlingsprogrammet under forutsetning av at de skal delvis bompengefinansieres. Det foreligger prinsippvedtak for to prosjekter: Fv. 33 Skreikampen i Eidsvoll kommune og fv. 156 Bråtan - Tusse i Frogn kommune.
- Gang-, sykkel- og kollektivtiltak kan inngå i enkeltprosjekter på fylkesvei som finansieres med bompenger.

9.9 Bypakker/byvekstavtaler

Gjennom bypakkene/byvekstavtalene i de tre største byområdene (Oslopakke 3/Byvekstavtalen for Oslo og Akershus, Bypakke Nedre Glomma og Buskerudbyen) finansieres investering i fylkeskommunal infrastruktur.



Kommuner som omfattes av Oslopakke 3, Buskerudbyen og Bypakke Nedre Glomma.

Midler er en kombinasjon av bompenger, statlige belønningsmidler og medfinansiering fra fylkeskommuner og kommuner. Det kreves inn bompenger i Oslopakke 3-området og i Nedre Glomma, mens en bompengepakke ble avvist for Buskerudbyen i 2019. En byvekstavtale er godkjent for Oslopakke 3-området, noe som gir grunnlag for videreføring av belønningsmidler. Nedre Glomma har avtale om belønningsmidler til og med 2023, mens Buskerudbyen er avhengig av en forlengelse av avtalen med staten for å få belønningsmidler etter 2021. Byvekstavgifter er foreløpig ikke inngått for Buskerudbyen og Nedre Glomma.

For de største byområdene i Viken kan statlige belønningsmidler inngå som finansiering av tiltak for gående, syklende og kollektivreisende. Dette forutsetter at nullvekstmålet for personbiltrafikken blir oppfylt og at avtaler om belønningsmidler blir forlenget. For Oslopakke 3-området og Nedre Glomma kan bompenger også inngå i finansieringen av slike tiltak. For de fire største byområdene i landet er det i tillegg en ordning med statlig delfinansiering av større høykvalitets kollektivløsninger, bl.a. Fornebubanen.

Handlingsprogram for Oslopakke 3 og for Buskerudbyen rulleres årlig. Dette skjer på våren. Fylkeskommunens forpliktelser i disse byområdene innarbeides årlig i Del 2 av handlingsprogram for samferdsel. Det tilstrebes å innarbeide tilsvarende rutiner for Bypakke Nedre Glomma. Styringsgruppa i Bypakke Nedre Glomma vedtok Fireårig økonomiplan for belønningsmidler 2021-2024 i 2020.

Det forutsettes at staten tar sitt ansvar for utvikling av byene, herunder finansiering av tiltak i de største byene, for å nå mål om nullutslipp og planetens tålegrense innen både person- og godstransport. Viken fylkeskommune vil jobbe for å sikre finansiering av store kollektivprosjekter gjennom en videreføring av spleiselag med staten.

9.10 Alternativ finansiering av gang, sykkel- og kollektivtiltak

I de største byene og tettstedene blir større gang- og sykkelvei- og kollektivtiltak finansiert med midler fra bypakken. I byer og tettsteder hvor det ikke er inngått avtale om bypakke er det behov for å vurdere alternativ finansiering som sikrer framkommelighet for gående, syklende og kollektivtransport f.eks. diverse tilskuddsordninger og bidrag fra grunneiere, utbyggere og kommuner.

Flere av de mindre og mellomstore byene i Viken har betydelige trafikkutfordringer, men er uten tilgang til de samme virkemidlene som de største byområdene. I *Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033* er det lagt opp til en ny tilskuddsordning for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykkel og gange i fem byområder som ikke er aktuelle for byvekstavtale. Ingen av de fem byområdene er i Viken. Viken fylkeskommune ønsker likevel å delta i byutviklingen i mellomstore og mindre byområder for å nå nullvekstmålet. Det forutsettes at kommunene det gjelder også bidrar i dette arbeidet.

I forbindelse med regionreformen som ble satt i verk fra 1. januar 2020 ble de tidligere tilskuddsordningene over Samferdselsdepartementets budsjett til skredsikring av fylkesveier og bygging av gang- og sykkelveier langs fylkeskommunalt og kommunalt veinett innlemmet i rammetilskudds-ordningen. Staten har likevel beholdt enkelte tilskuddsordninger for å påvirke til ønsket handling i kommuner og fylkeskommuner.

Ofte legges det opp til at staten tar en andel av kostnadene og kommuner eller fylkeskommuner bevilger den andre andelen. Eksempelvis er det en mindre tilskuddsordning for konkurransen «Smartere transport» som gjelder mer effektive og miljøvennlige transportløsninger. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har tilskuddsordninger for områdeutvikling i byer. Klima- og miljødepartementet har en rekke mindre tilskuddsordninger, bl.a. til viktige ferdselsårer for friluftslivet. Viken vil benytte seg av disse ordningene.

Bidrag fra utbyggere og grunneiere vil ofte omfatte infrastruktur ved utbygging av nye områder. Som del av en reguleringsplan kan det innføres rekkefølgekrav om at utbygging av et område ikke kan finne sted før tekniske anlegg og samfunnstjenester som bl.a. transport og veinett er tilstrekkelig etablert. Plan- og bygningsloven har også bestemmelser om utbyggingsavtaler som inngås mellom utbygger og kommunen vedr. gjennomføring av kommunal arealplan.

Ved gjennomføringen av Fornebubanen, som er fylkeskommunal infrastruktur, er det inngått avtaler med grunneierne om betydelige grunneierbidrag. En slik avtale må utvikles i samarbeid med kommunen som er arealplanmyndighet. Avtaler om kommunale bidrag til fylkeskommunal infrastruktur i områder der kommunen har betydelige interesser bør utvikles i dialog med kommunen over tid.

Del 2: Prioriteringer i handlingsprogramperioden

10 Drift og vedlikehold på fylkesveinettet

10.1 Økonomiske rammer

Faste driftskontraktene utgjør den klart største posten på driftsbudsjettet, mens utgifter til dekkefornyelse står for den største posten på rammen til vedlikehold. Driftskontraktene representerer i hovedsak en bunden utgift i kontraktsperioden.

De faste kontraktene omfatter i hovedsak rutinemessig driftsoppgaver og mindre vedlikeholdsoppgaver på veinettet. Kontraktene omfatter også inspeksjon og registrering, planlegging av virksomheten, beredskap med hensyn til vinterdrift og generell trafikkavvikling, dokumentasjon, rapportering til fylkeskommunen, informasjon til publikum og andre oppgaver som er nødvendig for drift og vedlikehold av veinettet. Oversikt over de faste kontraktene følger som vedlegg.

I tillegg omfatter driftsrammen utgifter til strøm på vei, offentlige avgifter, drift av trafikkstyrings- og overvåkningsutstyr og andre mindre drifts- og serviceavtaler.

De senere årene, og særlig i 2019 i forbindelse med regionreformen og avviklingen av sams veiadministrasjon, har det skjedd en vesentlig økning i kostnadsnivået på driftskontraktene. Erfaringene fra fornyelse av driftskontraktene i 2020 og første del av 2021, tilsier at prisnivået har stabilisert seg, men ligger fortsatt høyt sammenlignet med tidligere år. Dette skyldes i hovedsak høyere miljø- og klimakrav i nye kontrakter, samt generell kostnadsøkning i markedet.

Vikens fylkeskommune ønsker å prioritere bærekraftige og klimavennlige løsninger i framtidige driftskontrakter. Innføring av andre og eventuelt mer kostnadskrevende løsninger må vurderes i sammenheng med fylkeskommunens øvrige prioriteringer.

10.2 Forutsetninger for gjennomføring

Vikens kontraktportefølje bestående av drifts- og vedlikeholdskontrakter har et stort gjennomføringspotensial, og fylkeskommunen kan dermed effektivt utføre tiltak som innhenting av vedlikeholdsetterslep igjennom bruk av disse kontraktene. Det forutsetter forutsigbarhet i budsjetttrammene slik at det er mulig å planlegge og utføre oppgaver innenfor gitte kontraktsrammer. Videre er det en forutsetning for gjennomføringsevnen at Viken fylkeskommune har handlingsrom til å utføre tiltakene der det er kapasitet i organisasjonen.

Midler som tidligere har vært tilskuddsmidler skal benyttes til skoleveitiltak langs fylkesveinettet.

Ved aktivitet/tiltak som vil påvirke veieiendommens grenser må det utføres en avklaring/sikring av eksisterende eiendomsgrenser. Aktivitet/tiltak utenfor veieiendommen krever tiltredelse ved avtale eller ekspropriasjon med/mot grunneier. Tiltredelse kan ta 9-12 mnd. om ekspropriasjon må benyttes. Nødvendig planavklaring må gjennomføres ved aktivitet/tiltak utenfor fylkeskommunens egen grunn.

11 Drift av kollektivtransport

11.1 Økonomisk handlingsrom

Viken fylkeskommune bruker i dag rundt halvparten av samferdselsbudsjettet på offentlig kjøp av kollektivtransport. Fylket har en plikt til å løse skoleskyss for elever grunnskolene og i videregående skoler. Kommunene yter et tilskudd iht. ordinære billett-takster (enkeltbillett for barn), mens resten finansieres av fylkeskommunen. Siden busstilbudet i distriktene i stor grad er utformet for å løse skoleskyss, utgjør denne plikten en betydelig binding for det samlede kollektivtilbudet. Fylkeskommunen har videre forpliktelser på kollektivområdet innenfor blant annet TT-transport.

Knyttet til bruk av bompenger til kjøp av kollektivtransport i Oslopakke 3 er følgende lagt til grunn¹

«.... bruk av bompenger til drift av lokal kollektivtransport skal være et supplement til den ordinære innsatsen over offentlige budsjetter. Det legges således til grunn at bevilgninger til offentlig kjøp av kollektivtjenester over ordinære budsjetter reelt sett blir opprettholdt minst på samme nivå som i dag.»

Gjennom avtalene med staten i Byvekstavtalen for Osloområdet, Bypakke Nedre Glomma og Buskerudbyen mottas det belønningsmidler. Disse midlene kan benyttes til kjøp av kollektivtransport, og bidrar dermed til å øke det økonomiske handlingsrom. Både Buskerudbyen og Bypakke Nedre Glomma får statlige tilskudd til reduserte billettpriser for kollektivtransport i tillegg til belønningsmidler, og dette innebærer begrensninger i handlingsrommet for å øke billettprisene.

Samlet sett innebærer likevel summen av føringer på området at det vil være begrenset hvor store endringer av kollektivtilbudet som kan skje i handlingsprogramperioden.

Dersom det blir aktuelt for Viken fylkeskommune å utnytte eksisterende ressurser på en annen måte, kan dette skje gjennom å:

- Endre tilbudet (prioritere på annen måte)
- Endre billettpriser/system (tilpasse nye reisevaner, spre rushtrafikken, øke inntekter)
- Utsette gjennomføring av nye satsinger og klima/miljøtiltak

11.2 Forutsetninger for gjennomføring

Kollektivtilbudet bestemmes av de tre kollektivselskapene innenfor de økonomiske rammer og mål som er avtalt med fylkeskommunen, og med billettinntekter som varierer mellom 30 pst. og 50 pst. av inntektene for de ulike selskapene (inkludert skoleskyss).

Fram til i dag har etterspørselen og billettinntektene vært stabile, eller stabilt økende, fra år til år, noe som har gitt selskapene og de tidligere fylkeskommunene forutsigbarhet i gjennomføringsfasen. I årene framover, dvs. i perioden etter korona, kan situasjonen bli mer uforutsigbar. Redusert etterspørsel kan redusere billettinntektene.

¹ (St. meld. Nr. 17 (2008-2009) Om Oslopakke 3 trinn 2)

Dette gjelder både i overgangsperioden etter korona,² og evt. mer varige endringer som følge av nye arbeidsformer og reisevaner.

Kollektivselskapene har 3 måneders varslingsplikt overfor sine operatører hvis de ønsker å endre produksjonen, noe som i praksis betyr at de trenger opp mot et halvt år (inkl. planlegging) for å gjennomføre tiltak.

Økte billettpriser, som et alternativ til kutt i tilbudet, krever tilsvarende lang prosess, fordi dette krever politisk behandling i fylkestinget og må være samordnet med Oslo kommune (Ruter) og staten (jernbane). Det kan også bli behov for nye billettprodukter tilpasset endret etterspørsel, fordi færre vil ønske å reise hver dag basert på månedskort. Dette kan bidra til redusert frafall av kollektivreiser, og dermed også økte inntekter.

Økonomiske utfordringer som følge av koronapandemien har gjort at selskapene på nytt vurderer hvor raskt de er i stand til å gjennomføre nullutslippsmålet innen 2028. Reversering av kontrakter basert på biodiesel vurderes, men dette må samtidig vurderes opp mot varslede økte klimaavgifter som vil gjøre at også vanlig diesel blir dyrere.

Gjennomføring av togavtalen i Østfold og Buskerud-delen av Viken må også finansieres underveis i perioden. Ved at staten betaler for dette, ved omdisponering av vedtatt budsjettramme, ved å øke billettinntektene eller ved en kombinasjon av disse.

² Foreløpige prognoser tilsier et inntektsbortfall på rundt 250 mill. kr eks. mva. de første seks månedene etter at de statlige smittevernrestriksjonene opphører. Dette som en følge av at det tar tid før etterspørselen tar seg opp til nivået før korona. Utfordringen er størst i Ruters område ettersom billettinntektene til Ruter utgjør hele 50 % av driftsbudsjettet deres. Det er p.t. ikke avklart om staten vil dekke (deler av) inntektsbortfallet.

12 Øvrige driftsoppgaver

12.1 Strategisk og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid

Det settes av midler til strategisk og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid (ikke-fysiske tiltak). Noe av midlene går til Trygg Trafikk i Viken for gjennomføring av en rekke tiltak på vegne av fylkeskommunen, ref. samhandlingsavtalen mellom partene.

Det er behov for ressurser til analyser og kunnskapsgrunnlag for trafikksikkerhetssituasjonen i fylket, og formidlingen av denne. Det er også behov for piloter og utvikling av nye holdningsskapende og strategiske tiltak. Det resterende er tiltenkt kommuneregionene. Midler til fysiske tiltak prioriteres på fylkesveinettet basert på kunnskap og dialog med kommuner/kommuneregioner. Fylkeskommunen legger til grunn at de ulike typene trafikksikkerhetstiltak sammen utgjør en helhet og samordnes, slik at fysiske og ikke-fysiske tiltak utfyller hverandre.

12.2 Forskning, pilotering og samarbeid

Det settes av midler til FoU, utredninger og samarbeid for kontinuerlig å utvikle og oppdatere kunnskapsgrunnlag for strategisk planlegging av mobilitet og samferdsel i Viken. Dette innebærer kunnskapsinnhenting, forskningssamarbeid nasjonalt og internasjonalt samt pilotering, med særlig fokus nye teknologiske løsninger som har potensial for å løse mobilitetsutfordringer (jf. Samferdselsstrategien). Her inngår for eksempel reisevaneundersøkelser og analyser for å belyse det offentliges rolle i tilrettelegging av framtidige mobilitetstjenester. Midlene dekker også medlemskapsavgifter og deltakelse i arenaer og samarbeid som er viktige innen strategisk utvikling av mobilitet og samferdsel, inkludert midler til forvaltning av fiskerihavner.

12.3 Øvrige utredninger

I handlingsprogramperioden vil det kunne oppstå behov for analyser og utredninger knyttet til spesifikke geografiske områder i Viken, f.eks. mobilitetsanalyser eller konseptvalgutredninger. Det vil også være behov for større eller mindre utredninger og strategier for utbedring av fylkesveinettet som for utredning for å ivareta driftsutfordringer, veikapital og oppgradere veinett eller kollektivterminaler. Eksempler på dette er istandsetting av strekninger for modulvogntog, forfallsutbedring på høytrafikkerte gater/veier og prioriterte korridorer, skiltfornyning.

13 Investering fylkesvei

13.1 Økonomiske rammer

I handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 er det foreløpig lagt til grunn en videreføring av økonomiplanrammene (ØP) på investeringsbudsjettet for 2021-2024. Endelige rammer vil bli fastsatt gjennom behandling av budsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025 som vedtas i desember 2021, samtidig som handlingsprogrammet.

Det er lagt opp til porteføljestyring av planleggingsprosjekter og utbyggingsprosjekter. For utbyggingsporteføljen er det delporteføljer innenfor hver tiltakstype. De økonomiske rammene vedtas gjennom budsjettprosessen og porteføljene følges opp i tertialrapportene.

13.2 Planleggingsportefølje

Midlene til planlegging inkluderer kostnader til å utarbeide forprosjekter, reguleringsplaner, områdeplaner og ev. kommunedelplaner for prosjekter. Dette omfatter også mulighetsstudier/forprosjekt, der dette er nødvendig for å avklare valg av løsning.

Planleggings- og utbyggingsporteføljene henger sammen når det gjelder prioriteringer. Planleggingsporteføljen har imidlertid et lengre tidsperspektiv enn utbyggingsporteføljen. Planleggingsarbeid dekker også arbeid der bygging vil skje etter 2025.

Reguleringsplanleggingsfasen går normalt over 2-3 år. I tillegg kommer grunnnerverv som tar 1-2 år fra reguleringsplan er vedtatt. Planleggingsprogrammet for første del av perioden er i all hovedsak bestemt ut fra de planene som allerede er igangsatt. Det er ved oppstart av nye planprosjekter mulighetene ligger for å endre prioritering i tråd med vedtatte delmål og satsingsområder.

Planer er i stor grad «ferskvare» og har en begrenset levetid. Behovet for en planreserve må veies opp mot behovet for å ha tilstrekkelig planer til å kunne justere utbyggingsrekkefølgen dersom det oppstår uforutsette behov. Det bør derfor settes av midler til planlegging slik at det også blir mulig å opparbeide en planreserve.

Gjennom innspill til handlingsprogrammet har det allerede kommet mange forslag til konkrete prosjekter, disse er strukturert og grovsortert. I høringsperioden forventer vi at kommuner/regioner også kommer med ytterligere innspill til prosjekter. Den endelige planleggingsporteføljen i Viken vil være et resultat av prosjektenes måloppnåelse, Viken sine økonomiske rammer og planleggingskapasitet.

Tilleggsavtale til byvekstavtalen for Osloområdet er under forhandling. Enighet om en tilleggsavtale vil åpne for at statlige midler til kollektiv/tiltak for gående og syklende i byvekstavtalen kan finansiere også fylkeskommunale tiltak. Sammenhengende gang- og sykkelveier over kommunegrenser er eksempel på slike tiltak. Det vil være en forutsetning at fylkeskommunen selv bekoster planarbeidet knyttet til aktuelle prosjekter. Dette kan tilsi at man bør være spesielt nøye med å sikre nok planleggingsmidler.

Hele planleggingsporteføljen framkommer i vedlegg (kap. 14.1). Planleggingsporteføljen består av forslag til prosjekter, og det kan forekomme endringer i prioriteringene senere.

Innenfor planleggingsporteføljen er det også satt av midler til samlepost for planlegging og/eller prosjektering av mindre tiltak.

Aktuelle tiltak under samlepost kan være

- Planlegging av utbyggingsprosjekter
- Mulighetsstudier/piloter
- Strategisk grunnnerv
- Oppmåling av grenser for vei som ikke dekkes av andre poster

13.3 Utbyggingsportefølje

Hovedtrekk i foreslåtte prioriteringer

I arbeidet med å vurdere prosjekter som skal inn i handlingsprogrammet er det tatt utgangspunkt i innspill fra kommuneregionene og de vurderingene som er lagt til grunn tidligere i Østfold, Akershus og Buskerud, samt for Jevnaker, Lunner og Svelvik kommuner som er nye kommuner i Viken fylkeskommune. Prosjektene er sett opp mot måloppnåelse for delmål og satsingsområder omtalt i kap. 9.1. For hver tiltakstype er det valgt prosjekter som vil bidra til en best mulig samlet måloppnåelse for Vikens fylkesveinett i perioden 2022-2025.

Planstatus og reguleringsplanvedtak er avgjørende for når utbyggingsprosjekter kan starte opp. Prosjekter som kommer tidlig i perioden er i større grad påvirket av tidligere prioriteringer. Prosjekter det allerede er igangsatt planlegging på, står seg likevel godt opp mot satsingsområdene og delmålene som gjelder for handlingsprogrammet. Prosjekter der planleggingsarbeidet ikke er igangsatt enda, vil tidligst kunne bygges mot slutten av handlingsprogramperioden.

Følgende overordnede prinsipper er lagt til grunn i prioriteringer av tiltak til utbyggingsporteføljen for Handlingsprogram samferdsel 2022- 2025:

- Prosjekter med god samlet måloppnåelse og som snart er klare for utbygging er prioritert for å sikre god gjennomføringsevne.
- Prosjekter som må gjennomføres for å kunne opprettholde framkommeligheten på regionale strekninger/strekninger med høy trafikk.
- På strekninger med lav trafikkmengde vil prosjekter prioriteres dersom veistandarden er til særlig hinder for næringsliv og lokale brukere av veien.
- Utbedring av flaskehalser (bruer) på veier med regional funksjon er prioritert selv om disse får lav samlet måloppnåelse
- God variasjon mellom små og store prosjekter og hensiktsmessig spredning av prosjekter over tid

Tabellen under viser prosentvisfordeling på ulike tiltakstyper i handlingsprogramperioden. Et enkelt prosjekt vil ofte bidra til måloppnåelse innenfor flere tiltakstyper. Prosjektet er lagt under den tiltakstypen som hoveddelen av prosjektet tilhører.

Innhenting av forfall er prioritert høyt, og den samlede innsatsen fylkeskommunen har på dette området vil bestå av tiltak under flere tiltakstyper. I tillegg til tiltakstypen forfallsinnhenting gjelder dette spesielt større og mindre utbedringer, samt ny vei. Tiltak for gående og syklende er prioritert høyt i handlingsprogrammet. Gang- og sykkelveiprosjekter gir ofte bedre løsninger også for trafiksikkerhet og kollektivtransport. Tiltakstypene er nærmere omtalt i de neste avsnittene.

For å sikre tilstrekkelig fleksibilitet opprettes det samleposter for alle tiltakskategorier unntatt nye veianlegg og store utbedringstiltak, jf. omtale av samleposter i del 1.

Tiltakstype	Rammer i HP 2022-2025 1000 (2021-) kr inkl. mva.	Andel (%)
Forfallsinnhenting	1 179 000	27 %
Mindre utbedringer	279 000	6 %
Tilrettelegging for gående og syklende	1 406 000	33 %
Trafikksikkerhetstiltak	218 000	5 %
Kollektivtiltak	231 000	5 %
Store utbedringstiltak inkl. bru og tunnel	614 000	14 %
Ny vei	25 000	1 %
Planlegging	345 000	8 %
Totalsum	4 297 000	100 %

Tabell 1 Rammer pr tiltakstype

Det presiseres at tabellen gjelder investering fylkesvei, dvs. fylkeskommunale midler og bompenger til lokale tiltak i Viken. Bompenger til lokale tiltak vedtas som sekkepost av styringsgruppen i Oslopakke 3, og prioriteringen av midlene besluttet i praksis av fylkestinget alene

I tillegg til disse midlene foretas det også investeringer til større kollektivtiltak som Fornebubanen m.m. Dette er bompenger til kollektivtiltak gjennom Oslopakke 3. Prioriteringen av disse midlene vedtas av styringsgruppen i O3, med tilslutning fra fylkestinget. Den totale satsingen til kollektivtiltak er dermed større enn det som framkommer i tabell 1. (Se for øvrig kap. 5.4 Gående, syklende og kollektivtransport og kap. 14.3 Tabeller basert på gjeldende ØP, Investeringsbudsjett)

Forfallsinnhenting

Forfallsinnhenting er ett av fire satsingsområder i HP samferdsel. Det er også et tydelig uttrykt satsingsområde i Viken. Det er derfor et tiltaksområde som prioriteres høyt. Dersom driftsrammen til fylkesveier holdes på dagens nivå er det behov for om lag 400 mill. kr (inkl. mva.) pr år til forfallsinnhenting over investeringsrammen for at vedlikeholdsetterslepet i Viken ikke skal øke.

Det vil ligge et element av forfallsinnhenting i flere av utbyggingstiltakene som gjennomføres. Det er likevel valgt å synliggjøre forfallsinnhenting som en egen tiltakstype for prosjekter hvor hoveddelen av tiltaket omhandler forfallsinnhenting.

De fleste tiltakene som er prioritert under tiltakstype forfallsinnhenting gjelder brutiltak. Det er uavklart omfang for flere av bruprojektene, og det er nødvendig med forprosjekt for å avklare om det er tilstrekkelig å rehabilitere brua, eller om det må bygges ny.

Forfallsinnhenting	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 181 Ny Eidsvoll bru over jernbanen	Eidsvoll	by	
Fv. 159 Blåkollen tunnelrehabilitering	Lørenskog	korridor	
Fv. 1084 Ørmen bru	Fredrikstad	distrikt	
Fv. 116 Borge bru (midl. tiltak)	Fredrikstad	korridor	
Fv. 381 Oppgradering Veum-Solli	Fredrikstad	distrikt	
Fv. 120 Huls bru	Indre Østfold	korridor	
Fv. 1218 Gjøby bru	Rakkestad	distrikt	
Fv. 114 Østre Trøsken bru	Sarpsborg	korridor	
Fv. 1186 Grimsøy bru	Sarpsborg	distrikt	
Fv. 167 Bleikervegen over E18 og fv. 1446 Drengsrud over E18	Asker	by	
Fv. 2692 Vear bru	Asker	distrikt	
Fv. 283 Rehabilitering Bragernestunnelen	Drammen	by	
Fv. 40 Grettefoss bru	Flesberg	korridor	
Fv. 287 Tingstad bru-Tukudalen	Modum og Sigdal	distrikt	
Fv. 40 Støttekonstruksjoner, Norevegen	Nore og Uvdal	distrikt	
Samlepost	Alle kommuner		

Tabell 2 Forfallsinnhenting

To større rehabiliteringsprosjekter for tunnel er prioritert. Dette gjelder fv. 159 Blåkollen tunnel i Lørenskog, og fv. 283 Bragernestunnelen i Drammen. En høy andel av midler avsatt til forfallsinnhenting vil medgå til disse tiltakene. I tillegg ligger det oppgradering av fylkesveistrekninger under denne tiltakstypen.

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

- Forarbeid asfaltering
- Veifundament/veikropp, drenering/grøfter/stikkrenner
- Forprosjekt for tiltak på bruer
- Mindre forfallstiltak på bruer og tunneler
- Naturmiljøtiltak (tiltak for bedring av vandringshindre, tømning/rengjøring av gatesandfang, utbedring av fordrøyningsbasseng mv.)

Samleposten vil i stor grad medgå til å innhente forfall på veielementer og i mindre grad til konstruksjoner, som bru og tunnel.

Mindre utbedringer

Prosjektene under tiltakstype mindre utbedringer er i stor grad tiltak som omfatter nødvendig vedlikehold av veinett med regional funksjon. Det er viktig å opprettholde framkommeligheten på regionale strekninger/strekninger med høy trafikk. Det prioriteres også utbedring av mindre tiltak på strekninger hvor det har oppstått behov som følge av utgliding av vei knyttet til dårlige grunnforhold.

Mindre utbedringer	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 2300 Hadelandsveien: Jernbaneundergang Grua	Lunner	korridor	
Fv. 1382 Høgstvetveien - kvikkleire/erosjonssikring	Ås	distrikt	
Fv. 1385 Replanting trær Kongeveien	Ås	distrikt	
Fv. 319 Svelvikveien **)	Drammen	by	
Fv. 203 Austvoll bru **)	Flå	distrikt	
Fv. 285 Asdøla bru **)	Lier	distrikt	
Fv. 7514 Nøsteveien, omlegging VA	Lier	by	
Fv. 287 Linderud Bru - Sundbakken **)	Sigdal	distrikt	
Samlepost	Alle kommuner		

Tabell 3 Mindre utbedringer

**) Bundne prosjekter

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

- Støy (utredning og fysiske tiltak)
- Veilys
- Ras- og skredsikringstiltak
- Andre miljøtiltak (rasteplasser mv.)

Tilrettelegging for gående og syklende

Viken fylkeskommune satser på utbygging av nye gang- og sykkelveier, og vil i tillegg benytte et bredt spekter av virkemidler for å bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende langs fylkesveinettet. Tiltak for gående og syklende langs fylkesveinettet er i stor grad rettet mot trygging av skoleveier slik at barn kan gå eller sykle selvstendig og trygt til skolen. Viken fylkeskommune skal også prioritere tiltak som bidrar til at flere skal sykle og gå til arbeid og fritidsaktiviteter, spesielt i og rundt de større byområdene. Samtidig skal strekninger som bidrar til et sammenhengende nett prioriteres.

Tilrettelegging for gående og syklende	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 169 Fortau Momoen sentrum - Momoen - Løken **)	Aurskog-Høland	distrikt	O3
Fv. 236 Nordre Mangen: Lierfoss-Haneborg skole **)	Aurskog-Høland	distrikt	O3
Fv. 33 GSV Feiring sentrum *)	Eidsvoll	distrikt	
Fv. 505 Nyvegen: Bønsmoen skole til Bønsdalvegen	Eidsvoll	distrikt	O3
Fv. 120 Gjerdrumsvegen: Klampenborg-Leikvoll	Gjerdrum/Lillestrøm	korridor	O3
Fv. 1481 Eidsvegen: Meieriveien - Blaker kirke	Lillestrøm	distrikt	O3
Fv. 1533 Sagdalen - Nitelva bru Strømsveien (Sagdalen) Kollektivfelt og GSV	Lillestrøm	by	O3

Tilrettelegging for gående og syklende	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 2284 Myllavegen, Muttastien - Sveavegen, fortau	Lunner	distrikt	
Fv. 120 Mauravegen: Maura/Bispeli - Stensgårdvegen	Nannestad	distrikt	O3
Fv. 1611 GSV Preståsvegen **)	Nannestad	distrikt	O3
Fv. 241 Hønenkrysset - Putten, utbygging **)	Ringerike	distrikt	
Fv. 120 Kisaveien: Jødalsvegen-Skrythagen	Ullensaker	korridor	O3
Fv. 1496 Trondheimsveien GSV Revestien	Ullensaker	distrikt	O3
Fv. 120 GSV Krona - Holt **)	Enebakk	distrikt	O3
Fv. 108 Gsv Troll dalen - ny Kjøkkøysund *)	Fredrikstad	korridor	
Fv. Huseby - Bakker bru **)	Frogn	distrikt	O3
Fv. 1270 Henstad alle	Indre Østfold	by	
Fv. 119 Billmannsbakken - Støtvig hotell	Moss	distrikt	
Fv. 119 Dilling - Vang	Moss	distrikt	
Fv. 120 Gsv ved Rødsund	Moss og Våler	korridor	
Fv. 157 Flaskebekk-Granholt	Nesodden	distrikt	O3
Fv. 1372 Oppegårdveien: Dalstunet-Langhusveien	Nordre Follo	by	O3
Fv. 118 Undergang ved Tune kirke	Sarpsborg	by	BNG
Fv. 152 Ås sentrum - NMBU	Ås	by	O3
Fv. 2688 Bøveien	Asker	distrikt	
Fv. 168 Griniveien, Nordveien - Hosletoppen	Bærum	by	O3
Fv. 610 Fortau Vollsveien	Bærum	by	O3
Fv. 2722 Konnerudgata, Hallermoveien N - Hallermoveien S	Drammen	by	
Fv. 2729 Øvre sund-bru – Landfalløybrua **)	Drammen	by	BBY
Fv. 2731 Buskerudveien; Landfalløybrua - Vinnes	Drammen	by	BBY
Fv. 283 GSV Vinnes	Drammen	by	
Fv. 2704 Nøsteveien, Kirkeveien-Jensvollveien	Lier	by	BBY
Fv. 35/68 Vestfossen sentrum	Øvre Eiker	by	
Samlepost	Alle kommuner		

Tabell 4 Tilrettelegging for gående og syklende

*) Prosjekter som forutsetter ekstern finansiering

**) Bundne prosjekter

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

- Mindre tiltak for sykkel inkl. asfaltering («sykkelveiinspeksjoner»)
- Tellepunkt for sykkel
- Sykkelparkering

Trafikksikkerhetstiltak

Nullvisjonen er en nasjonal satsing. Ambisjonen i NTP er maks 350 drepte og hardt skadde i 2030, herav maks 50 drepte. Dette innebærer en halvering i forhold til i dag. De aller fleste ulykkene skjer på fylkesveinettet, og det er høyere risiko å ferdes på fylkesveinettet enn på riksveinettet.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Viken skjer gjennom utforming av planer og bygging av prosjekter, hvordan veiene driftes og vedlikeholdes, gjennom forfallsinnhenting og i arbeidet som gjøres gjennom ansvaret for § 40 i Veitrafikkloven. Det er derfor kun mindre trafikksikkerhetstiltak som gjennomføres under tiltaksområdet «trafikksikkerhetstiltak».

Trafikksikkerhetstiltak	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 240 og E16 Krysningsspunkt og bussholdeplasser	Jevnaker	korridor	
Fv. 177 Vormsundv. x fv. 173 Hvamsv. - kryssutbedr **)	Nes	distrikt	
Fv. 116 x fv. 1104 Torp	Fredrikstad	korridor	
Fv. 316 x kv Peer Gynts vei	Moss	by	
Fv. 120 x fv. 115 ved Rødsund	Våler	korridor	
Fv. 167 Kryssutbedring Bleikerveien	Asker	by	
Fv. 285 Kjellstad - Skaret	Lier	korridor	
Samlepost	Alle kommuner		

Tabell 5 Trafikksikkerhetstiltak

**) Bundne prosjekter

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

- Strakstiltak etter ulykker
- Forebyggende tiltak
- Mindre tiltak ved gårdstun
- Oppsetting og utskifting av veiutstyr (rekkverk, skilt mv.)

Kollektivtiltak

Viken fylkeskommune prioriterer gjennomføring av tiltak for å få flere til å reise miljøvennlig ved å gå, sykle og kjøre kollektivt. Kollektivinfrastrukturtiltak som bedrer framkommeligheten for kollektivtrafikken i byområdene og som dermed bidrar til nullvekstmålet er viktig å prioritere. I all hovedsak ligger større kollektivtiltak innenfor områdene til byvekstavtalene/ bypakkene og prioriteres i den sammenheng. Under denne tiltakstypen vil det utover tiltak i bypakkene ligge mindre investeringstiltak for kollektivtrafikken i andre områder av Viken fylkeskommune.

Kollektivtiltak	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 159 Kollektivfelt Olavsgaard - Nordbyveien x 22	Lillestrøm	korridor	O3
Diverse holdeplassoppgraderinger Romerike del 3	Lørenskog	distrikt	O3
Fv. 159/352 kollektivfelt ved Visperud	Lørenskog	korridor	O3
Fv. 290 Osloveien x Kv.3700 Bredalsveien (USN-krysset) **)	Ringerike	distrikt	
Fv. 120 Kollektivtiltak langs Nedre Rælingsveg mot x rv 159	Rælingen	korridor	O3
Fv. 120 Proaktiv trafikkstyring Nedre Rælingvei	Rælingen	korridor	O3
Fv. 1114 Holdeplass ved Jøtul	Fredrikstad	by	BNG
Fv. 130 Ensidig kollektivfelt Begby - Rakkestadsvingen	Fredrikstad	by	BNG
Fv. 130 Etablere snumulighet/endeholdeplass for busslinje 5	Fredrikstad	by	BNG
Utbedring holdeplasser på Dyrløkke	Frogn	by	O3
Fv. 124 Holøsåsen holdeplass	Rakkestad	distrikt	
Fv. 118 Skjebergveien - Oppgradering holdeplasser	Sarpsborg	by	BNG
Fv. 152 Gateterminal Ås	Ås	by	O3
Fv. 152 kollektivframk. Meierikrysset-Sentralholtet	Ås	by	O3
Bussframkommelighet Asker, Slemmestadveien og Røykenveien	Asker	by	O3
Fv. 1436 Lenken bru, kollektivframkommelighet	Asker	by	O3
Bussframkommelighet ASP 3 kryss i Drammen	Drammen	by	
Bussframkommelighet Drammen sentrum, prioriterte strekninger	Drammen	by	
Samlepost	Alle kommuner		

Tabell 6 Kollektivtiltak

**) Bundne prosjekter

Aktuelle tiltak under samlepost kan være:

- Utbedring av holdeplasser (universell utforming, leskur etc.).
- Tilrettelegging for snuplass/innfartsparkering.
- Mindre tiltak for leddbuss/el-buss (på grunn av svingradier o.l.).
- Andre mindre framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken

Store utbedringstiltak inkl. bruer og tunneler

Store utbedringstiltak inkl. bru og tunnel	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 33 Skreikampen *)	Eidsvoll	korridor	
Fv. 120 Storgata Lillestrøm **)	Lillestrøm	by	O3
Fv. 279 Ny Gardervei **)	Lillestrøm	by	
Fv. 108 Kjøkkøysund bru *)	Fredrikstad	korridor	
Fv. 109 Råbekken - Torsbekkdalen ***)	Fredrikstad/ Sarpsborg	by	BNG
Fv. 317 Kanalbrua og Helgerødgate *)	Moss	by	
Fv. 152 Kirkeveien i Ski	Nordre Follo	by	O3
Fv. 118 Ny Sarpsbru ***)	Sarpsborg	by	BNG

Tabell 7 Store utbedringstiltak inkl. bruer og tunneler

*) Prosjekter som forutsetter ekstern finansiering

**) Bundne prosjekter

***) Prosjekter som er forutsatt bompengefinansiert gjennom Bypakke Nedre Glomma

Tiltakstype Store utbedringsprosjekter omfatter i stor grad kostnadskrevenne prosjekter hvor Viken fylkeskommune i liten grad har mulighet til å finansiere prosjektet over investeringsbudsjettet alene. Det vises til kap. 9.7, 9.8 og 9.9 for utdypende omtale.

- Fv. 33 Skreikampen (Eidsvoll). Rassikringsprosjekter/utbedring på fv. 33, Skreikampen (etappe 1). Prosjektet har tidligere prinsippvedtak om bompengefinansiering. Prosjektet ses i sammenheng med Fv. 33 Byrudberga (etappe 2) og Fv. 33 GSV Feiring sentrum som også skal finansieres over denne bompengeordningen.
- Fv. 152 Kirkeveien i Ski (Nordre Follo). Prosjektet omfatter utvidelse til tre felt, der det nye feltet bli kollektivfelt inn mot kryssene i hver retning. Videre inngår tosidig tilbud for gående og syklende. Dette prosjektet inngår i Oslopakke 3 og ligger inne med midler i O3s handlingsprogram. Reguleringsplanen har vært på høring og ventes vedtatt i 2021.
- Fv. 108 Kjøkkøysund bru (Fredrikstad). Fv. 108 er eneste veiforbindelse til Hvaler kommune. Brua er i dårlig stand, og det er innført begrensninger for tyngre kjøretøy. Reguleringsplan for ny bru er klar for offentlig ettersyn. Reguleringsplanen omfatter også gang- og sykkelvei fra Trollaldalen til Kjøkkøy. Finansiering må derfor drøftes og avklares gjennom handlingsprogrammet.
- Fv. 109 Råbekken-Torsbekkdalen (Fredrikstad/Sarpsborg). Prosjektet inngår også i Bypakke Nedre Glomma, og er høyt prioritert her. Det omfatter bygging av kollektiv-/sambruksfelt og sammenhengende høystandard tilbud for gående og syklende mellom de to byene. Det foreligger vedtatt plan for delen nærmest Sarpsborg, og reguleringsforslag for resten av strekningen (har vært på høring, men er ikke vedtatt enda). Det vurderes nedskalering av prosjektet ut fra gjeldende reguleringsplan. Prosjektet fv. 109 4. arm i rundkjøring ved Råbekken må sees i sammenheng med endelig løsning for hovedprosjektet. Det vil kunne være aktuelt å slutføre byggeplanlegging og gjennomføre andre oppstartsaktiviteter i handlingsprogramperioden.

- Fv. 118 Ny Sarpsbru (ny bru over Glomma i Sarpsborg). Dette er et prosjekt i Bypakke Nedre Glomma, og er et av de høyest prioriterte prosjektene i pakka. Dagens brustrekning, som består av fem bruer, ble i 2016 angitt å ha en restbrukstid for tyngre kjøretøy på 10 år. Det betyr at en ny bru bør stå ferdig rundt 2026/27. Prosjektet har ikke vedtatt kommunedelplan pga. innsigelse, og det må påregnes 2-3 år til reguleringsplanlegging. Det er mulig prosjektet kan starte byggeplanlegging i handlingsprogramperioden.
- Fv. 317 Kanalbrua og Helgerødgata (Moss). Prosjektet omfatter tiltak for å bedre framkommeligheten for kollektivtransport i Helgerødgata, og bedre framkommelighet for buss og sykkel over kanalen. Videre er det behov for ny bru over kanalen, siden dagens Kanalbru er utsatt for materialtretthet i stålet, og må skiftes ut for å unngå bruksrestriksjoner for tunge kjøretøy på sikt. Prosjektet er på planstadiet, det gjennomføres et forprosjekt i 2021 som avklarer løsning, reguleringsplanarbeid starter 2022. Byggeplanlegging vil kunne starte i handlingsprogramperioden.

Ny vei

I Samferdselsstrategien heter det: «Drift, vedlikehold, istandsetting og utbedring av eksisterende infrastruktur skal prioriteres framfor å bygge ny vei». Det skal derfor være helt spesielle grunner dersom det skal prioriteres tiltak innenfor denne tiltakstypen. Dette er også kostnadskrevenne prosjekter hvor Viken fylkeskommune forutsetter ekstern finansiering i tillegg til en fylkeskommunal andel.

Ny vei	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 156 Bråtan - Tusse *)	Frogn	korridor	

Tabell 8 Ny vei

*) Prosjekter som forutsetter ekstern finansiering

Fv. 156 Bråtan-Tusse (Frogn). Prosjektet omfatter ny hovedatkomstvei til Nesodden og Nordre Frogn. Prosjektet består av tre deler, ny fv. 156 Bråtan-Tusse (tunnelprosjekt), fv. 156 gang- og sykkelvei mellom Tusse - Dal skole og fv. 156 gang- og sykkelvei mellom Glenne veiskille og Grøstad. Fv. 156 Bråtan-Tusse er beredskapsvei for Nesodden og nordre Frogn. Det er derfor særs viktig at prosjektet bygges. Reguleringsplan ventes vedtatt 2021. Det foreligger prinsippvedtak om bompengefinansiering.

13.4 Forutsetninger for gjennomføring

Kapasitet for gjennomføring av planlegging og utbygging av prosjekter er lagt til grunn i prioriteringen av prosjekter som skal inngå i handlingsprogrammet. De fleste prosjektene som skal finansieres innenfor investeringsrammen er avhengige av vedtatt reguleringsplan. Prosjekter der planarbeidet ikke er igangsatt enda, vil tidligst kunne bygges mot slutten av handlingsprogramperioden.

For flere av de store veianleggene er disse planlagt i en sammenheng med utbygging av tilliggende strekninger og trafikkomlegginger. Samtidig forutsetter realisering av disse prosjektene en samfinansiering/brukerfinansiering som ikke avklart. Disse prosjektene bør vurderes på nytt ut fra nye rammebetingelser og muligheter for gjennomføring.

Gjennomføring vil videre avhenge av kapasitet generelt i markedet og intern prioritering av ressurser.

Det kan være aktuelt med spleiselag for å finansiere mindre tiltak. Dette kan for eksempel være tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak eller mindre utbedringer. Mindre beløp til slike spleiselag kan dekkes innenfor samleposten i vedkommende tiltakskategori.

For at midlene i samlepostene blir brukt, og at det er de rette tiltakene som gjennomføres, er det en forutsetning at ansvaret for å avdekke og prioritere aktuelle tiltak blir tydelig og at det settes kriterier for hva som er aktuelle tiltak innenfor den enkelte samlepost. Videre må årlig tildeling av pottene fordeles til konkrete tiltak på et tidspunkt som gjør at tiltakene kan innarbeides i arbeidsprogrammet for den enhet som skal gjennomføre.

14 Vedlegg

14.1 Planleggingsportefølje

Denne planleggingsporteføljen viser prosjekter hvor det er lagt til grunn kun planleggingsaktivitet 2022-2025. Planleggingsporteføljen er foreløpig. Det er usikkerhet rundt flere av prosjektene. Det vil bli arbeidet videre med porteføljen, og den vil rulleres i løpet av handlingsprogramperioden.

Planleggingsprosjekter	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Forfallsinnhenting			
Fv. 154 Vikslora bru	Enebakk	korridor	
Fv. 116 Borge bru (NY bru)	Fredrikstad	korridor	
Fv. 220 Kirkebøen bru	Halden	korridor	
Fv. 1122 Hvalsund bru	Hvaler	distrikt	
Fv. 1016 Bjaberg bru	Indre Østfold	distrikt	
Fv. 1424 Fekjan - Utglidning med mulig kvikkleire mot Neselva	Asker	distrikt	
Fv. 40 Aslefet bru	Flesberg	korridor	
Fv. 2757 Smedbrua	Kongsberg	distrikt	
Fv. 40 Sporan bru	Nore og Uvdal	korridor	
Fv. 40 Mykstufoss bru	Rollag	korridor	
Fv. 287 Nedre Eggedal-Eggedal	Sigdal	distrikt	
Mindre utbedringer			
Snødeponi	Bærum	distrikt	
Tilrettelegging for gående og syklende			
Fv. 1593 Sessvollveien mot Dal stasjon, Eidsvoll	Eidsvoll	distrikt	O3
Fv. 1496 Trondheimsveien, Gamleveien - Lindebergveien	Lillestrøm	korridor	O3
Fv. 171 Blakervegen: Haglundveien/Haglund bru – Eidsvegen/Blaker	Lillestrøm	distrikt	O3
Fv. 382 GSV Branderudveien nord - Flaenveien	Lillestrøm	distrikt	O3
Fv. 2278 Grindvollinna, Heimly - fv. 2294 Lunnerlinna	Lunner	distrikt	
Fv. 2300 Roalinna til stasjonen.	Lunner	distrikt	
Fv. 1603 Åsvegen, forprosjekt for å velge delstrekninger for regulering	Nannestad	distrikt	O3
Fv. 177 Vormsundveien bru over Glomma g/s-løsning	Nes	distrikt	O3
Fv. 1543 Sagstuveien, Nittedal	Nittedal	distrikt	O3
Fv. 1496 Trondheimsveien, Cathinka Guldbergsvei - Gotaasalleen - fv. 178 Storgata	Ullensaker	by	O3
Fv. 107 Gsv Lunds gartneri - Byens marker	Fredrikstad	distrikt	
Fv. 108 Mosseveien Simo - Fjeldberg	Fredrikstad	by	BNG

Planleggingsprosjekter	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Fv. 1094 Lervikvegen	Fredrikstad	distrikt	BNG
Fv. 116 Skåra - Manstad	Fredrikstad	distrikt	
Fv. 108 Sykkelvei inn mot Skjærhalden	Hvaler	korridor	
Fv. 119 Sykkeltilrettelegging Øreveien-Carsten Ankers gate	Moss	by	
Fv. 1368 Kråkstadveien: Åsveien-Ellingsrudveien	Nordre Follo	by	O3
Fv. 349 Gsv Karlshus - Tomb	Råde	distrikt	
Fv. 1164 Bryggeriveien, inkl. sykkelfelt i Nordkappsgate	Sarpsborg	by	BNG
Fv. 118 Grålum - Sarpsborg sentrum, sykkel	Sarpsborg	by	BNG
Fv. 581 - Nordbyveien	Sarpsborg	by	BNG
Fv. 1356 Gsv Pepperstad skog-Vestby sentrum	Vestby	distrikt	O3
Fv. 1623 Stasjonsveien - Dragveien - Høvikveien	Bærum	by	O3
Fv. 168 GS Griniveien, Hosletoppen - gml. Ringeriksvei	Bærum	by	O3
Fv. 2704 GSV Engene - Tomineborgveien	Drammen	by	
Fv. 2708 Baker Thons alle - Stormoen	Drammen	by	
Fv. 2757 Lurdalsveien, Konvallveien til Eikerveien	Kongsberg	by	BBY
Fv. 2774 Fortau, Baneveien fra Eikerveien og retning Kongsberg stasjon	Kongsberg	by	BBY
Fv. 286 Drammensveien fra rundkjøring til Henckelmyra til Lurdalsveien	Kongsberg	by	BBY
Fv. 2832 Heggenveien	Modum	distrikt	
Kollektivtiltak			
Fv. 120 og fv. 1496 Kollektivtiltak Skedsmokorset	Lillestrøm	korridor	O3
Fv. 120, Storgata Nord Lillestrøm	Lillestrøm	by	O3
Fv. 1533 Jonas Lies gate Kollektivfelt	Lillestrøm	by	O3
Fv. 1519 Solheimveien, Visperud, Kollektivfelt og GSV	Lørenskog	korridor	O3
Fv. 290 Osloveien, Hønefoss Ringerike	Ringerike	by	
Fv. 108 Kråkerøybrua-Fuglevik (inkl sykkeltilrettelegging)	Fredrikstad	by	BNG
Fv. 109 Fredrikstad sentrum/Grønli - Råbekken	Fredrikstad	by	BNG
Fv. 117 Ørebekk-Ålekilene (inkl mindre tiltak for gående)	Fredrikstad	by	BNG
Fv. 118 Holdeplass Carsten Ankers gate	Moss	by	
Fv. 152 Åsveien i Ski	Nordre Follo	by	O3
Fv. 1436 Drammensveien, Ånnerudveien-Borgenveien	Asker	by	O3
Fv. 283 Busstrase Travbanen - nye sykehus/Fjordbyen	Drammen	by	
Fv. 283 Etablering av holdeplass Buskerud storsenter	Drammen	by	
Fv. 40 Thornes vei, etablering av sentrumsholdeplass	Kongsberg	by	
Store utbedringstiltak inkl. bru og tunnel:			
Fv. 33 Byrudberga *)	Eidsvoll	korridor	
Ny bru over Glomma i Fredrikstad	Fredrikstad	by	BNG
Fv. 319 Ny Svelvikvei Rundtom-Solumstrand (del 1) *)	Drammen	by	

Planleggingsprosjekter	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Ny vei			
Fv. 319 Ny Svelvikvei Tørkop-Eik (del 2) *)	Drammen	korridor	
Fv. 287 Åmot-Kjøreplass bru (avkjøring Sigdal) *)	Modum	korridor	

Tabell 9 Planleggingsportefølje

*) Prosjekter som forutsetter ekstern finansiering

14.2 Marginalliste

	Kommune	by/ distrikt/ korridor	Aktuell for O3/ BBY/ BNG
Forfallsinnhenting			
Fv. 130 Skjærvika - Solbergårnet, inkl. to kryss (strekning)	Fredrikstad	korridor	
Fv. 108 Asmalsund bru	Hvaler	korridor	
Fv. 128 Fossum bru	Indre Østfold	korridor	
Fv. 112 Sollikrysset (bru over E6)	Sarpsborg	korridor	
Tilrettelegging for gående og syklende			
Fv. 1584 Hjeravegen, Eidsvoll	Eidsvoll	distrikt	O3
Fv. 506 Dønnumskia: kryss fv.181/ Eidsvollvegen - kryss Vegamotrabben	Eidsvoll	distrikt	O3
Fv. 1538 Fugleåsen	Nittedal	distrikt	O3
Fv. 179 Hauersesterveien: Hauersester bru-Nordkisa	Ullensaker	korridor	O3
Fv. 458 Kisavegen	Ullensaker	distrikt	O3
Fv. 451 Enhusveien	Fredrikstad	by	BNG
Fv. 114 Sykkeltiltak i Greåkerdalen	Sarpsborg	by	BNG
Fv. 1436 Kirkeveien og fv. 1436 Knud Askers vei	Asker	by	O3
Fv. 2732 Mjøndalen sentrum fortau. Drammensveien fra rundkjøring til fv. 2708 til Arbeidergata	Drammen	by	BBY
Fv. 37 Jondalen	Kongsberg	distrikt	
Trafikksikkerhetstiltak			
Fv. 119 x fv. 1066 ved Rygge kirke	Moss	distrikt	
Fv. 279 Gsv Slangsvoldveien	Råde	distrikt	
Fv. 120 Gsv Middagsåsen - Folkestad	Våler	korridor	
Kollektivtiltak			
Fv. 245 Opprustning av bussholdeplasser og krysningspunkt	Jevnaker	korridor	
Fv. 1519 Solheimveien, Lørenskog, Kollektivfelt	Lørenskog	korridor	O3
Fv. 1410 Utbedring holdeplassen Hellvikskog	Nesodden	distrikt	O3
Fv. 2517 Snurondell Lommedalen	Bærum	by	O3

Tabell 10 Marginalliste

14.3 Tabeller basert på gjeldende ØP

Driftsbudsjett

Basert på gjeldende ØP. Endelige rammer vil bli oppdatert v budsjettbehandling.

1000 (2021-) kr (eks. mva.)

Driftsramme (1000 kr)	2022	2023	2024	2025	SUM 22-25
Fylkesvei	1 118 389	1 117 329	1 117 329	1 117 329	4 470 376
Kollektivtransport	2 046 041	2 047 101	2 047 101	2 047 101	8 187 344
Lønn og drift rådsområdet	203 338	203 339	203 339	203 339	813 355
Foreløpig ufordelt budsjettssaldering	-57 115	-83 726	-84 003	-84 003	-308 847
Sum a)	3 310 653	3 284 043	3 283 766	3 283 766	13 162 228
Belønningsmidler Ruter b), Brakar c), ØKT d)	83 000	83 000	0	0	166 000
Andre belønningsmidler b)	1 000	9 000	0	0	10 000
Tilskudd til reduksjon av billettpriser e)	41 200	41 200	41 200	41 200	164 800
Oslopakke 3-midler	456 000	463 000	442 000	442 000	1 803 000
Midler fra staten	27 323	27 323	27 323	27 323	109 292
Sum eksterne midler f)	608 523	623 523	510 523	510 523	2 143 800

a) Det er gjennom NTP 2022-2033 foreslått ekstramidler til fylkeskommunene. Fordeling mellom fylkeskommunene er ikke vedtatt, men det antas at rammene til Viken økes med om lag 75 mill. kr pr år

b) Belønningsmidler Oslo-området: Det er inngått en byvekstavtale for Oslo-området. Det er lagt til grunn at Oslo-området får 350 mill. kr i belønningsmidler hvert år. Av dette skal 140 mill. kr i tidligere Akershus. Det er foreløpig ikke vedtatt hva midlene skal brukes til.

c) Buskerudbyen: Det er ikke inngått avtale om belønningsmidler i handlingsprogramperioden.

d) Nedre Glomma: Det er inngått avtale om belønningsmidler i perioden 2020-2023, 55 mill. kr pr år. Det er gjennom NTP gitt signaler om mulige forhandlinger om byvekstavtale

e) Tilskudd til reduksjon av billettpriser Brakar og ØKT (50/50)

f) Det er i tillegg framforhandlet en tilleggsavtale til byvekstavtalen for Osloområdet, som antas å ville tre i kraft i løpet av høsten 2021. Avtalen vil gi byvekstsamarbeidet om lag 290 mill. kr ekstra pr. år til store kollektivinvesteringer samt om lag 50 mill. kr til reduserte kollektivpriser i Ruterområdet

Investeringsbudsjett

Basert på gjeldende ØP. Endelige rammer vil bli oppdatert v budsjettbehandling 1000 (2021-) kr (inkl. mva.)

Investeringsramme fylkesvei Viken FK (1000 kr)	2022	2023	2024	2025	SUM 22-25
Mindre utbedringer/ forfallsinnhenting	296 700	345 000	345 000	345 000	1 331 700
Tilrettelegging gående og syklende	128 400	132 100	132 100	132 100	524 700
Trafikksikkerhetstiltak	60 800	75 800	75 800	75 800	288 200
Kollektivtiltak	12 700	12 300	12 300	12 300	49 600
Planlegging	32 100	31 100	31 100	31 100	125 400
Store utbedringstiltak inkl. bruer, tunneler	423 900	337 300	337 300	337 300	1 435 800
Sum investering fylkesvei - Viken FK	954 600	933 600	933 600	933 600	3 755 400
Investeringsramme fylkesvei Oslopakke 3 (1000 kr)	2022	2023	2024	2025	SUM 22-25
Tilrettelegging gående og syklende	39 300	82 500	82 700	82 700	287 200
Trafikksikkerhetstiltak	12 800	0	0	0	12 800
Kollektivtiltak	67 900	37 500	37 300	37 300	180 000
Planlegging	30 000	30 000	30 000	30 000	120 000
Sum investering fylkesvei - Bompenger fra Oslopakke 3	150 000	150 000	150 000	150 000	600 000
SUM INVESTERING FYLKESVEI (FV- midler + bompenger fra Oslopakke 3)	1 104 600	1 083 600	1 083 600	1 083 600	4 355 400
Fornebubanen	718 560	807 360	789 120	789 120	3 104 160
Signal og sikringsanlegg T-bane	105 600	112 800	204 000	204 000	626 400
Ny T-banetunell gjennom Oslo	0	18 000	18 000	18 000	54 000
Bekkestua Kollektivterminal a)	2 400	13 200	0	0	15 600
Ski gateterminal	9 600	0	0	0	9 600
Kollektivterminaler b)	51 500	36 000	0	0	87 500
Sum investering kollektiv - Oslopakke 3	887 660	987 360	1 011 120	1 011 120	3 809 760
SUM INVESTERING KOLLEKTIV (FK+O3)	887 660	987 360	1 011 120	1 011 120	3 897 260
SUM INVESTERINGER SAMFERDSEL (FK+O3)	1 992 260	2 070 960	2 094 720	2 094 720	8 252 660

Driftsbudsjett VKT

Basert på gjeldende ØP. Endelige rammer vil bli oppdatert v budsjettbehandling 1000 (2021-) kr (eks. mva.)

Driftsbudsjett VKT (1000 kr)	2022	2023	2024	2025	SUM 22-25
Sum driftskostnader	100 032	104 233	104 233	104 233	494 707

Investeringsbudsjett VKT

Basert på gjeldende ØP. Endelige rammer vil bli oppdatert v budsjettbehandling 1000 (2021-) kr (inkl. mva.)

Investeringsbudsjett VKT (1000 kr)	2022	2023	2024	2025	SUM 22-25
Sum investeringer	41 000	22 500	2 500	2 500	68 500

14.4 Oversikt, driftskontrakter

Kontraktsnavn	Kontraktstype	Entreprenør	F.o.m.	T.o.m.
0102 Østfold nord	Driftskontrakt vei	Bergquist maskin og transport AS	01.09.2019	31.08.2022
0103 Østfold sør	Driftskontrakt vei	Mesta AS	01.09.2016	31.08.2022*
0104 Ørje	Driftskontrakt vei	Bergquist maskin og transport AS	01.09.2012	31.08.2021*
0105 Halden	Driftskontrakt vei	Veidrift AS	01.09.2012	31.08.2021*
0201 Asker og Bærum	Driftskontrakt vei	Vaktmesterkompaniet AS	01.09.2019	31.08.2022
0203 Follo	Driftskontrakt vei	Vaktmesterkompaniet AS	01.09.2019	31.08.2022
0204 Romerike øst	Driftskontrakt vei	Peab Anlegg AS	01.09.2017	31.08.2022
0205 Romerike midt	Driftskontrakt vei	Mesta AS	01.09.2016	31.08.2021
0601 Numedal	Driftskontrakt vei	Nordic Road Service AS	01.09.2018	31.08.2026
0602 Ringerike	Driftskontrakt vei	Nordic Road Service AS	01.09.2018	31.08.2023
0603 Kongsberg	Driftskontrakt vei	Mesta AS	01.09.2019	31.08.2024
0604 Hallingdal	Driftskontrakt vei	Presis Vegdrift AS	01.09.2019	31.08.2024
0605 Drammen	Driftskontrakt vei	Veidekke Industri AS	01.09.2020	31.08.2022
30-101 Østfold øst	Driftskontrakt vei	Bergquist maskin og transport AS	01.09.2021	31.08.2026
30-201 Romerike øst	Driftskontrakt vei	Veidekke Industri AS	01.09.2021	31.08.2027
30-202 Romerike sentrumskontrakt	Driftskontrakt vei		01.09.2021	31.08.2026
30-203 Romerike vest og Hadeland	Driftskontrakt vei	Hadeland Maskindrif AS	01.09.2020	31.08.2025
01E01 Drift og vedlikehold av elektro i tunnel Østfold	Elektriske anlegg - driftskontrakt	Otera Traftec AS	01.09.2017	31.08.2022
03E02 Veilys Oslo og Akershus	Elektriske anlegg - driftskontrakt	Otera Traftec AS	01.09.2015	31.08.2021*
03E02/02E03 D/V av elektro i tunnel Oslo, Asker og Bærum	Elektriske anlegg - driftskontrakt	Mesta AS	01.09.2018	31.08.2023
0614 D/V av og veilys, elektro i tunnel og signal	Elektriske anlegg - driftskontrakt	Otera Tratec AS	01.09.2020	31.08.2025
30-2E01 Veilys Viken Nord	Elektriske anlegg - driftskontrakt	-	01.09.2021	31.08.2026
02E01 D/V av elektriske- og automasjonstekniske anlegg Follo, Romerike og Østfold	Elektriske- og automasjonstekniske anlegg	SET Elektro AS	01.09.2020	31.08.2022
0106 Østfold øst grønt	Fagkontrakt	Veidrift AS	01.09.2012	(31.08.2021*)
Drifts- og vedlikeholdskontrakt for signalanlegg	Signalanlegg - driftskontrakt	Swarco Norge AS	01.09.2018	31.08.2022
0210 Tunnelkontrakt Akershus	Tunnel - driftskontrakt	Mesta AS	01.09.2019	31.08.2024

*) Utløst opsjon

Viken viser vei.

Postadresse: Viken fylkeskommune,
Postboks 220, 1702 Sarpsborg
Sentralbord: 32 30 00 00
post@viken.no

viken.no



Prioritet	A: By/tettsted B. Distrikt C: Korridor/ regional hovedvei D: Generelt	Geografisk område/ strekning	Problemstilling (Beskrivelse av mobilitetsutfordringer på samferdselsområdet som fylkeskommunen kan bidra til å løse)	Hvilke virkemidler vil kommuneregionen selv ta i bruk for å bidra til å løse disse utfordringene?
1	A	Byer og større tettsteder i Follo	Finansiering av fylkesveier som skal bli bygater Mange byer og tettsteder i Follo er omkranset av fylkesveier, også gjennom sentrumsområder. Byutvikling i tråd med Regional plan krever ofte ombygging av fylkesveier til bygater som sikrer god fremkommelighet for buss, samt trygge g/s veier. Enkelte prosjekter blir svært arealkrevende og kostbare prosjekter, noe som kan gjøre finansiering krevende. God forutsigbarhet for kommunen mht finansiering og tett samarbeid med fylkeskommunen, er viktig for effektive og gode prosesser. Grunnlaget for Vikens prioritering av samferdselsprosjekter må kommuniseres åpent ut til kommunene. Flere byer skal bygge hovedgatenett slik at mobilitetsveksten blir tatt gjennom gange, sykkel og kollektivtrafikk, istedenfor biltrafikk. Nødvendig at fylkeskommunen bidrar til finansieringen av egne veier. I enkelte tilfeller kan det også være aktuelt å gå i dialog om mulig nedskalering av planlagte veiprosjekter for å redusere kostnader.	Kommunen som planmyndighet er avhengig av tett dialog og samarbeid med fylkeskommunen som veieier. Når det gjelder finansiering er det å stille rekkefølgekrav og hente inn utbyggerbidrag til fylkesvei et viktig virkemiddel kommunene besitter. Det er imidlertid juridiske begrensninger i forhold til hva utbyggere kan bidra med og det er behov for at fylkeskommunen også bidrar. Kommunene har heller ikke anledning til å bruke investeringsmidler på fylkesvei. (Se også eget punkt om momsproblematikk nedenfor).
2	A	Gjelder særlig i utbyggingsområder i byer/tettsteder	Merverdiavgift/momsavtaler. Så langt vi er orientert har Viken ennå ikke tatt stilling til om man skal tilby momsavtaler, slik at f.eks utbygger/kommuner som bidrar inn til en fylkesvei kan få momskompensasjon. Det er snakk om betydelige beløp, og det vil ha stor betydning i forhold til gjennomføring. Viktig med en avklaring her.	
3	A	Byer og større tettsteder i Follo	Gang og sykkelveier langs fylkesvei i sentrumsområder og inn mot sentrumsområder. Det må oppleves trygt og attraktivt å gå/sykle i og inn	Kommunen identifiserer viktige strekninger, og bidrar som

			mot sentrumsområder. Manglende lenker i gang- og sykkelnettet må utbedres. Tilbudet til gående og syklende består mange steder av kombinerte gang- og sykkelveier som ikke er dimensjonert for økt gang- og sykkeltrafikk. I fremtiden er det behov for løsninger som skiller gående og syklende langs fylkesveiene inn til byene og tettstedene. Fylkeskommunen kan bidra med planlegging og finansiering av hovedsykkeltraseer.	planmyndighet til å få vedtatt gjennomførbare løsninger. Kommunen kan stille rekkefølgekrav og hente inn utbyggerbidrag der det er aktuelt.
4	A	Byer og større tettsteder i Follo	God fremkommelighet for buss inn mot stasjoner/knutepunkt er vesentlig for at busstilbudet skal fremstå attraktivt. Gode bussforbindelser mellom byer/tettsteder innad i Folloregionen er vesentlig. Mange steder vil dette innebære behov for kollektivfelt langs fylkesveier inn mot og gjennom sentrum. Fylkeskommunen må bidra med planlegging og finansiering.	Kommunen identifiserer viktige strekninger, og bidrar som planmyndighet til å få vedtatt gjennomførbare løsninger. Kommunen kan stille rekkefølgekrav og hente inn utbyggerbidrag der det er aktuelt.
1	B	Distrikter i Follo	Bussen er arbeidshesten i distriktene og må gjøres attraktiv. For mange innbyggere i både Follo og Viken er bussen det eneste kollektivtilbudet der de bor. For at flere skal velge buss fremfor bil må man satse mer på bussen. Hyppigere 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. Mulighet for innfartsparkering ved endebusstopp er også viktig. Fortsatt er distriktene og tettstedene i Follo i stor grad bilbasert. Fylkeskommunene må sikre tilstrekkelig finansiering til å kunne prioritere et godt busstilbud til alle. Mange steder er det behov for bedre busstilbud internt i kommunen. Kollektivtilbudet i Follokommunene er i stor grad Oslorettet. Det er behov for å styrke kollektivtilbudet mellom Follokommunene.	Follorådet anser tett dialog og innspillsmulighet til Ruter/Viken som viktigste virkemiddel. Kommunene og Follorådet kan også bidra aktivt i å spre informasjon og sette fokus på betydningen av miljøvennlige reisemåter gjennom kampanjer etc.
2	B	Distrikter i Follo	Matebusser inn mot togstasjoner og viktige knutepunkt/sentra kan være gode alternativer til lengre busslinjer enkelte steder. Det bør vurderes å ta i bruk mindre matebusser med hyppigere avganger fra distriktsområder inn til regionbyene.	Follorådet anser tett dialog og innspillsmulighet til Ruter/Viken som viktigste virkemiddel. Kommunene og Follorådet kan også bidra aktivt i å spre informasjon og sette fokus på

				betydningen av miljøvennlige reisemåter gjennom kampanjer etc.
3	B	Distriktene i Follo	Flere fylkesveier i distriktene har dårlig standard og bør utbedres av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet/reisetid. Utbedring/oppgradering av strekninger det kjøres buss, vil øke bussens attraktivitet. F.eks FV154 i Enebakk har dårlig standard, og utbedring/oppgradering er viktig når det skal tilrettelegges for matebusser fra Enebakk til Ski stasjon/Follobanen. Langs flere fylkesveistrekninger er det vanskelig å ferdes som myk trafikant da det mangler sideareal. Som et resultat av dette er det flere steder kort avstand mellom holdeplassene (rundt 250 m). Dette gjelder blant annet for fv. 157 og 1406 på Nesodden. Utvidelse av veiskulder og nedleggelse av holdeplasser vil redusere reisetiden, og kan bidra til å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt.	Kommunene kan identifiserer viktige strekninger, og bidra som planmyndighet til å få vedtatt gjennomførbare løsninger.
1	C	Korridoren inn mot Oslo Enebakk-Lillestrøm Drøbak-Ås-Ski	Kollektivfelt og tilrettelegging for økt framkommelighet for buss – særlig i korridoren inn mot Oslo, fra områder uten togtilbud som Enebakk, Siggerud (Nordre Follo) og Drøbak. Det er viktig å øke framkommelighet for kollektivtransport/buss, spesielt i kommuner uten andre kollektivløsninger. Kollektivfelt på deler av strekningene vil gi økt framkommelighet og øke bussens attraktivitet	
2	C	Innad i Follo, og mellom Follo – Oslo, Follo-Lillestrøm, Follo-Østfold	Det er behov for bedre tilrettelegging for transportsykling mellom regionale byer og prioriterte tettsteder, og inn mot Oslo. Sykkelekspressveier er nødvendige for å kunne ta ut potensialet for pendling med el-sykel. Oppgradering av driftsveier langs jernbanen til et fullverdig gang- og sykkeltilbud kan være aktuelt flere steder.	Kommunen bidrar som planmyndighet til å få vedtatt gjennomførbare løsninger.
1	D – Generelt tema	Gjelder langs flere fylkesveier i Follo	Trafiksikkerhet - skolevei. Mange barn har fylkesvei som skolevei. Flere av disse har trafikkfarlige strekninger der det er behov for tiltak, f.eks. redusert hastighet, fartsreduserende tiltak og trygge kryssninger. 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. Kommunenes innspill om redusert hastighet på trafikkfarlige strekninger langs skolevei har til nå ofte	Kommunen kan bidra med lokalkunnskap om trafikkfarlige strekninger, og innspill til tiltak. Kommunen kan etablere og oppgradere snarveier og

			ikke blitt fulgt opp av fylkeskommunen. Kommunene ønsker en tettere dialog med fylkeskommunen om konkrete strekninger som spilles inn til fylkeskommunen. Økt fokus på sikring av krysningspunkt er avgjørende for at flere barn skal gå eller sykle til skolen. Det er særlig viktig at fylket prioriterer dette arbeidet i tiden fremover, da tilskuddsordningen Aksjon skoleveg ikke videreføres. Langs flere skoleveier er tilbudet til myke trafikanter mangelfullt. Det er viktig at innholdet i 10-årsplanen for trygging av skoleveier videreføres og prioriteres.	alternative traseer og bidra med holdningsskapende arbeid.
2	D- Generelt tema	Gjelder fylkesveier en rekke steder i Follo	Trafikksikkerhet - generelt. Det er stort behov for trafikksikkerhetstiltak på flere fylkesveier, både reduserte fartsgrenser, fartshumper, speil ved utkjørsler, trafikkllys, belysning av mørke strekninger, utbedring av kryssløsninger og nye fotgjengeroverganger. Flere steder er det trafikkfarlige og usikre holdeplasser. Kommunene ønsker en tettere dialog med fylkeskommunen om konkrete strekninger som spilles inn til fylkeskommunen. Se også vedlegg med konkrete tiltak fra kommunene i Follo.	Kommunene kan bidra med lokalkunnskap om trafikkfarlige strekninger, og innspill til tiltak. Kommunene kan øke egen kompetanse om løsninger som gjør det tryggere og mer attraktivt å sykle og gå. I evt. aktuelle reguleringsplaner kan kommunene bidra med finansiering ved hjelp av rekkefølgebestemmelser til utbyggere.
3	D – Generelt tema	Gjelder Follo/Viken	Det er behov for å se på ny soneinndeling og billett/ takstsystemet for kollektivtransporten i ny fylkeskommune. Dette arbeidet er varslet av Viken selv. Man bør i nytt system sikre større fleksibilitet i billettsystemet, og billetter som er robuste i forhold til nye reisevaner/arbeidsvaner post-korona. Man bør også se på mer fleksible og rettferdige sonesystemer for å få flere til å reise kollektivt. Enebakk kommune er eksempel på en kommune som i dag er delt i to ulike soner (2Ø og 2S). Dette er meget uheldig for bussreiser innad i kommunen og bør endres ved neste revisjon. Se vedlegg for mer informasjon.	Follorådet kan bidra med innspill og lokalkunnskap

4	D- Generelt tema	Enebakk og Nesodden	Trafikksfarlig skolevei gir store kommunale utgifter til skoleskyss. Enebakk og Nesodden kommune har store utgifter til skoleskyss på grunn av manglende gang- og sykkelveistrekninger og bussholdeplasser langs fylkesveiene nær skolen. Dette gjelder elever som bor under 4km fra skolen og derfor ikke har krav på skoleskyss fra fylkeskommunen, men som på grunn av farlig skolevei kvalifiserer til å få skoleskyss dekket av kommunen. I Enebakk mangler det gang- og sykkelvei langs to slike fylkesveistrekninger, se vedlegg. I Nesodden mangler det gang- og sykkelvei langs fem fylkesveistrekninger innenfor 4 km fra skolen (se vedlegg). Etablering av flere trafiksikre bussholdeplasser vil også bidra til å redusere skoleskyssutgiftene vesentlig og bedre den generelle trafiksikkerheten.	Nye utbyggingsområder bør planlegges i områder med gang- og sykkelmuligheter til sentrale funksjoner. Kommunene kan regulere aktuelle gang- og sykkelveistrekninger. Kan bidra med finansiering ved hjelp av rekkefølgebestemmelser ovenfor utbyggere.
5	D- Generelt tema	Follo	Innfartsparkering. For flere av områdets innfartsparkeringer er kapasiteten sprengt. Det er behov for å øke kapasiteten for å møte det faktiske behovet. Samtidig viser analyser at en stor andel av de som benytter tilbudet bor innenfor gangavstand til parkeringsplassen. Manglende kapasitet fører til letekjøring og fremmedparkering i sentrumsnære boligområder. Å møte etterspørselen vil beslaglegge mye areal. Alternativt kan fylket gi anledning til å innføre moderat avgift på fylkeskommunale innfartsparkeringer , slik at det til enhver tid er tilgjengelige p-plasser for de som har et reelt behov, og for å medvirke til at flere velger andre transportmidler enn bil. Det kan også innføres en løsning hvor parkering er gratis for pendlerne og knyttet til månedskort for buss.	Kommunene har anledning til å innføre avgift på egne innfartsparkeringer, og boligsoneparkering for å forhindre fremmedparkering i boligområder.
6	D	Follo	For å øke andelen som går og sykler er det behov for tyverisikre sykkelparkeringer i tilknytning til kollektivknutepunkt flere steder i Follo.	Kommunen kan som planmyndighet avsette arealer og stille rekkefølgekrav.

Saksframlegg

Saksnr.: 2021/17229

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Fylkesrådet	25.03.2021	67/21

Vedlegg:

- 1 Ruter - Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet

Utredninger av framtidens kollektivtilbud

Fylkesrådets forslag til innstilling

1. Fylkestinget tar fylkesrådets orientering om pågående, store kollektivutredninger til orientering.
2. Fylkestinget tar fylkesrådets forslag til opplegg og framdrift for behandling av de respektive sakene i fylkestinget til orientering.

Fylkesrådets behandling av sak 67/2021 i møte den 25.03.2021:

Det ble ikke framsatt endrings- eller tilleggsforslag.

Fylkesrådets innstilling

- 1.Fylkestinget tar fylkesrådets orientering om pågående, store kollektivutredninger til orientering.
- 2.Fylkestinget tar fylkesrådets forslag til opplegg og framdrift for behandling av de respektive sakene i fylkestinget til orientering.

25.03.2021

Bakgrunn for saken

Framtidig organisering av kollektivtrafikk i Oslo og Viken utredes og diskuteres nå parallelt med tilsvarende prosess om fremtidig pris- og betalingsmodell, og forhandlinger om ny togavtale mellom kollektivselskapene og jernbanedirektoratet.

I tillegg har Ruter AS vedtatt å forsterke sin satsing på å bli et mobilitetsselskap framfor et tradisjonelt kollektivselskap. Ruters nye strategi *Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet* skal behandles politisk av Oslo og Viken i løpet av 2021.

Parallelt med disse fire utredningene pågår et arbeid med å tilpasse kollektivtilbudet til de endringer som vil kunne følge av korona-epidemien. På kort sikt for å sikre et tilfredsstillende tilbud i en situasjon med sviktende billettinntekter, i neste omgang å tilpasse tilbudet og billettproduktene til eventuelt mer varig endringer i reisevaner og behov hos innbyggerne.

Utredningene som saken gjør rede for har delvis utgangspunkt i politiske vedtak fra Viken fylkeskommune og tidligere fellesnemda for Viken fylkeskommune. Hensikten med dette notatet er å gi en orientering om arbeidet, og få fram sammenhengen mellom de ulike prosessene.

Arbeidet med ny felles pris- og betalingsmodell, organisering av kollektivtransporten og togavtale med jernbanen følger av verbalvedtak fra behandling av årsbudsjett og økonomiplan for 2020-2023 og 2021-2024 i sak PS 16/2019 (12.12.2019) og PS 126/2020 (17.12.2020).

Det er også tidligere vedtatt av Fellesnemda for Viken fylkeskommune i sak PS 126/18 Harmonisering av priser i kollektivtrafikken i Viken (05.11.2018), PS 127/18 Eierskap og organisering av kollektivinfrastruktur i Viken (5.11.2018) og PS 54/19 Harmonisering av prisstruktur for kollektivtrafikken i Viken fylkeskommune (02.05.2019) (vedlegg 1 – oversikt over saksfremlegg og vedtakspunkt).

Problemstillinger, alternative løsninger og konsekvenser

Sømløst og enhetlig kollektivtilbud

Viken fylkeskommune har satt som prioritert mål å få til et enhetlig kollektivtilbud med et gjennomgående betalingssystem på tvers av Oslo, Viken og statlig jernbanetilbud. Man skal få samlet reiseinformasjon og kunne betale for hele kollektivreisen i samme kundegrensesnitt og billettsystem. Det er også ønsket om mer rettferdige priser mellom ulike områder, strekninger og transportmidler.

Arbeidet med å få til et sømløst og enhetlig kollektivtilbud kan deles i fire deloppgaver som kan gi en inngang til hvordan arbeidet kan tenkes løst gjennom de utredningene som nå er i prosess:

1. Informasjon om reisemuligheter på tvers av eksisterende og tidligere fylkesgrenser, og på tvers av ulike transportmidler.
2. Gjennomgående billett for kollektivreiser på tvers av selskaper og administrative grenser og transportformer.

3. «Rettferdige» priser på tvers av de samme grensene¹.
4. Samordnet rutetilbud slik at overganger er gode og ruter korresponderer

Oppgave 1 (informasjon) er allerede løst gjennom Entur som har samlet alle kollektivruter i Norge i en felles plattform. Informasjonen er tilgjengelig via Entur, og via Ruter, Brakar og ØKT sine plattformer (som er basert på Entur). Entur sin plattform er åpen tilgjengelig både for offentlige og private aktører. Reiseinformasjonen for kollektivtransport kan dermed kobles med reiseinformasjon for andre transportformer.

Oppgave 2 (enkel betaling) er allerede løst for alle billettslag i Ruters område gjennom togavtalen. Enkeltbilletter for sammensatte reiser kan kjøpes i hele Oslo/Viken via Enturs betalingsapp. Med noen unntak², er det foreløpig ikke mulig å kjøpe et samlet månedskort på tvers av tog/buss utenfor Ruters område.

Oppgave 3 (rettferdige priser) er under arbeid og omtales nærmere i denne saken. Takster og soner i Ruters område er samordnet (på tvers av tog/buss, m.fl.), mens man ellers må betale separat for fylkeskommunal buss/båt og statlig togtilbud. Dette gir seg utslag i priser som ofte oppleves som urimelige. F.eks. koster en enkeltreise fra Sonsveien stasjon (i tidligere Akershus) til Majorstua 85 kr, mens en reise fra Kambo (noen kilometer lengre sør i tidligere Østfold) koster 174 kr. Forskjellen skyldes dels at T-banebilletten (37 kr) er inkludert i Ruters område, og dels at Oslo/Akershus subsidierer togreiser ut over statens subsidier i sitt område. I Østfold er det store prisforskjeller mellom tog og buss, for eksempel koster en enkeltbillett for voksen fra Halden til Moss 206 kr med tog og 30 kr med buss.

De største prisdifferansene per reise skyldes allikevel de store prisforskjellene mellom å reise med enkeltbillett og periodebillett (månedskort og årskort).

Oppgaven med å harmonisere prisnivået i hele Oslo/Viken-område må løse flere utfordringer. Dels et intrikat system med forskjellige rabatt-ordninger og ulike sonestrukturer, og dels varierende nivå av subsidier, eksempelvis et betydelig driftstilskudd fra Oslopakke 3 som er knyttet til Oslo/Akershus. Med begrensede midler må det søkes løsninger innenfor en realistisk samlet tilskuddsramme for hele regionen.

Oppgave 4 (samordning av ruter) handler i stor grad om samordning mellom tog og annet kollektivtilbud, siden de fylkeskommunale kollektivselskapene ivaretar samordning av eget linjenett. Samordning mot tog er enklest å ivareta i nærområdet til Oslo, fordi frekvensen på togtilbudet er høyest. Lengre fra Oslo må busstilbudet tilpasse seg avganger/ankomster til et togtilbud med ½ times eller times frekvens. En må passe på at større endringer i jernbanens rutetabell koordineres mellom jernbanen og fylkeskommunenes kollektivselskaper.

Ny pris og betalingsmodell

Ruter Brakar og ØKT skal innen utgangen av 2021 legge fram en rapport om alternative løsninger for fremtidig pris og betalingsmodell for Oslo og Viken. Bestillingen konkretiserer bl.a.:

¹ Rettferdige priser kan omfatte flere forhold. I offentlig og politisk debatt har det i stor grad vært snakk om geografiske forskjeller. En annen dimensjon er forskjellen mellom ulike brukergrupper, blant annet mellom de som reiser med periodebillett og de som reiser med enkeltbilletter. En tredje dimensjon mellom ulike transportmidler. Andre dimensjoner er forskjeller i hastighet, frekvens og komfort.

² Det er mulig å kjøpe periodebilletter i Brakars billett som inkluderer Oslo/Ruter vestområde. Entur jobber med en løsning for å selge periodebilletter i Buskerud på tvers av ulike salgskanaler.

- sikre inntekter, være rettferdig og motivere til at reiseatferden utvikles i en mer bærekraftig retning
- gjøre mobiliteten mer klima- og miljøvennlig, blant annet ved å øke markedsandelen til gange, sykkel og kollektiv på bekostning av motorisert transport med privatbil
- gjøre det enkelt og forutsigbart for alle å reise kollektivt på tvers av kollektivselskaper og administrative grenser, og bidra til bedre samspill mellom bærekraftige transportformer
- ivareta mobilitet i hele området, fra byer til spredtbygde områder
- være fleksibelt for ulik politisk styring, nivå på offentlig kjøp og tiltak for særskilte trafikantgrupper
- bidra til effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og materiell.

Underveis i arbeidet har Covid19 forsterket og endret forutsetningene:

- Behov for kortsiktige tilpasninger av dagens billettprodukter for å ivareta nye behov hos kundene, og eventuelt også for å ivareta selskapets/eiernes økonomi.
- Antagelse om varige endringer i reisevaner etter Covid19, blant annet redusert antall reiser, større andel hjemmekontor noen dager i uka, kanskje varig ønske om å unngå mye trengsel.

Covid19 tilsier økt oppmerksomhet om løsninger som gjør det mer attraktivt å reise kollektivt selv om man ikke reiser hver dag, og å få flere til å reise utenom rushtiden.

Et felles pris- og betalingssystem for hele Oslo og Viken gir anledning til å endre sonesystemer og rabattordninger som i dag skaper store forskjeller i reisekostnader avhengig av hvor man er bosatt og hvilket reisemønster man har. Fordi toget løser en stor andel av de lange reisene, er det en fordel om også toget er inkludert i et fremtidig felles pris- og betalingssystem. Arbeidet skjer i dialog med Jernbanedirektoratet.

Innenfor en gitt kostnadsramme må nødvendigvis noen reiser bli dyrere for at andre skal bli rimeligere, med mindre man klarer å øke effektiviteten (utnyttelsesgraden) vesentlig. Mulig reduksjon i arbeidsreiser som følge av endrete arbeidsmønster etter Covid19 kan utfordre inntektssiden, samtidig som det også kan redusere behovet for kostbar kapasitet i rushtiden.

Det økonomiske handlingsrommet er i betydelig grad knyttet til det å redusere subsidiering av periodekort som i praksis legger beslag på mye av det offentlige tilskuddet. I Oslo/Viken er en reise på enkeltbillett generelt sett rundt dobbelt så dyr som en reise med månedskort, og på lengre togreiser er forskjellen vesentlig større.

Innføring av et system med store soner var i stor grad begrunnet med det å gjøre det enkelt å få oversikt over priser, både for de reisende og for sjåførene som skulle selge billetter. Samtidig ga dette utfordringer med å samordne med togets prissystem som er strekningsbasert. I dag skjer alle utregninger elektronisk, slik at det er enkelt å få fram kostnaden for en reise uavhengig av hvilke soner/system som ligger i bunn. Et mer strekningsbasert system, der prisen for reisen framkommer ved å summere hele reisekjeden,

vil fjerne utslag av sonegrenser med store prishopp, og det at overganger er inkludert for bosatte i noen områder og ikke for andre³.

Pris- og betalingsmodellen kan få betydning for muligheten til å introdusere nye mobilitetsformer. I dagens system, der kollektivtrafikk i mange situasjoner ikke har noen pris, jfr. gratis bussmating innenfor samme sone og gratis reise når månedskortet først er betalt, er det mindre rom for å løse oppgavene med andre mobilitetsformer. Hvis nye mobilitetsformer (f.eks. samkjøring) skal fungere sammen med kollektivtrafikken, må det skapes et inntektsgrunnlag for slike løsninger.

Togavtalen

Fellesnemda la til grunn (5/11-2018) at fylkeskryssende reiser må inkluderes i en harmonisert prisstruktur som også omfatter jernbanen, dvs. en tilsvarende løsning som allerede gjelder i Oslo og Akershus, og at staten må bidra økonomisk til at dette kan gjennomføres.

Fylkesrådet vedtok 14. januar 2021 at Viken fylkeskommune vil legge til rette for et sømløst reisetilbud i Viken, og anbefalte at Østfold Kollektivtrafikk, Brakar og Ruter inngår avtale med Jernbanedirektoratet om et rute-, pris- og billettsamarbeid når nye kontrakter for togoperatører starter opp på Østlandet i 2023 og 24. Hensikten er å gjøre det enkelt og effektivt for innbyggerne å reise kollektivt samtidig som Jernbanedirektoratet åpner opp for at flere togoperatører kan tilby reiser til innbyggerne i regionen. Samarbeidet vil samtidig legge til rette for en effektiv utnyttelse av transportmidlene og infrastrukturen ved å bygge opp under et nettverk av sømløs mobilitet.

Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene har arbeidet frem overordnede målsettinger for samarbeidet. Det skal være enkelt og attraktivt å velge grønne mobilitetsløsninger i Oslo og Viken. For å oppnå dette vil partene samarbeide om å utvikle et helhetlig mobilitetstilbud i avtaleområdet gjennom:

- å legge til rette for et kundeopplevd sømløst reisetilbud
- å bidra til effektiv bruk av samlet transport- og infrastrukturkapasitet ved å utnytte de enkelte transportmidlenes fortrinn i samspill
- å sikre bærekraftige og forutsigbare rammevilkår for partene.

Viktige føringer fra Oslo kommune og Viken fylkeskommune:

- avtalen skal ta utgangspunkt i dagens tilskuddsnivå
- gi rom for en ny pris- og betalingsmodell for Oslo og Viken
- avtalen må forankres hos Jernbanedirektoratet som igjen forplikter togselskapene
- gjensidig åpenhet om trafikkdata (passasjerstatistikk) som grunnlag for betaling for transporttjenester og god planlegging av felles kollektivtilbud.

En avtale som oppfyller alle kravene fra Oslo og Viken ble godkjent av partene i mars 2021. Dette innebærer at dagens helintegreerte pris- og billettsamarbeid i Ruters ansvarsområde videreføres. Det er i avtalen en intensjon om en utvidelse av det helintegreerte pris- og billettsamarbeidet med fylkeskommunal prissetting av persontogtransporten for hele Viken, det vil si at samarbeidet også skal inkludere Brakar og ØKT utover det samarbeidet som eksisterer i dag. Det finnes per i dag ikke finansiering til dette. Det er forbehold i avtalen om at en slik utvidelse forutsetter at nødvendig offentlig finansiering er avklart og vedtatt innen

³ Et system med mange små soner vil ha mange av de samme egenskapene som et strekningsbasert system. En utfordring med et slikt system tidligere, var at det var vanskelig å kommunisere og håndtere manuelt. Dagens databaserte systemer gjør det enklere å løse dette.

2023.

Utvidet mobilitetstilbud

Ruter og Brakar har begge vedtatt å utvikle seg som mobilitetsselskap, og ikke bare tilbydere av kollektivtrafikk. Vy jobber med tilsvarende strategi. Ruter forsterket denne satsingen da de i fjor lanserte sin nye strategi *Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet*, jfr. vedlegg.

I målbilde beskriver Ruter hvilken rolle det offentlige kan og bør ta i utviklingen av fremtidens transportsystem, og hvilke muligheter det gir for å ivareta og skape økt samfunnsnytte.

Målbildet innebærer en økt ambisjon om et sømløst reisetilbud, der man i samme kundegrensesnitt og betalingssystem skal kunne ordne hele reisen fra A til B med mange forskjellige transportformer, blant annet sykkel og bildeling. I store trekk sammenfaller flere aspekter ved målbildet med Vikens samferdselsstrategi. Blant annet målet om å utvikle et helhetlig mobilitetstilbud på tvers av transportformer, og ambisjonen om å ta i bruk datateknologi for mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

For å kunne utvikle sitt kundegrensesnitt med flere tjenester, vil Ruter i større grad bruke data og kunstig intelligens, og påpeker at dette vil kunne gi oss mer kostnadseffektive løsninger og mer effektiv bruk av infrastruktur, kjøretøy og andre ressurser. Dette gjelder, ifølge Ruter, både i byene og i distriktene.

Målbildet løfter en demokratisk utfordring, eller en trussel, ved at kommersielle globale aktører (Google, Uber, Tesla m.fl.) gradvis vil utkonkurrere dagens offentlige tilbud. Ruter løfter frem viktigheten av en demokratisk styrt utvikling av mobilitet, og forvaltning av data som del av dette.

Oslo kommune og Viken fylkeskommune skal behandle Ruters nye målbilde i respektive politiske organer i løpet av året. De to eierne må da ta stilling til om de er enige i at Ruter skal utvide sitt forretningsområde til å omfatte mer enn kollektivtrafikk, om strategien vil kreve endringer av dagens eieravtale og vedtekter, og om det kan få betydning for måten kollektivtrafikkselskapene organiseres på.

Det er blant annet behov for å avklare hvordan man skal ivareta like konkurransevilkår i et framtidig mobilitetsmarked, slik at ikke offentlige subsidier til kollektivtrafikk benyttes til å subsidiere andre transportformer.

Billett og betalingssystemet for kollektivreiser kan samordnes på tvers av kollektivselskaper etter mønster av Entur, eller via felles kundegrensesnitt (MaaS)⁴ hvor mange andre transportformer inngår. Vi bør da avklare om det er ønskelig, eller juridisk sett nødvendig, å legge til rette for at også private selskaper skal kunne utvikle egne kundegrensesnitt for mobilitet (fungere som MaaS-selskaper), og at disse også skal kunne selge kollektivbilletter. EU arbeider nå med å innføre EUs ITS-direktiv innenfor mobilitetsområde, noe som kan få betydning i saken.⁵

⁴Maas (Mobility as a Service) er et felles kundegrensesnitt for mange ulike mobilitetsformer, og kan utøves i offentlig regi eller av private «plattform-selskaper». Kundegrensesnittet er «salgskanalen» der tjenesten formidles, og ivaretar flere funksjoner: Informasjon om ulike tilbud, samt om forsinkelser, m.v.; data om kundene (i den grad kunden ønsker å gi fra seg disse); veiledning (reisealternativer); og betaling for tjenestene. Slik får kundene løst en sammensatt reisekjede uten å måtte forholde seg til en rekke tilbydere.

⁵ Ruter er involvert i et EU-initiert arbeid for å innføre EUs ITS-direktiv for multimodale reiseinformasjonstjenester. Foreløpig har direktivet fått konsekvenser for veitrafikken, bl.a. for organiseringen av

Organisering av kollektivselskapene

Etter beslutning i fylkesrådet, gjennomfører Viken fylkeskommune, sammen med Oslo kommune, et konsulentoppdrag som med utgangspunkt i dagens situasjon skal vurdere ulike modeller for fremtidig organisering av kollektivtilbudet. Konsulentoppdraget skal legge til grunn endringene i bransjen med innovasjon og utvikling mot helhetlig mobilitetstilbud, og en mulig fremtidig fylkeskommunal overtakelse av statlig ansvar for kjøp av togtjenester. Målet er å gjennomføre konsulentoppdraget og ferdigstille en rapport med anbefaling i 2021.

En del av begrunnelsen for å utrede ny organisering av kollektivselskapene, har vært å bidra til et sømløst reisetilbud. Det kan tenkes at et felles selskap vil gjøre det enklere å harmonisere ulike billettprodukter. De økonomiske utfordringene blir krevende uansett organisering.

De kommunale/fylkeskommunale kollektivselskapene har i dag som primæroppgave å planlegge og administrere buss/båt/T-bane/trikketilbudet i sine områder på vegne av eierne.

På grunnlag av utredningen må Viken og Oslo kommune ta stilling til fremtidig organisering av kollektivtrafikken. Det kan bli behov for å vurdere saken i forhold til parallell behandling av saken om Ruters målbilde, hvis denne skulle kreve organisatoriske endringer.

Vurdering

Politisk styring

Politisk styring av kollektivtilbudet utøves på grunnlag av konsesjoner (løyver) og økonomisk tilskudd. Administrasjonsselskapene tilrettelegger på vegne av eierne basert på en økonomisk ramme og politiske mål, i kombinasjon med ulik grad av politisk styring av tilbudet. Særlig takstnivå og rabatter for ulike grupper har vært gjenstand for styring.

Felles løsninger for et stort område forutsetter at politisk styring skjer gjennom mål og rammer, og i mindre grad gjennom detaljstyring. Dette gjelder internt i Viken, og enda mer på tvers av ulike politisk organer. Hvis kollektivtilbudet, eller endog en større del av mobilitetstilbudet, skal samordnes for hele Oslo og Viken, vil dette i praksis kreve tilbakeholdenhet med politisk detaljstyring.

Samordning av linjenett og takster med jernbanen/staten forutsetter enighet om kostnadsdeling. Men, også et løpende samarbeid/beslutningssystem for å kunne løse endringer over tid, f.eks. nivået på offentlig kjøp eller utforming av takster.

Avtalen som ble inngått med Jernbanedirektoratet 4. mars; om felles rute, pris og billettsamarbeid for Oslo og Viken; vil være en del av løsningen. Avtalen er basert på at Oslo og Viken blir takstmyndighet for all kollektivtransport i Oslo og Viken, slik de i dag er for Oslo og Akershus, og er en viktig milepæl fram mot et sømløst og enhetlig reisetilbud for innbyggerne i hele Viken.

Hvilke funksjoner bør samordnes?

Dagens oppgaver for kollektivselskapene er neppe hugget i stein. Det er mulig å separere funksjoner og oppgaver som i dag er samlet, og løse disse med en annen inndeling og organisering.

bompengeselskapene. Utfallet av denne saken kan få betydning for hvor mange funksjoner som i framtida kan tillates lagt til et offentlig administrasjonsselskap for kollektivtrafikk, og vil kunne åpne for at andre enn offentlige kollektivselskaper skal kunne selge kollektivbilletter.

Samordning av planlegging og administrasjon av kollektivtilbudet på tvers av tog og annet kollektivtilbud er viktigst i Oslos nære omland, der T-banen, busslinjer, båtlinjer og lokaltog utgjør et nettverk på tvers av kommunegrensene. Det er vanskelig å se for seg en god løsning uten tilsvarende koordinering som den Ruter utfører i dag. Dette kan bety at det er vanskelig å komme utenom et felles administrasjonsorgan på tvers av Oslo og (i det minste) deler av Viken.

Ruter argumenterer for at det vil være lønnsomt for det offentlige å bygge opp et markedsledende MaaS-selskap for mobilitet. I det videre arbeidet må vi avklare hvor avgjørende det er at funksjonen som MaaS-selskap og funksjonen som administrasjonsselskap (for planlegging og kjøp av kollektivtrafikk) er samlet i ett selskap.

Samfunnsøkonomi

Dagens diskusjoner tar ofte for gitt at det offentlige fortsatt skal bruke mye ressurser på å subsidiere kollektivtrafikken og at dette gir god samfunnsøkonomi. Historisk sett er dette forståelig, fordi omfanget har økt gjennom tidene, og har bygd opp under miljø- og fordelingshensyn.

Både Teknologiutvalget og Ruter argumenterer for at ny teknologi delvis vil kunne erstatte et omfattende kollektivnett med stive ruter, «fra dit folk ikke er til dit folk ikke vil». Det antydes at det særlig vil være massetransport på høyfrekvente linjer i byområdene, og transport over lengre avstander, som vil være kollektivtrafikkens fortrinn i framtida, ikke et flate-dekkende tilbud. Det pekes også på kostnadene ved å dimensjonere systemet for rushtidstopper.

Nasjonalregnskapet viste at de norske husstandenes utgifter til transport har vært stabilt siden 1980 og utgjorde i 2017 rundt 15 prosent av husstandenes samlede konsum (SSB). Dette utgjør over 200 mrd. kr og er mer enn vi bruker på matvarer og drikke (11%). Dette utgjør et enormt marked og betyr at endringer i mobilitetstilbudet som flytter konsumet fra å være bundet til eget bilhold til kjøp av mobilitetstjenester kan ha stort potensiale⁶.

Dette betyr at vi kan stå foran store endringer, der det tradisjonelle kollektivsystemets oppgaver rendyrkes og reduseres i omfang, og der nye og mer etterspørselsstyrte løsninger overtar for tradisjonelt kollektivtilbud, særlig i distriktene, men også på kryss og tvers av byområdene.

I samfunnsøkonomisk perspektiv kan det diskuteres om det i framtida er nødvendig/fornuftig å finansiere transport over skatteseddelen i samme omfang som i dag, der rundt halvparten av samferdselsbudsjettet brukes på offentlige kjøp av kollektivtrafikk. Svaret kan være forskjellig i Oslo og ulike deler av Viken.

Fordeling:

- Internt i Oslo, Drammen, m.fl. har subsidiering av kollektivtrafikk antagelig en inntektsutjevneende effekt, fordi det er overvekt av de med lav inntekt som bruker kollektivsystemet.
- Det samme må antas å gjelde for distriktene i Viken, fordi det i hovedsak er de uten tilgang på bil som benytter kollektivtransport. Tilbudet er dog svært kostbart for det offentlige per reise-km, og er slik sett interessant å erstatte med nye løsninger.

⁶ En kan ikke utelukke at det i fremtiden vil være mindre behov for å eie sitt eget transportmiddel, men heller kjøpe mobilitet. Dette vil i så fall frigjøre betydelige midler i husholdningene (knyttet til bilhold) som i neste omgang kan redusere behovet for å subsidiere mobilitet.

- For reiser mellom Viken og Oslo er subsidiene ikke inntektsutjevnenende, heller svakt i favør av de med høy inntekt som dominerer blant arbeidspendlere til Oslo.

Miljø:

- Massetransport med tog og buss i byområder gir lave utslipp og arealinngrep per pass.-km. Det er likevel mye ledig kapasitet utenom rush, selv i Oslo, og et stort potensial for å redusere miljøavtrykket med økt utnyttelse av eksisterende tilbud⁷.
- Lokal kollektivtrafikk i distriktene ville gitt mindre miljøavtrykk hvis tilbudet ble erstattet med lette kjøretøy eller privatbiler.
- Kollektivreiser gir miljøgevinst for arbeidspendling mellom Viken og Oslo. Det er imidlertid svært ressurskrevende å øke kapasiteten, samtidig som det er mye ledig kapasitet utenom rush. Derfor gir det gevinster å redusere reisebehovet, og flate ut rushtidstoppene.

Samfunnet har store utfordringer med å finansiere alle fellesoppgaver, og må prioritere hvilke tjenester som er tjent med finansiering over skatteseddelen.

Allerede før Covid-19 var det en økonomisk utfordring å tilby et integrert kollektivtilbud for hele Oslo og Viken etter samme lest som Ruter-området, slik fylkestinget har bedt om ved flere anledninger. Endret reisemønster, og kanskje varig redusert reiseomfang, gjør det nødvendig å tenke nytt.

En ny felles pris- og betalingsmodell for hele Oslo og Viken gir en mulighet for å tenke nytt, og sørge for at samlede billettinntekter står i forhold til tilgjengelige offentlige ressurser, samtidig som man ivaretar målet om et fullintegrert pris- og betalingssystem for hele Viken.

Oppsummering

De fire temaene som er belyst og drøftet i denne saken (fremtidig organisering av kollektivtrafikk i Oslo og Viken, utredning av ny pris- og betalingsmodell, Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet og arbeidet med ny togavtale) er organisert som fire forskjellige saker, men har mange koblinger som må ivaretas underveis:

- Valg av løsning for organisering vil kunne påvirkes av om Oslo og Viken i fellesskap skal samordne tradisjonell kollektivtrafikk, eller også et utvidet mobilitetstilbud.
- Målet om et sømløst og enhetlig kollektivtilbud i hele Oslo og Viken kan påvirkes både av en ny felles pris- og betalingsmodell for Oslo og Viken, av en ny organisering av kollektivselskapene og gjennomføringen av den nye togavtalen.
- En ny pris- og betalingsmodell kan ha betydning for muligheten for å oppnå gevinster med nye kundedrensesnitt på tvers av kollektiv og nye/andre mobilitetsformer.
- Muligheten for å finansiere et helhetlig og sømløst kollektivtilbud i hele Oslo og Viken, kan være tjent med at togavtalen og arbeidet med ny pris- og betalingsmodell ses i sammenheng.

Behandlinger i fylkestinget

⁷ Det hører også med at personbiler med mange ledige seter utgjør den største kapasitetsreserven i rushtida. Slik sett kan også regulerings- og stimulerings tiltak rettet mot flere transportformer være relevante.

Finansiering av kollektivtilbudet post-korona: Fylkesrådet legger fram sak i FT 5/6. mai 2021 og 16/17 juni.

Fylkesrådet tar sikte på å legge fram en sak til fylkestinget om ny pris- og betalingsmodell i løpet av 2022, på grunnlag av den utredningen som skal være ferdig i år. Fylkesrådet må samordne prosessen med Oslo kommune (og staten) før opplegg/framdrift bestemmes.

Togavtalen er allerede inngått mellom JD og våre kollektivselskaper. Oppgaven som gjenstår, er å finansiere avtalen. Fylkesrådet sammen med Oslo kommune har rettet en henvendelse til staten om statlige bidrag. Fylkestinget vil bli involvert gjennom saken om ny pris- og betalingsmodell (over) og gjennom budsjettene for 2023 og 2024.

Fylkesrådet vil legge fram en sak om Ruters målbilde i løpet av høsten 2021. Framdriften vil bli tilpasset avklaring av ITS-direktivet, siden dette kan få vesentlig betydning for hvordan en ny kurs for Ruter kan stokes ut. Organisatoriske konsekvenser av å utvide kollektivselskapenes oppgaver kan bli nærmere avklart gjennom saken om organisering, jfr. nedenfor.

Fylkesrådet vil i løpet av høsten 2021 legge fram en sak for fylkestinget om fremtidig organisering av kollektivtrafikken, der konsulentrapporten (høsten 2021) presenteres og der fylkesrådet vil foreslå et opplegg for videre behandling av saken. Det vil være behov for samordning med Oslo kommune, kan hende også med saken om målbilde for Ruter.

Konsekvenser

Samferdsel er en stor sektor i norsk økonomi. Transport legger beslag på ressurser til infrastruktur (veier og skinner), kjøretøy og drift av disse. Dette gjelder både små og store kjøretøy, veier, skinner, båt og luftfart. Samlet kapasitetsutnyttelse er lav, under 25 % i gjennomsnitt. Dette gjelder både privatbiler med få personer i hvert kjøretøy og kollektivtrafikken som gjennomgående har få passasjerer utenfor rush.

Samfunnet kan spare ressurser og redusere naturinngrepene hvis transportsystemet utnyttes mer effektivt, med færre og mer effektive kjøretøy som utnytter den infrastrukturen som allerede er bygget. Parallelt vil da ressurser kunne frigjøres til andre samfunnsoppgaver.

Videre behandling av de fire utredningene i denne saken, vil kunne bidra til et mer effektivt samspill mellom ulike transportformer, og til bedre utnyttelse av infrastruktur.

Vedtakskompetanse

Saken sluttbehandles i fylkestinget.

Til: Folloregionen IPR

Fra: kommunedirektørutvalget

Sak 31-21 - SAKSFREMLEGG - Høring av Planprogram for regionale planer i Viken

Saken gjelder:

Viken fylkeskommune har lagt ut på høring et felles planprogram for tre store regionale planer som siden skal utarbeides hver for seg.

- Regional plan for areal og mobilitet
- Regional plan for kompetanse og verdiskaping
- Regional plan for økt livskvalitet, deltagelse og likeverd

Innstilling:

Folloregionen avgir høringssvar til Planprogram for regionale planer i Viken, som utformet i vedlegg til dette saksfremlegget.

Bakgrunn

Ved etableringen av Viken fylkeskommune har fylkeskommunen overtatt ulike gjeldende regionale planer fra de mindre regionene som de gamle fylkeskommunene utgjorde. Viken fylkeskommune har funnet det riktig å etablere nye temavise regionale planer som omfatter hele det geografiske området til Viken fylkeskommune. Det er planlagt å utarbeide tre temaplaner med bredt perspektiv. Foreløpig er det utarbeidet et felles planprogram for alle disse tre planene, jf. vedlagte link

<https://viken.no/f/p1/i8e3b4359-863a-4ea0-8d43-9db4a7b845e8/planprogram-240621.pdf>

De tre planene dekker et svært bredt felt, og det bærer planprogrammet preg av ved å være overordnet og generelt i sitt innhold.

Planprogrammet skal gjøre rede for

- Formålet med planarbeidet
- Planprosessen med frister og deltakere
- Opplegget for medvirkning
- Hvilke alternativer som vil bli vurdert
- Behovet for utredninger

Høringsfristen er 24. september.

Kommunedirektørutvalgets vurdering

Kommunedirektørutvalget mener det er fornuftig å sende inn et høringssvar til planprogrammet selv om planprogrammet er svært overordnet og generelt. Når de tre selvstendige planene etter hvert kommer ut på høring, vil det lages mer utdypende høringssvar på forhåpentlig gode planer med tydelige mål og konkretiserte tiltak.

Kommunedirektørutvalgets anbefaling:

Kommunedirektørutvalget anbefaler at vedlagte forslag til høringssvar til Planprogram for regionale planer i Viken oversendes Viken fylkeskommune.



Utkast til høringsvar fra Folloregionen

Til Viken fylkeskommune

Folloregionens svar på høring - Planprogram for regionale planer i Viken

Viken fylkeskommune har lagt ut et felles planprogram for tre store regionale planer;

- Regional plan for areal og mobilitet
- Regional plan for kompetanse og verdiskaping
- Regional plan for økt livskvalitet, deltagelse og likeverd

Disse tre planene dekker et svært bredt felt og det bærer planprogrammet preg av ved å være overordnet og generelt i sitt innhold. Folloregionen IPR ser frem til å motta høringsutkast på de ulike planene og håper disse vil være konkrete og handlingsrettede i sitt innhold.

Det kan av planprogrammet virke som planen for økt livskvalitet, deltagelse og likeverd vil få stor overlapp med de andre planene. For at planene skal bli enklest mulig å følge opp vil det være en fordel om de ikke overlapper hverandre i for stor grad, men at de samtidig har hovedfokus på problemstillinger der regional samhandling er kritisk og/eller der Viken har direkte ansvar/virkemidler for gjennomføring av tiltak. Målsettinger i planene bør settes slik at disse kvantitativt eller kvalitativt kan tallfestes eller «grad-festes» ut ifra en gitt metodikk. Handlingsprogrammet til hver av planene bør legges realistisk i forhold til hvilke ressurser Viken fylkeskommune har til å følge opp tiltakene og slik at tiltakene oppleves som nyttig for kommunene.

Slik vi leser planprogrammet er randkommunenes forhold til Oslo og samordning innenfor hovedstadsregionen ikke tatt opp i planprogrammet utover i forbindelse med masseforvaltning. Follo-kommunene har stor grad av pendling til Oslo, og forholdet til hovedstaden er derfor et like viktig tema som forholdet til omkringliggende kommuner i Viken. Ved utarbeidelse av nye regionale planer i Viken, og eventuelle rullinger av eksisterende planer, er det vesentlig at vedtatte kommuneplaner legges til grunn.

Folloregionen IPR ønsker at fylkeskommunen er en aktiv støttespiller og bidragsyter i forhold til etablering av et gjennomgående gang- og sykkelveinett i kommunene, og dette håper vi vektlegges i Regional plan for areal og mobilitet.

Folloregionen IPR stiller seg positiv til at samarbeid, folkehelse og klima og miljø er trukket frem som tverrgående temaer for de tre planene i planprogrammet.

Med vennlig hilsen

Hans Kristian Raanaas
leder Folloregionen IPR



HØRINGSUTKAST:

Planprogram for regionale planer i Viken

Regional plan for areal og mobilitet, regional plan for kompetanse og verdiskaping og regional plan for økt livskvalitet, deltakelse og likeverd

VIKEN 24.06.2021





Tittel: Høringsutkast: planprogram for regionale planer i Viken

Type dokument: Høringsutkast planprogram

Eier/virksomhet: Viken fylkeskommune

Første gang opprettet: 15.06.2021

Sist oppdatert/versjoner: 24.06.2021

Vedtatt av: Fylkesrådet

Dato vedtatt: 24.06.2021

Saksnummer: 2021/39463

ISBN nr: [nnn-n-nn-nnnnnn-n]

Illustrasjon: Tank design for Viken fylkeskommune

Se flere dokumenter på [www.viken.no/ /tjenester/planlegging/samfunnsplanlegging/regionaleplaner-under-arbeid/](http://www.viken.no/tjenester/planlegging/samfunnsplanlegging/regionaleplaner-under-arbeid/)

viken.no

Innhold

1 Innledning og hensikt med planarbeidet.....	4
1.1 Om dette planprogrammet	5
2 Føringer for arbeidet	5
2.1 Regional plan	5
2.2 FNs bærekraftsmål	6
2.3 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	6
2.4 Kommunalen, regionreformen og samfunnsutviklerrollen.....	7
2.5 Regional planstrategi.....	7
2.6 Planetens tålegrense	9
3 Felles innsats for en bærekraftig omstilling	10
3.1 Seks innsatsområder for bærekraftig utvikling	12
4 Tre regionale planer	13
4.1 Regional plan for økt livskvalitet, deltagelse og likeverd	14
4.1.1 Formålet med planen.....	14
4.1.2 Plantemaer og innsatsområder	14
4.2 Regional plan for areal og mobilitet	18
4.2.1 Formålet med planen.....	18
4.2.2 Plantema og innsatsområder.....	19
4.3 Regional plan for kompetanse og verdiskaping	25
4.3.1 Formålet med planen.....	25
4.3.2 Plantemaer og innsatsområder	26
4.4 Regionale planbestemmelser	31
5 Tverrgående temaer	32
5.1 Samarbeid.....	33
5.2 Klima og miljø	33
5.3 Folkehelse.....	35
6 Planprosessen.....	36
6.1 Organisering – tre prosjekter under ett program.....	36
6.2 Faseplan – frister og fremdrift.....	37
6.3 Medvirkningsopplegg – deltakere og metoder	38



7 Forholdet til våre naboer	40
7.1 Internasjonalt	40
8 Kunnskaps- og utredningsbehov	41
8.1 Konsekvensutredning	41
8.2 Overordnet utredningsbehov	41
8.3 Alternativvurdering	44
9 Begrepsforklaring og definisjoner	45
10 Vedlegg	48

1 Innledning og hensikt med planarbeidet

Viken ble etablert som nytt fylke 1. januar 2020. Det er et fylke med stort potensial og mange utviklingsmuligheter. Vi har et stort mangfold av naturområder, steder, lokalsamfunn og sterke nærings- og fagmiljøer. Det nye fylket skal være et godt sted å bo for alle innbyggere og vi skal utvikle oss til et bærekraftig samfunn. FNs bærekraftsmål skal legges til grunn for alt vi gjør.

Regional planlegging er viktig for å få til ønsket omstilling og samfunnsutvikling. Regionalt planarbeid er en felles dugnad hvor alle samfunnsaktører i fylket er invitert til å delta. Målet er å finne felles løsninger og legge til rette for at alle kan bidra i utviklingen av fylket. Det er spesielt viktig at offentlige myndigheter deltar i planprosessene på en forpliktende måte. Stortinget ønsket med regionreformen å styrke den regionale planleggingen. Det må vi lykkes med i dette arbeidet.

Fylkestinget vedtok 18. desember 2020 regional planstrategi (RPS) for Viken 2020–2024 – «Veien til et bærekraftig Viken». I planstrategien slås det fast at det skal utarbeides tre nye regionale planer for vikensamfunnet:

- Regional plan for økt livskvalitet, deltakelse og likeverd
- Regional plan for kompetanse og verdiskaping
- Regional plan for areal og mobilitet

Sammen skal disse planene vise vei mot et bærekraftig Viken fylke. Vi skal utvikle et sosialt, økonomisk og økologisk bærekraftig velferdssamfunn. Dette planprogrammet beskriver hvordan vi skal utarbeide planene. De nye regionale planene skal vise hvordan vikensamfunnet skal nå de langsiktige utviklingsmålene fra regional planstrategi. Ved å lage ett felles planprogram for de tre regionale planene skal vi sikre sammenheng i planarbeidet. Et felles planprogram skal også bidra til en effektiv planprosess hvor det skal være enklest mulig for alle å delta.

En forutsetning for at den regionale planleggingen skal fylle sin funksjon, er at innbyggernes, kommunenes og andre aktørers syn er innarbeidet i planene. Vikensamfunnet skal ha eierskap til de regionale planene. Gode prosesser og felles utarbeidelse skal skape vilje og forpliktelse til å samordne ressurser og virkemidler. Fylkeskommunens rolle er å lede planprosessen (som planmyndighet etter plan- og bygningsloven) og bidra med egne virkemidler i oppfølging av planene.

Vikensamfunnet står overfor store oppgaver. Vi skal bygge kompetanse for framtida, redusere klimagassutslipp, styrke det biologiske mangfoldet, skape nye arbeidsplasser, hindre utenforskap og fremme sosial likhet. Dette kan ikke løses av én aktør alene. Regional planlegging skal være et felles verktøy for å skape varige endringer i samsvar med målene som er satt i regional planstrategi.

Viken har arvet 34 regionale planer fra de gamle fylkene. De fleste av disse skal vi nå erstatte med de tre nye planene. Det er gjort mye godt arbeid i planene fra de tidligere fylkene og det beste fra disse planene vil det være naturlig å harmonisere og bygge videre på. Det er likevel behov for en klar og tydelig fornying av det regionale planverket dersom Viken skal oppfylle bærekraftsmålene i 2030.

De tre kommende regionale planene vil ha virkning i flere år framover, langt utover inneværende fylkestingsperiode. Fylkestinget har derfor vektlagt at det skal være et langsiktig perspektiv på planleggingen for regionen. Dette er nødvendig for å skape forutsigbarhet for og kontinuitet i kommunenes og andre aktørers planlegging og utviklingsaktiviteter.

1.1 Om dette planprogrammet

Dette planprogrammet er et ledd i varslingen av planoppstart for de tre regionale planene. Det er plan- og bygningsloven som fastslår at skal det utarbeides planprogram. Programmet er «en plan for planene». Her redegjør vi for formålet med planene og hvilke temaer og problemstillinger som skal være sentrale. Først beskriver vi føringene for planarbeidet. FNs bærekraftsmål, regjeringens forventninger og regional planstrategi blir her beskrevet. Hensynet til planetens tålegrense blir også utdypet. Dette er føringar som gjelder for alle tre planene. Kapittel 3 belyser behovet for felles og tverrfaglig innsats for å kunne skape den bærekraftige utviklingen vi ønsker. I kapittel 4 konkretiseres hensikten med hver enkelt av de tre regionale planene og aktuelle plantema presenteres. Alle planene skal belyse de tverrgående tema folkehelse, klima og miljø, og samarbeid. Hva dette innebærer blir omtalt i kapittel 5. Organisering, faser og medvirkning presenteres i kapittel 6. Avslutningsvis omtales forholdet til Vikens naboer nasjonalt og internasjonalt, og vi angir hvordan vi skal arbeide med kunnskapsgrunnlag og alternativvurderinger.

2 Føringar for arbeidet

Innhold og prosess for de regionale planene må forholde seg til en rekke allerede eksisterende rammer og føringar. Mange av disse legges på nasjonalt nivå (enkelte ganger som følge av internasjonale føringar), mens andre springer ut av regional politikk. De ulike aktørenes virksomhet innenfor alle fag- og politikkområder styres alle til en viss grad av lover, statlige retningslinjer og nasjonal politikk. Dette legger premisser for innholdet i planene. De viktigste føringene er omtalt nedenfor. I det videre arbeidet med de regionale planene må det kartlegges hvilke føringar som er viktigst den enkelte plan.

2.1 Regional plan

En regional plan er viktig for å tilpasse den regionale politikken til de nasjonale og regionale utfordringene vi står overfor. Regional plan skal fungere som et felles styringsverktøy for lokale, regionale og statlige myndigheter. Den skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen. Alle offentlige organer har rett og plikt til å delta i planleggingen når den berører deres saksfelt og de skal gi planmyndigheten informasjon som kan ha betydning for planleggingen.

En regional plan vil også ta opp forhold av nasjonal betydning. Arbeid med samfunnsflokke gir behov for systemisk arbeid på mange plan. Dette kan gi grunnlag for dialog med staten om endring av nasjonale strukturer og prioriteringer som en del av oppfølgingsarbeidet. Dette kan være en viktig ambisjon for dette planarbeidet i landets mest folkerike region.

Regional planmyndighet skal utarbeide regionale planer for de spørsmål som er fastsatt i den regionale planstrategien (pbl § 8-1). Planene tar for seg oppgaver som krever avveining og avklaring mellom forskjellige interesser over sektor- og kommunegrenser. Planen skal sikre regionale og nasjonale interesser, samtidig som den skal ivareta lokale samfunnsmessige hensyn. Som en del av regional plan, skal det samtidig utarbeides et handlingsprogram for gjennomføring av planen.

2.2 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringer innen 2030. Bærekraftsmålene er en del av FNs Agenda 2030 og består av 17 mål med til sammen 169 undermål for en bærekraftig utvikling, samt en erklæring om hvordan verden skal bli bærekraftig innen 2030.

FNs 17 bærekraftsmål skal ligge til grunn for samfunnsutviklingen i Viken. Bærekraftsmålene ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng. For å nå målene må vi ha en helhetlig tilnærming til hvordan vi løser oppgaver og driver utviklingsarbeid på internasjonalt, nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

2.3 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

For å fremme bærekraftig utvikling i hele landet, legger regjeringen fram nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging hvert fjerde år (pbl § 6-1). Kommuner og fylkeskommuner skal følge opp forventningene i gjennomføringen av planprosesser, innholdet i planene og gjennomføringen og oppfølgingen av planene. Regjeringens forventninger legger grunnlaget for hvordan statlige myndigheter medvirker i planleggingen.

I [de nasjonale forventningene](#) fra 2019 peker regjeringen på fire utfordringer samfunnet står overfor:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn.
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning.
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn.
- Å skape et trygt samfunn for alle.

Regjeringen har besluttet at FNs bærekraftsmål er det politiske hovedsporet for å håndtere utfordringene samfunnet står overfor. Bærekraftsmålene er en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen.

Nasjonale myndigheter utarbeider statlige planretningslinjer og planbestemmelser for å konkretisere de nasjonale forventningene. Disse skal vi også ta hensyn til i vår regionale planlegging.

Styrke barn og unges interesser i all planlegging

Barn og unge er fremhevet spesielt i plan- og bygningslovens formålsparagraf. Dette er en gruppe som ikke er myndige, har mindre innflytelse og er avhengige av at voksne ivaretar deres interesser. Barn og unge skal gis anledning til å delta i planprosesser og hensynet til barn og unge skal ivaretas i plan- og byggesaker.

For de regionale planene betyr dette at barn og unge skal sikres medvirkning i selve planprosessen. I de regionale planene og i oppfølgingen av dem, skal vi legge vekt på hensynet til barn og unge og deres mulighet for innflytelse på samfunnsutviklingen, oppvekstmiljø og muligheter.

2.4 Kommuneloven, regionreformen og samfunnsutviklerrollen

Kommunelovens formålsparagraf beskriver kommuner og fylkeskommuners roller som tjenesteytere, myndighetsutøvere og samfunnsutviklere.

Regionreformen (Meld. St. 22 (2015-2016) og Meld. St. 6 (2018–2019)) la grunnlaget for bedre samarbeid og en styrket samfunnsutvikling basert på regionale fortrinn, forutsetninger og prioriteringer. Kombinasjonen av komplekse oppgaver, regionale forskjeller og en sektorisert forvaltning, tilsier at samfunnsutvikling utøves best og mest effektivt på et regionalt nivå. Videre blir det påpekt at fylkeskommunene har en sentral rolle i å tilpasse den regionale politikken til de nasjonale utfordringene vi står ovenfor. Den regionale planleggingen er en nøkkel for å kunne møte klimautfordringer, bedre folkehelsen, bidra til omstilling og for å samordne arealbruken i fylkene.

Samfunnsutviklerrollen beskrives ved hjelp av tre dimensjoner:

- Gi strategisk retning til samfunnsutviklingen.
- Mobilisere privat sektor, kulturliv og lokalsamfunn.
- Samordne og koordinere offentlig innsats og virkemiddelbruk.

I en bred forståelse er også tjenestene det offentlige leverer og offentlig myndighetsutøvelse på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå viktige virkemidler for å utvikle fylket i ønsket retning.

De regionale planene og prosesser og partnerskap knyttet til disse, bør dermed gi effekt innenfor alle de tre dimensjonene, basere seg på regionale fortrinn, forutsetninger og prioriteringer, og bidra til å løse nasjonale utfordringer gjennom tilpassede regionale løsninger.

2.5 Regional planstrategi

«[Veien til et bærekraftig Viken](#)» er fylkets vedtatte regionale planstrategi for årene 2020 til 2024. Planstrategien er den første for Viken og setter den strategiske retningen for samfunnsutviklingen.

Regional planstrategi har fungert som en viktig arena for dialog og samhandling og er et resultat av en bred medvirkningsprosess og offentlig høring.

Planstrategien har en struktur med [fem langsiktige utviklingsmål](#), som beskriver et fremtidsbilde av hvordan Viken skal se ut i 2030. Målene skal vi nå gjennom [seks brede innsatsområder for bærekraftig utvikling](#). Utviklingsmålene og innsatsområdene uttrykker målene for arbeidet med de tre regionale planene.

Klima og miljø, folkehelse og samarbeid er [tverrgående temaer](#) som er så viktige og sammensatte at de må veie tungt i alt utviklingsarbeid.



Figur: Illustrasjon som viser oppbygging av regional planstrategi med de fem utviklingsmålene i sentrum. Rundt ligger de seks innsatsområdene og de tre tverrgående temaene.

Langsiktige utviklingsmål for Viken:

1. Natur, klima og planetens tålegrense

I 2030 er hensynet til naturen og planetens tålegrense grunnleggende for all samfunnsutvikling i Viken. Viken er et bærekraftig og klimasmart lavutslippssamfunn, som har god kunnskap til våre økosystemer, og som tar vare på det biologiske mangfoldet, naturområdene og matjorda i Viken. Vi vektlegger beredskap, klimatilpasning og matsikkerhet, og forvalter våre naturressurser langsiktig, effektivt og nyskapende. Resultatet er gode levekår og et godt livsgrunnlag for dagens og morgendagens innbyggere.

2. God livskvalitet og like muligheter

I 2030 lever alle mennesker i Viken verdige og meningsfylte liv. Vi har trygge arbeidsplasser og tilgang til relevant utdanning. Fylket kjennetegnes av gode, varierte boområder med levende møteplasser. Kulturlivet og foreningslivet er rikt, og vi kan dyrke natur- og friluftsinnteressene våre. Vikensamfunnet er åpent, mangfoldig og inkluderende

3. Grønn og rettferdig verdiskaping

I 2030 er Viken en nyskapende, internasjonalt konkurransedyktig og mangfoldig næringsregion som leder an i det grønne skiftet. Vi har attraktive private og offentlige arbeidsplasser, velfungerende markeder, ledende forsknings- og kompetansemiljøer og høy sysselsetting. Vi har et rettferdig og anstendig arbeidsmarked. Viken viser vei i utviklingen av sirkulær økonomi. Vekst og verdiskaping i Viken tar hensyn til naturen, ivaretar samfunnssikkerhet og beredskap og skaper velferd og god livskvalitet for innbyggerne.

4. Omstilling og tillit

I 2030 er Viken et sterkt og trygt samfunn, som kan møte både kjente og uforutsette utfordringer og

endringer. I Viken har vi verktøyene vi trenger for å vende utfordringer til muligheter. Vikensamfunnet er godt forberedt på både akutte og langsiktige konsekvenser av klima- og miljøendringene. Næringslivet har god evne til å håndtere og utnytte endringer i teknologi, kompetansebehov og økonomiske forutsetninger. I 2030 deltar mange innbyggere i utviklingen av Viken, og vi har tillit til hvordan fylket styres. Innbyggerne har fremtidsstro og opplever høy grad av trygghet, livskvalitet, tilhørighet, frihet og tillit.

5. Sammen skaper vi Viken

I 2030 har vi sterk kultur for samarbeid og kunnskapsdeling i Viken. Vi har sterke og forpliktende partnerskap hvor offentlige aktører, næringsliv, frivillighet, forskning og enkeltmennesker deltar. Samarbeidet foregår på tvers av geografi og forvaltningsnivåer. Viken deltar aktivt i nasjonalt, grenseregionalt og internasjonalt arbeid. Det gir oss kunnskap, kompetanse og gjennomslag til å nå målene vi har satt oss.

Regional planstrategi 2020–2024 inneholder seks prinsipper for plansystemet som skal ivaretas i planarbeidet:

- Plansystemet skal legge FNs bærekraftsmål til grunn og ha tydelig kobling til langsiktige utviklingsmål og mål for innsatsområdene.
- Plansystemet skal fremme et helhetlig perspektiv, herunder tverrfaglighet og samhandling mellom og på tvers av fagområder, forvaltningsnivåer og interesser.
- Regional planlegging skal være kunnskapsbasert.
- Plansystemet skal være partnerskapsbasert.
- Plansystemet skal ta hensyn til regionale forskjeller og fortrinn.
- Universell utforming skal ligge til grunn for regional planlegging i Viken.

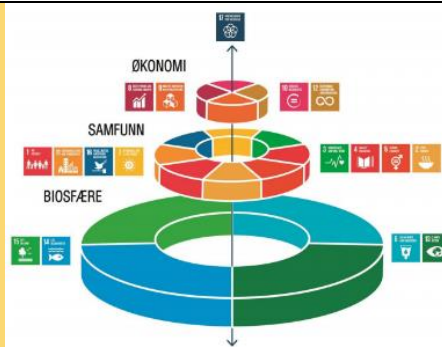
[«Vi i Viken»](#) er hovedrapporten for kunnskapsgrunnlaget fra 2019 og har vært et viktig grunnlag for arbeidet med planstrategien. Kunnskapsgrunnlaget er organisert etter FNs 17 bærekraftsmål. Det gir kunnskap om menneskene som bor i Viken, om miljøtilstanden og den økonomiske utviklingen i regionen.

2.6 Planetens tålegrense

For å oppnå gode levekår og opprettholde et godt livsgrunnlag for dagens og morgendagens innbyggere, legger vi hensynet til naturen og planetens tålegrenser¹ til grunn for samfunnsutvikling i Viken. Dette innebærer en tyngdeforskyvning i arbeidet med bærekraftig utvikling. Det er avgjørende å sikre naturgrunnlaget i Viken. Vi må stanse ødeleggende, menneskeskapte klimagassutslipp og endringer av naturmiljøet som overskrider planetens tålegrenser for å oppnå sosial og økonomisk bærekraft.

¹ Planetens tålegrenser (planetary boundaries, PB), er en vitenskapelig tilnærming for å forstå de globale miljøsystemene i sammenheng, og hvor stor grad av påvirkning de tåler. PB ble første gang presentert som konsept i 2009, under ledelse av professor Johan Rockström ved Stockholm Resilience Centre (SRC).

Kunnskapen om verdens klima- og miljøsystemer og planetens tålegrenser, innebærer en tyngdeforskyvning i måten vi samarbeider om bærekraftig utvikling. Figuren illustrerer hvordan økonomi og samfunn henger sammen med og er avhengig av biosfæren. Biosfæren er områdene på jorden der organisk liv eksisterer, og er summen av alle økosystemene. Tyngdeforskyvningen innebærer at all samfunnsutvikling skjer innenfor planetens tålegrenser.



Figur 3. Figuren viser hvordan økonomi og samfunn henger sammen med, og er avhengig av av biosfæren. Azule Images for Stockholm Resilience Centre, Stockholm Universitet. Figuren er oversatt til norsk av Tank Design for Viken fylkeskommune.

Med planetens tålegrenser som rammeverk i samfunnsutviklingen kan samarbeid om utviklings- og planbehov gi mer langsiktige og helhetlige løsninger i samsvar med Vikens fem langsiktige utviklingsmål.

Behov for økt kunnskap. Vi må vite tilstanden for både naturmiljø og klimautslipp i Viken og ha bedre kunnskap om hvordan tilstanden blir påvirket av våre aktiviteter. Like viktig er det å prioritere kunnskap som gjør at vi kan ta hensyn til hvordan våre aktiviteter har virkning utenfor Vikens grenser. I Viken skal vi sette i gang flere utredninger som vil gi økt kunnskap om ulike miljøtilstander i fylket de nærmeste årene. Dette omfatter blant annet framtidig bærekraftsbarometer, arealregnskap og tiltaksanalyse for klimagassutslipp for Viken. Det er også viktig å utvikle større forståelse for og kunnskap om hvordan de forskjellige bærekraftsmålene henger sammen. De 169 undermålene til de 17 bærekraftsmålene kan både styrke hverandre, men også være i konflikt med hverandre. En bedre forståelse av potensielle målkonflikter vil gi bedre grunnlag for å kunne foreta gode prioriteringer i det regionale planarbeidet.

Prioriteringene våre. Planetens tålegrenser må omsettes i praksis. I dag vet vi at klimaendringene og tap av naturmangfold allerede er på et kritisk nivå og at vi må handle umiddelbart for å snu denne utviklingen. Denne kunnskapen må komme til syne i planene og beslutningene vi tar. Selv om vi ikke kjenner alle detaljer om biologiske prosesser og globale konsekvenser av menneskelig aktivitet, vet vi nok til å ta grep. Førre-var-prinsippet² må legges til grunn for valgene vi tar.

Planetens tålegrenser inn i alle planer. Vi må ha som mål å utvikle en bred og anvendelig verktøykasse for å inkludere planetens tålegrenser i alle prosesser i Viken, herunder den regionale planleggingen. Planetens tålegrenser er vektlagt i formålsbeskrivelsene for de tre regionale planene.

3 Felles innsats for en bærekraftig omstilling

La oss se regional planstrategi sammen med dette planprogrammet som den viktigste invitasjonen til felles innsats for bærekraftig omstilling i Viken for resten av dette tiåret. Hvordan den enkelte Viken-

² Naturmangfoldsloven §9.(føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltnings tiltak.

aktør velger å følge opp invitasjonen, vil få stor betydning for måloppnåelse og for vår felles endringsreise på veien til et bærekraftig Viken i 2030.

Invitasjonen går til alle kommunene, regionale statlige organer og representanter for forskning, utviklings og kompetansesektoren, næringsliv og frivillighet, og alle samfunnsengasjerte i Viken.

Innsatsen kan deles i to perioder. I den første perioden på halvannet år, fram til vedtak av planene i 2023, skal de tre tematiske regionale planene utarbeides. I dette tidsrommet vil innsatsen handle om samarbeid for å utforme og få vedtatt ny regional politikk. I andre periode, fram til 2030, vil innsatsen handle om å samarbeide om tiltak og i prosjekter for å omsette de regionale planene til handling. Alle samarbeidsparter med engasjement og eierskap til planene, lokalt og regionalt, må bidra med egne virkemidler innenfor egne ansvars- og virksomhetsområder.

Vi må bygge videre på eksisterende samarbeidsstrukturer og partnerskap og utvikle nye når det er behov for å supplere.

Det er behov for nye måter å lede og gjennomføre planarbeidet på for å skape varige endringer i samsvar med planstrategiens ambisjonsnivå. Programstyret for planarbeidet³ ser at en egnet modell må kunne;

- Gi oss en annerledes tilnærming til å forstå, utforme og lede endring.
- Klargjøre hvordan vi ser på utfordringer og muligheter.
- Gi hjelp til å se løsninger som ikke bare håndterer konsekvensene, men også tar tak i årsakene som ligger bak.

Modellen «De tre sfærer»⁴ viser hvordan endringsarbeid kan skje. Modellen gir et rammeverk som viser at bærekraftige løsninger kan oppnås når endring skjer samtidig i en praktisk sfære, en politisk sfære og en personlig sfære. Delmålene i den regionale planstrategien må løses med enkeltmennesker som endringsagenter i alle de tre sfærene. Les mer om modellen i vedlegg 1.



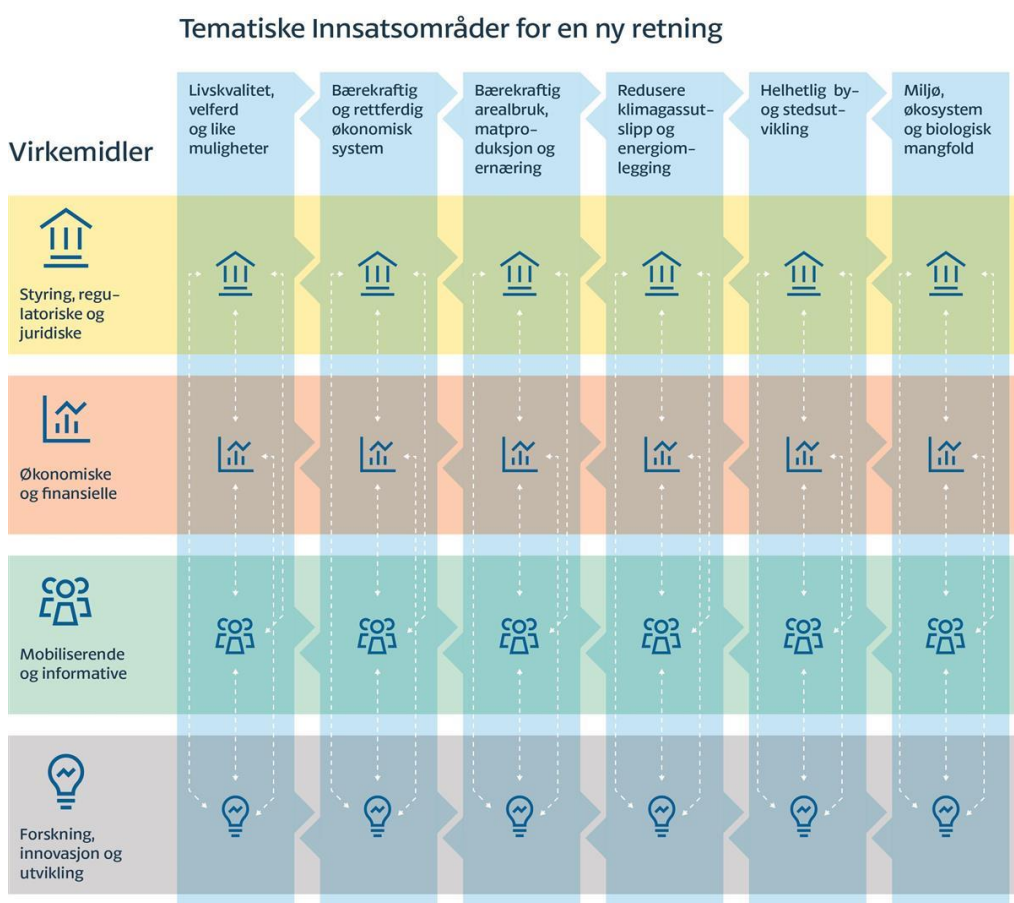
³ Les om programstyret i kap. 7.1.

⁴ Rammeverk utviklet av professor Karen O'Brien og Linda Sygna, og har blant annet blitt brukt i FNs klimapanel femte hovedrapport (IPCC, 2014; O'Brien og Sygna, 2013). Rammeverket bygger på arbeidet til Monica Sharma (Sharma, 2007) innenfor radikalt lederskap for å skape og lede transformativ endring i ulike kontekster i mer enn 60 land.

Figur: Rammeverket De tre sfærer for transformasjon (O'Brian og Sygna)

3.1 Seks innsatsområder for bærekraftig utvikling

I regional planstrategi er det lansert en modell med seks tematiske innfallsvinkler og fire virkemiddelkategorier. Modellen er et rammeverk for hvordan Viken skal nå sine langsiktige utviklingsmål og bærekraftsmålene i 2030-agendaen. Modellen er hentet fra «The Future is Now», GSDR19, en ekspertrapport fra FN (2019) og tilpasset for bruk i Viken.



Figur: Matrisen viser seks innsatsområder og fire virkemiddelkategorier for bærekraftig utvikling. Originalfigur er utviklet til Global Sustainable Development Report 2019: The Future is Now – Science for Achieving Sustainable Development (United Nations, New York, 2019). Oversatt og videreutviklet av Tank Design for Viken fylkeskommune.

De seks innsatsområdene er valgt ut fordi de representerer komplekse samfunnsutfordringer som må ses og løses i sammenheng for nå målene i 2030-agendaen. FNs ekspertpanel anbefaler i rapporten at de følges opp nasjonalt og regionalt for å sikre at endringer skjer raskt og på rett nivå. Innsatsområdene skal stimulere til nytt samarbeid, gi planleggingen en ny retning og motvirke

sektorisert tilnærming til problemløsning. For eksempel vil det kreve innsats fra flere fagområder og forvaltningsnivåer for å løse problemer som utenforskap og frafall i skolen.

Plansystemet for Viken bygger på disse tematisk tverrfaglige innsatsområdene. For hvert av de seks innsatsområdene er det utarbeidet delmål for Viken (vedlegg 2). Delmålene skal være utgangspunkt for nærmere detaljering i de regionale planene for å sikre at vi når dem.

4 Tre regionale planer

Dette planprogrammet skal bidra til at de tre regionale planene samlet og hver for seg blir styringsverktøy for vikenpartnerskapet og bidrar til en samfunnsutvikling som følger opp de langsiktige utviklingsmålene og prioriteringene i den regionale planstrategien for Viken.

Hver regional plan skal være en strategisk, målrettet og langsiktig plan for vikensamfunnet. Planene skal være verktøy for å nå de fem langsiktige utviklingsmålene for Viken. Tverrgående samordning og tverrgående temaer skal bidra til helhetlig politikk. Hver plan skal benytte de samme seks innsatsområdene som ble introdusert i den regionale planstrategien. Dette skal sikre et helhetsperspektiv og bidra til oppfylling av FNs bærekraftsmål. Alle planene skal også ta opp temaene folkehelse, klima og miljø, og samarbeid, slik det er nærmere beskrevet i kapittel 5.

Viken er mangfoldig. For at planene skal fungere som gode verktøy for å nå målene, må de tilpasses de ulike forutsetningene i fylket. Hvordan de ulike forutsetningene bør håndteres, vil bli behandlet i den enkelte regionale planen. I arbeidet med den enkelte plan må man også hente nødvendig kunnskap fra eksisterende planer om tilsvarende tema. Vi må vurdere om dagens virkemiddelbruk er tilstrekkelig, eller om det trengs radikalt nye grep for å nå målene som er satt. For regionale planer som gir retningslinjer for arealbruk, må det også vurderes om det er aktuelt å bruke regionale planbestemmelser. Dette blir omtalt til slutt i dette kapitlet. De regionale planene skal utvikles i partnerskap med vikensamfunnet og være et resultat av medvirkning og samarbeid. Prosessen skal sikre oppslutning om og eierskap til de regionale planene, avdekke og avklare målkonflikter og prioriteringer. Dermed skapes forutsigbare rammer for utviklingsaktørene og et grunnlag for samordnet innsats og virkemiddelbruk. De tre regionale planene skal bygge på og erstatte 26 av dagens regionale planer. Vannforvaltningsplanene og fjellplanene skal videreføres som egne regionale planer.

Handlingsprogram

Alle regionale planer skal ha et handlingsprogram. Et handlingsprogram skal sørge for iverksetting og oppfølging av de regionale planene på en systematisk og samordnet måte. Handlingsprogrammene skal konkretisere forventinger og forpliktelser for aktørene. De skal synliggjøre ressursbehov, virkemiddelbruk, samarbeid og ansvar. Hensikten er å vise hvordan vikenpartnerskapet samlet skal bruke sine virkemidler for å nå målene i planene.

Handlingsprogrammene skal utarbeides samtidig med utarbeidelse av de tre regionale planene. Målstrukturen og metodikken fra regional planstrategi skal legges til grunn for tiltak i handlingsprogrammene. Handlingsprogrammene skal ha fire års varighet og behovet for rullering skal vurderes årlig.

De regionale planenes formålsbeskrivelser

I avsnitt 4.1, 4.2 og 4.3 beskrives formålene med de tre regionale planene. Videre beskrives hvilke

sentrale temaer de regionale planene skal omhandle. Plantemaene er strukturert etter de seks innsatsområdene for bærekraftig utvikling, og er utarbeidet med utgangspunkt i vedtatte mål og tematikk fra regional planstrategi, samt innspill fra planprogramprosessen.

4.1 Regional plan for økt livskvalitet, deltakelse og likeverd

4.1.1 Formålet med planen

Viken skal være et sosialt bærekraftig samfunn. Økt livskvalitet, deltakelse og likeverd er sentrale politikkområder for samfunnsutviklingen. Målet er at alle skal leve gode og meningsfulle liv. Planen skal gi strategisk retning for prioriteringene og den samordnete innsatsen for å nå de fem langsiktige utviklingsmålene. Den skal ha spesiell vekt på:

- **Deltakelse og like muligheter.** I Viken skal alle ha like muligheter til å delta på skolen og i arbeidslivet, i kultur- og fritidsaktiviteter og i demokratiske prosesser, uavhengig av alder, kjønn, etnisitet, seksuell orientering, funksjonsnedsettelse eller økonomiske forutsetninger. Vi skal verdsette og inkludere innbyggernes mangfold av kulturer, kompetanse og verdier. At alle inkluderes sikrer den enkeltes velferd og er lønnsomt for samfunnet som helhet. Dette bidrar til et trygt samfunn, hvor innbyggerne har tillit til hverandre og til samfunnsinstitusjonene. Vi skal fremme likestilling og skape et samfunn uten diskriminering.
- **Gode levekår og livskvalitet for alle.** Det er store sosioøkonomiske forskjeller i Viken, både mellom kommuner og innad i kommuner. Sosioøkonomiske forskjeller påvirker levekår, helse og livskvalitet. Dette beskrives ofte som en samfunnsflope, som krever systematisk og tverrfaglig innsats å løse. For å sikre gode levekår og livskvalitet for alle, må samarbeidet mellom frivilligheten og offentlige og private aktører styrkes. Tidlig innsats er avgjørende for å gi barn og unge gode forutsetninger for å gjennomføre utdanningsløpet.
- **Levende og attraktive byer og distrikter.** Det skal være godt å bo i Viken, enten man bor i en by, et tettsted eller i distriktene. Lokalsamfunnets kvaliteter og utforming er med på å legge rammer for innbyggernes hverdagsliv. I Viken skal vi ha trygge oppvekstmiljøer og boligområder med varierte og egnede boliger. Byer, tettsteder og grender skal utvikles med kvalitet. Vi må tilrettelegge for et bredt og variert tilbud av møteplasser, et mangfoldig kulturliv og områder for fysisk aktivitet. Disse må være tilgjengelige for alle.

Planen skal være enkel å forstå og aktivitetene som planen legger opp til skal ligge nært folk. Planen skal bidra til et inkluderende samfunn som er godt for alle.

4.1.2 Plantemaer og innsatsområder

Innsatsområde 1 Livskvalitet, velferd og like muligheter

Temaer vi må bygge videre på og styrke:

Å sikre god livskvalitet, velferd og like muligheter handler om at alle innbyggere i Viken skal leve trygge og meningsfulle liv og bidra til samfunnet rundt seg. Offentlige tilbud og tjenester må være tilgjengelige og ha god kvalitet. Planen skal bidra til at alle har mulighet for å gjennomføre utdanning og delta i samfunnslivet. Tilhørighet til lokalsamfunnet, gjensidig tillit og aksept for hverandres særpreg er viktige faktorer for god livskvalitet. Deltakelse i fritidsaktiviteter bidrar til dette og gir samtidig verdifull kompetanse og nyttige nettverk. Vi må styrke medbestemmelsen, demokratiet og ytringsfriheten. Alle innbyggere i Viken skal kunne engasjere seg og ta del i det offentlige ordskiftet.

Gjennom planarbeidet skal vi styrke rammene for kultur, idrett og frivillighet, som er viktige samfunnsutviklere. Vi må styrke tilbudet av både digitale og fysiske møteplasser. Bibliotekene er viktige lokale arenaer for integrering, opplevelser og livslang læring. Det er viktig med tidlig innsats og helsefremmende tiltak på arenaer som barnehager og skoler.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene

- Forsterket innsats for å fremme god psykisk helse blant barn og unge. Koronapandemien har forsterket den negative utviklingen i barn og unges psykiske helse.
- Sikre at barn og unge i Viken som vokser opp i familier med vedvarende lavinntekt har de samme mulighetene til å forme sin egen fremtid som alle andre.
- Systematisk arbeid med holdningsendringer for å sikre likestilling og mangfold.
- Nulltoleranse for undertrykkelse, vold, hets, mobbing, rasisme og diskriminering.
- Styrket integreringsarbeid.

Innsatsområde 2 Bærekraftig og rettferdig økonomisk system

Temaer vi må bygge videre på og styrke:

For å skape et rettferdig økonomisk system må vi ha et trygt og inkluderende arbeidsliv for alle og skape flere nye arbeidsplasser. Det er for mange som ikke gjennomfører utdanningsløpet og som ikke deltar i arbeidslivet. Det er ikke bærekraftig, og vi må styrke innsatsen for å motvirke dette.

Terskelen for å komme i varig jobb må senkes. Dette krever at vi har et mangfold av arbeidsplasser og at vi satser på nyskaping, sosialt entreprenørskap og arbeidsinkludering. Arbeidslivet må benyttes som en opplæringsarena og tilpasses ulike forutsetninger. Forutsigbare rammer og styrking av frivilligheten kan bidra til at flere tar del i sosiale nettverk og finner en vei inn i lokalsamfunnet og på arbeidsmarkedet. En sterk kultur for innovasjon og entreprenørskap, og tilrettelegging for meningsfylt arbeid for alle grupper i befolkningen, vil bidra til dette.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene:

- Sikre at flere unge gjennomfører utdanningsløpet og inkluderes i arbeidslivet.
- Styrke integrering av personer med innvandrerbakgrunn. Dette kan skje gjennom arbeid, utdanning og lokalt organisasjons- og samfunnsliv.
- Styrke samarbeidet med kulturlivet, frivilligheten, offentlige og private aktører for å gi flere og alternative veier inn i utdanning og arbeidslivet.
- Ta bedre vare på de menneskelige ressursene gjennom tilrettelegging, livslang læring og inkludering.

Innsatsområde 3 Bærekraftig arealbruk, matproduksjon og ernæring

Temaer vi må bygge videre på og styrke:

I spørsmål knyttet til arealbruk skal vi ta hensyn til innbyggernes livskvalitet og tilgang til kortreist og næringsrik mat og trygg drikkevannsforsyning skal ivaretas. Helsefremmende arbeid på universelle arenaer som skoler og barnehager er viktig for å fremme et variert, næringsrikt og klimavennlig kosthold for alle barn og unge. Det skal bli enklere å kjøpe kortreist mat. Vi skal bygge videre på kunnskap og tradisjoner knyttet til matauk. Den regionale planen skal i tillegg sikre at vi har gode arealer for fysisk aktivitet, idrett, friluftsliv og naturoplevelser.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene:

- Alle skal ha mulighet til å ha et variert, næringsrikt, sunt og klima- og miljøvennlig kosthold, uavhengig av sosioøkonomisk bakgrunn.
- Kunnskapsnivået om ernæring, bærekraftig matforbruk og matproduksjon må økes. Dette er særlig viktig for oppvoksende generasjoner.
- Matsvinnet må reduseres.

Innsatsområde 4 Redusert klimagassutslipp og energiomlegging

Temaer vi må bygge videre på og styrke:

For å hindre omfattende klimaendringer må vi redusere utslippene både i Viken og fra varer og tjenester vi kjøper som produseres utenfor fylkesgrensene. Vi må fase ut fossil energi og bruke den fornybare energien mer effektivt. Gjennom økt kunnskap og bevisstgjøring skal vi i Viken redusere forbruk av varer og tjenester som belaster klimaet og miljøet. Over halvparten av utslippene i Viken er knyttet til transport og vi må gjøre det trygt og attraktivt å gå og sykle. Flest mulig i Viken skal kunne gå, sykle eller reise kollektivt. Sirkulære løsninger må utvikles og prioriteres.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene:

- Redusere forbruket og stimulere til kortreise løsninger som reduserer transportbehov.
- Krevende omstillingsprosesser rammer befolkningen ulikt. Det er behov for mer kunnskap om hvordan vi kan få til omstillingen til et klima- og miljøvennlig samfunn på en sosialt og geografisk rettferdig måte.
- Alle skal være med å bidra i utviklingen av lavutslippssamfunnet. Vi må skape en kultur for å redusere forbruket og ta klimavennlige valg i hverdagen.
- Utfasing av fossil energi til oppvarming, transport og næring. Energitiltak i boliger må bli mer tilgjengelige og enklere å gjennomføre for alle.
- Stimulere til gjenbruk og vedlikehold fremfor å bygge og produsere nytt.

Innsatsområde 5 Helhetlig by- og stedsutvikling

Temaer vi må bygge videre på og styrke:

Planen skal fremme utviklingen av attraktive byer og distrikter i hele Viken. Vi må ha trygge lokalsamfunn og boområder for alle livsfaser i bygd og by. Planen skal bidra til gode oppvekstforhold.

Innsats innen by- og stedsutvikling skal sikre et mangfoldig tilbud av sosiale møteplasser som er universelt utformet og tilgjengelige for alle. Møteplassene kan være både fysiske og digitale. Vi må ha anlegg, arenaer og uteområder som fremmer fysisk aktivitet og idrett. Vi skal ta vare på friluftslivets ferdssårer, som turveier, stier og snarveier. Allemannsretten skal ivaretas.

Vi skal styrke byene og tettstedenes særpreg og identitet ved å satse på kunst, kultur og kulturminner. Planen skal legge til rette for medvirkning, engasjement og gode rammer for frivilligheten. For at stedene skal være tilgjengelige for innbyggerne, må vi satse videre på et utvidet gang- og sykkelveinett og et funksjonelt mobilitetstilbud.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene:

- Det er store regionale forskjeller i befolkningssammensetning og -utvikling i Viken. Vi må bygge på regionale fortrinn for å få en ønsket utvikling i hele fylket.
- Planen skal bidra til helsefremmende og utjevnende samfunnsutvikling med gode bo- og oppvekstmiljø i hele fylket.
- Fortetting må skje med kvalitet. Vi må vektlegge estetiske hensyn.
- Planen må sikre likeverdig tilgang til ressurser og arenaer.
- Klima- og miljøtiltak i by- og stedsutvikling må komme alle til gode.
- Gjenbruk av bygg fremfor å bygge nytt.
- Vi må sørge for mer fleksibel bruk og utnyttelse av offentlige bygg til gode for innbyggerne.

Innsatsområde 6 Miljø, økosystem og biologisk mangfold

Temaer vi må bygge videre på og styrke:

Vi må ta vare på naturen og forvalte den bærekraftig. Naturen utgjør livsgrunnlaget for oss mennesker. Naturopplevelser påvirker også livskvaliteten positivt. Planen skal bidra til at alle skal få oppleve det rike plante- og dyrelivet i Viken. Vi skal jobbe for et godt samspill mellom mennesker og miljøet. Vi må sikre tilgang til rent drikke- og badevann med god miljøtilstand.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene:

- Unngå utbygging og menneskelig aktivitet som ødelegger økosystemet og det biologiske mangfoldet.
- Styrke bærekraftig forvaltning av Vikens naturressurser.
- Kartlegge og beskytte områder som bør forbli urørt og områder vi kan gjøre tilgjengelige for friluftsliv og naturopplevelser. Økt kunnskap og kunnskapsdeling er en viktig del av dette.
- Øke kunnskapen om hvordan vår atferd påvirker naturen og kulturlandskapene rundt oss, og hvordan vi kan omsette kunnskapen til handling.
- Vi må bevare støyfrie friluftsområder og bekjempe lysforurensing.

4.2 Regional plan for areal og mobilitet

4.2.1 Formålet med planen

Regional plan for areal og mobilitet skal gi overordnede rammer og konkrete føringer for kommunal, regional og statlig areal- og mobilitetsplanlegging i Viken. Planen skal beskrive hvordan vi skal bruke ulike areal- og mobilitetsgrep for å nå de langsiktige utviklingsmålene i regional planstrategi.

Regional plan for areal og mobilitet skal skape en felles forståelse for utfordringer, muligheter og utviklingsbehov, og danne et godt grunnlag for strategisk samarbeid for å nå målene. Planen skal gi strategisk retning for prioriteringer og samordnet innsats for å:

- Planetens tålegrense skal være førende og en gjennomgående prioritet for hvordan vi forflytter oss selv og varer, og hvordan vi bruker arealene og ressursene i Viken.
- Sørge for at areal- og mobilitetspolitikken bidrar til økt sosial og økonomisk bærekraft, og en mer helsefremmende, sosialt og geografisk utjevne samfunnsutvikling.
- Utvikle små og store byer og tettsteder som fremmer livskvalitet og er attraktive for innbyggere og næringsliv.
- Legge til rette for en balansert befolkningsutvikling i ulike deler av Viken.
- Skape bærekraftige mobilitetsløsninger som er tilgjengelige og trygge for alle.
- Ta vare på, og restaurere og utvikle viktige natur-, kultur- og friluftsområder.
- Legge til rette for bærekraftig verdiskaping og økt livskvalitet gjennom funksjonell lokalisering og gode mobilitets- og logistikk-løsninger.
- Øke samfunnets evne til å håndtere og begrense konsekvensene av klimaendringer og andre uønskede hendelser.

Regional plan for areal og mobilitet skal legge til rette for felles innsats og samarbeid for å løse sentrale samfunnsutfordringer og skal se de ulike aktørenes virkemidler for utnytting av areal og mobilitet i sammenheng. For at planen skal bli et godt verktøy er det viktig at den tolker nasjonale og internasjonale føringer for arealbruk og mobilitet inn i en regional og lokal kontekst. Samarbeid med kommuner og andre offentlige myndigheter skal være sentralt i utformingen og iverksettingen av den regionale planen.

Planen skal gi retning for samfunnsutviklingen i fylket. Dette vil innebære å fastsette felles mål, utvikle strategier og definere virkemidler i fylket, slik at offentlige og private aktører opplever likebehandling og forutsigbarhet. Samtidig vil planen ta inn over seg ulikheter i geografi, demografi og utfordringsbilde i ulike deler av fylket, og se hvordan virkemiddelbruk kan tilpasses de ulike forutsetningene i fylket.

Planen skal erstatte areal- og mobilitetsføringer fra inntil 24 regionale planer, herunder de tre overordnede regionale planene for areal- og transport i de tidligere fylkene Akershus, Buskerud og Østfold (ATP Oslo og Akershus, ATP Buskerud og fylkesplanen for Østfold). Innretningen i disse tre overordnede planene samsvarer i stor grad med oppdraget til ny plan, som er gitt i regional planstrategi. Mange sentrale føringer fra disse tre planene vil derfor sannsynligvis bli videreført.

Planen skal se areal og mobilitet i Viken i sammenheng med utviklingen i våre nabofylker og i Sverige. Planen skal legge til rette for gode samarbeidsløsninger med disse, spesielt der vi har felles bo- og arbeidsmarked. Den skal også følge opp eksisterende forpliktelser og partnerskap som bypakkesamarbeid, bygdemiljøpakker og byvekstavtaler.

Gjennom planarbeidet må vi vurdere utfordringer og muligheter som oppstår i kjølvannet av koronapandemien, knyttet til et mer fleksibelt arbeidsliv med endrede bevegelsesmønstre og tilgang til natur- og friluftsområder.

4.2.2 Plantema og innsatsområder

Innsatsområde 1 Livskvalitet, velferd og like muligheter

Planen skal fremme miljø- og helsefremmende kvaliteter i by- og stedsutviklingen for å sikre trivsel og gode levekår for dagens og morgendagens innbyggere. Planen skal fremme gode bo- og oppvekstmiljøer i hele fylket, og skal bidra til økt tilgjengelighet til viktige samfunnsfunksjoner, arbeidsplasser, sosiale møteplasser og natur- og rekreasjonsområder. Mulighetene for å være i naturen og på offentlige møteplasser skal holde oss fysisk aktive og fremme kontakten mellom mennesker.

Bevisst lokalisering av tjenestetilbud, tilrettelegging av stedsnære friluftsområder og god tilgang på kollektivløsninger nær der folk bor skal gi gode levekår og åpne for økt samfunnsdeltakelse. Behovene til barn, unge, eldre og personer med funksjonsnedsettelse skal vises særskilt hensyn. Samarbeid med kommuner og frivilligheten står sentralt i dette arbeidet.

Gode løsninger for blågrønne strukturer skal åpne for fysisk utfoldelse, rekreasjon og opplevelser knyttet til natur- og kulturmiljø.

Tilgang til egnet bolig i gode boligmiljøer, samt attraktive sentrumsområder, er avgjørende for den enkeltes livskvalitet og samfunnsdeltakelse. Det blir derfor viktig med flerfunksjonelle by- og tettstedsområder med god bostandard og gode utearealer, som er skjermet for støy og luftforurensing. Krav til kvalitet, flerfunksjonalitet og mangfold i tilbudene skal sikre attraktive boliger og oppvekstmiljøer.

Prinsipper og retningslinjer fra gjeldende regionale planer som samsvarer godt med mål fra regional planstrategi, og som det derfor bør bygges videre på:

- Utvikle flerfunksjonelle byer og tettsteder hvor alle kan dekke sine daglige behov innen gang- og sykkelavstand.
- Lokalisere arbeids- og/eller besøksintensive virksomheter i sentrumsområder for økt tilgjengelighet.
- Bevare sammenhengende grøntområder og ta særlig hensyn til barn og unges behov, bl.a. gjennom sikring av sosiale møteplasser samt gode aktivitets- og lekearealer.
- Fortette med kvalitet.
- Tilrettelegge gode uterom og blå-grønne strukturer i sentrum.
- Sikre at alle byer og tettsteder har god tilgang til grøntområder.
- Beskytte og forvalte drikkevannsressurser.
- Transportsystemet skal fremme helse og være trafiksikkert.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene

- Sørge for at universell utforming av fysisk og digital infrastruktur bidrar til økt samfunnsdeltakelse og like mobilitetsmuligheter for alle.

- Boligsosial innsats med vekt på bokvalitet og variert boligtilbud.
- Bevare grøntområder nær der folk bor.
- Bygge attraktive og levende sentrum i byer og tettsteder over hele Viken.

Innsatsområde 2 Bærekraftig og rettferdig økonomisk system

Planen skal bidra til mindre sosioøkonomisk ulikhet mellom mennesker i fylket, samt sikre at verdiskapingen i Viken skjer innenfor planetens tålegrenser.

Det er store variasjoner i næringsstruktur, verdiskaping og arbeidsmarkeder i de ulike delene av fylket. Den regionale planen skal legge til rette for et bærekraftig og konkurransedyktig næringsliv i hele Viken. Ulike typer næringer skal lokaliseres etter ABC-prinsippet (riktig virksomhet på rett plass), og planen må legge til rette for effektiv og klimavennlig vare- og godstransport.

Næringslivet og befolkningen i hele fylket skal sikres god tilgang til digital infrastruktur, da digitalisering vil være viktig for utviklingen av samfunnet i alle deler av fylket.

Planen skal bidra til inkluderende og god stedsutvikling i by og bygd, der alle kan finne egnet bolig.

For å nå målene innenfor et bærekraftig og rettferdig økonomisk system, må vi tilpasse virkemidlene til et mangfoldig utfordringsbilde. Vi må være bevisste på hvilke hensyn vi skal legge til grunn for utviklingen av mobilitetsløsninger og hvordan vi innretter arealbruken, både ved lokalisering av bolig- og næringsarealer og ved tilrettelegging for annen teknisk infrastruktur. Her blir det også viktig å bygge opp under en mer robust og allsidig næringsstruktur i distriktene for å sikre verdiskaping og levedyktige bygder og tettsteder i hele fylket.

Prinsipper og retningslinjer fra gjeldende regionale planer som samsvarer godt med mål fra regional planstrategi, og som det derfor bør bygges videre på:

- Legge til rette for regionale næringsområder og bruke ABC-prinsippet for lokalisering av næringer.
- Lokalisere handel, service, næring og kultur i sentrum.
- Overføre gods fra veg til sjø og bane.
- Sørge for bærekraftig lokalisering av reiselivsbedrifter og fritidsbebyggelse.
- Drive fremtidsrettet masseforvaltning med gjenvinning og gjenbruk av overskuddsmasser.
- Sørge for at ulike transportmidler supplerer hverandre og bidrar til et transportsystem som binder regionen sammen.
- Transportsystemet skal knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene

- Utslipp fra vare- og godstransport.
- Boligsosiale tiltak.
- Lokalisering av næringsarealer.
- Styrket innsats for innovasjon og utvikling knyttet til bærekraftige mobilitetsløsninger.
- Mer bærekraftig arealbruk i forbindelse med fritidsboligbygging og økt bruk av fritidsboliger.
- Sirkulærøkonomi, bærekraftig forbruk og produksjon.

Innsatsområde 3 Bærekraftig arealbruk, matproduksjon og ernæring

Planen skal sikre at omdisponering av areal ikke går på bekostning av matproduksjon, biologisk mangfold, friluftsområder, kulturmiljøer eller karbonlagring. Planen skal bidra til å sikre mat- og drikkevannstilførselen til alle.

Fortetting, transformasjon og tilrettelegging for bolig, næring og offentlige formål står sentralt i utformingen av planen. Det er behov for at nasjonale, regionale og kommunale myndigheter samordner sine virkemidler for arealdisponering, regulering og støtteordninger. Det kreves tett samarbeid mellom offentlige myndigheter, næringsaktører og kunnskaps- og kompetanseprodusenter.

For å redusere behovet for å bygge ned arealer og redusere behovet for ny infrastruktur, skal vi vurdere langsiktige areal- og lokaliseringsstrategier. Planen skal bidra til å videreutvikle og bedre utnyttelsen av dagens infrastruktur fremfor å bygge nytt der det er aktuelt. Samtidig skal vi legge til rette for å tenke nytt innen forvaltning og arealbruk, slik at utviklingen styres til områder med mindre interessekonflikter.

I planarbeidet skal temaer som utvikling av reiselivsområder og utbygging av fritidsboliger i fjellet, langs kysten og i innlandet drøftes innenfor rammen av en bærekraftig arealbruk, hvor vi ivaretar natur-, landskaps-, kulturminne- og friluftslivsverdier, samt karbonrike arealer, beiteområder og andre utmarksressurser.

Verken Viken eller Norge har høy nok selvforsyningsgrad, men fylket har stort potensial for økt matproduksjon fra landbruk og akvakultur. Planen skal legge til rette for økt bærekraftig matproduksjon.

Planen skal bidra til økt opptak av klimagasser og lagring av karbon gjennom karbonfangst og naturlige prosesser. Det krever mer kunnskap og en kartlegging av karbonrike områder i hele fylket.

Planen skal føre til en mer effektiv, helhetlig og miljøvennlig forvaltning av geologiske ressurser. Dette må også sees i sammenheng med løsninger for masseforvaltningen i våre nabofylker, deriblant Oslo.

Prinsipper og retningslinjer fra gjeldende regionale planer som samsvarer godt med mål fra regional planstrategi, og som det derfor bør bygges videre på:

- Samordne arealbruk og transport.
- Legge til rette for areal- og transporteffektivitet.
- Differensiert virkemiddelbruk i ulike deler av fylket.
- Flerkjernet utvikling og regional senterstruktur som bidrar til å ivareta store sammenhengende arealer med natur og dyrket mark.
- Arealforvaltningen skal ta hensyn til regionale mål for vannforvaltning og kystsoneforvaltning.
- Bevare kulturmiljøer, friluftsområder og nettverk av grøntområder.
- Sørge for at fjell- og strandsoneforvaltningen ivaretar områdenes egenverdi, bærekraftig forvaltning og de allmenne hensyn.
- Bevare dyrka og dyrkbar jord og beskytte og forvalte drikkevannsressurser.
- Sørge for helhetlig vurdering av massedeponi og fremtidsrettet forvaltning av geologiske ressurser.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene

- Bevare viktige naturområder og ivareta sammenhengende grøntområder.
- Bærekraftig utbygging av fritidsboliger.

- Sørge for energi- og ressurseffektivisering.
- Øke opptaket av klimagasser og lagring av karbon gjennom karbonfangst og naturlige prosesser.
- Etterleve nullvisjon for nedbygging av matjord og dyrkbar mark.
- Øke selvforsyningsgraden.
- Øke produksjonen og bruken av fornybar energi.
- Klimatilpasse infrastruktur og steder, samt utvikle byer og steder som håndterer utfordringer knyttet til overvann og naturfarer.

Innsatsområde 4 Redusert klimagassutslipp og energiomlegging

Planen skal fremme bærekraftig mobilitet, innenfor både person- og godstransport. Mindre personbiltransport, økt kollektivandel og økt bruk av sykkel og gange ligger til grunn for planarbeidet. Areal- og lokaliseringsstrategier skal sikre effektiv og bærekraftig arealbruk og reduksjon av transportbehovet.

I planarbeidet må nullvekstmålet for personbiltransporten vurderes opp mot vedtatte klimamål i regional planstrategi, der det er nedfelt at klimagassutslippene skal reduseres med 80 prosent innen 2030 målt fra referanseåret 2016. Overgang til kollektiv, sykkel og gange er ikke tilstrekkelig til å nå dette målet. Det må vurderes hvilken betydning det vedtatte klimamålet skal få for innretningen av planen, og hvordan planen skal legge til rette for at omstilling til et lavutslippssamfunn ikke øker de sosiale og geografiske ulikhetene.

I arbeidet med å redusere klimagassutslipp inngår også å sikre opptak og lagring av karbon i Viken. Jordbruk, skogbruk og forvaltning av myrområder er de viktigste faktorene her.

Samspeillet mellom ulike transportmidler skal vektlegges. Vi skal ta i bruk teknologi og innovasjon for å optimalisere eksisterende infrastruktur og utvikle nye, bærekraftige mobilitetsløsninger. Det er viktig å synliggjøre potensialet for ny næringsutvikling knyttet til dette.

Planen skal bidra til økt produksjon og bruk av fornybar energi. I planarbeidet skal vi ta stilling til hvordan vi skal håndtere innholdet i regional vindkraftplan for Østfold.

Videre skal den regionale planen stimulere til gjenbruk og vedlikehold av bygg og infrastruktur fremfor å bygge nytt.

Prinsipper og retningslinjer fra gjeldende regionale planer som samsvarer godt med mål fra regional planstrategi, og som det derfor bør bygges videre på:

- Forholde oss til mobilitetshierarkiet.
- Legge til rette for transporteffektivitet og ABC-prinsippet for lokalisering.
- Sørge for nullvekst i personbiltrafikken i byer og tettsteder.
- Prioritere infrastruktur for sykkel, gange og kollektivtransport i byer og tettsteder.
- Lokalisere boliger slik at de reduserer fylkets samlede transportbehov.
- Overføre gods fra vei til sjø og bane.
- Utnytte eksisterende veiarealer mer effektivt.
- Bidra til et mer effektivt transportsystem ved at ulike transportmidler supplerer hverandre.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene

- Å nå målet om å bli et lavutslippssamfunn innen 2030 krever mer enn nullvekst i personbiltrafikken og overgang til kollektiv, gange og sykkel.
- Arbeid med å sikre opptak og lagring av karbon i Viken, gjennom bl.a. skogbruk og forvaltning av myrområder.
- Sørge for at gods- og varetransporten er klima- og energieffektiv.
- Utvikle og ta i bruk nye teknologiske løsninger i transport og arealutvikling.
- Øke produksjonen og bruken av fornybar energi.
- Gjenbruke og vedlikeholde eksisterende infrastruktur og bygg.
- Kutte i utslipp og legge om energikildene gjennom krav til anskaffelser.

Innsatsområde 5 Helhetlig by- og stedsutvikling

I planleggingen av byer og tettsteder skal vi ta klima- og miljøhensyn og skape attraktive steder som fremmer helse, trivsel og tilhørighet. Areal- og mobilitetsutvikling er også en vesentlig bidragsyter for å utjevne levkårsforskjeller (jf. NOU 2020:16 *Levekår i byer*).

Transformasjon, fortetting med kvalitet og bevisst lokalisering av boliger, virksomheter og tjenester skal bidra til trygge, helsefremmende, attraktive og trafiksikre by- /tettstedsområder tilrettelagt for økt bruk av kollektiv, sykkel og gange. Vi skal bidra til å redusere transportbehov, klimagassutslipp, lokal luftforurensning og støy ved å utvikle kompakte byer og tettsteder rundt kollektivknutepunkt.

Vi skal bruke kunst, kultur og kulturminner, friluftsliv, idrett og frivillighet aktivt for å skape inkluderende, levende og trygge byer og tettsteder hvor stedets særpreg og identitet gir en historisk forankring og tilhørighet.

Beredskap og klimatilpasning skal vektlegges, og vi må planlegge og bygge ut byer og bygder på en måte som gjør dem rustet til å møte konsekvensene av klimaendringer og medfølgende naturfarer (skred, flom, springflo etc.). I planarbeidet må det vurderes hvordan blågrønne strukturer kan styrkes for bedre overvannshåndtering og hvordan vi best kan unngå å bygge ned åpne overflater.

Planen må sikre en helhetlig og sosial boligpolitikk som hindrer opphopning av levkårsutfordringer i enkelte områder, og ivareta at byutvikling sees i sammenheng med omkringliggende kommuner.

Tilrettelegging for en mer helhetlig bolig-, areal- og mobilitetsplanlegging er avhengig av et godt samarbeid mellom fylkeskommunen, andre offentlige myndigheter og private aktører. I tillegg er innbyggermedvirkning viktig for å sikre at vi bruker lokal kunnskap for å finne løsninger for utvikling av byer, tettsteder og distrikt. Det er nødvendig med variert bruk av virkemidler, bestemmelser og retningslinjer for ulike byer og steder i Viken.

Prinsipper og retningslinjer fra gjeldende regionale planer som samsvarer godt med mål fra regional planstrategi, og som det derfor bør bygges videre på:

- Satse på en flerkjernet by- og tettstedstruktur.
- Utvikle knutepunkter og drive god samlokalisering.
- Tilpasse samferdselstiltak til geografiske forhold.
- Satse på bypakker, byvekstavtaler og bygdemiljøpakker.
- Legge til rette for transporteffektivitet og ABC-prinsippet for lokalisering.
- Bruke parkeringspolitikk som viktig virkemiddel.
- Sørge for at transporten fremmer miljø og bidrar til økt bruk av kollektiv, sykkel og gange.
- Sikre at alle byer og tettsteder har god tilgang til grøntområder.

- Lokalisere handel, service, næring og kultur i sentrum.
- Utvikle varierte, attraktive og sentrumsnære boliger.
- Fortette i byer og tettsteder før nye arealer tas i bruk.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene

- Klimautslipp fra transport og bygg- og anleggsektor.
- Klimatilpasning og beredskap.
- Fortetting med kvalitet, mangfoldige bomiljøer og boligsosiale utfordringer.
- Helsefremmende faktorer for levkår i sosialt utsatte by- og tettstedsområder.
- Teknologi og digitalisering av mobilitet og informasjon.
- Arbeidsplasser, kultur og handel i by- og tettstedssentra.
- Miljøvennlig bymobilitet med økt tilrettelegging for gående og syklende.
- Aktivitets- og rekreasjonsområder i og ved byer og tettsteder.
- Attraktive distrikter med levende lokalsamfunn.
- Demografiske utfordringer.

Innsatsområde 6 Miljø, økosystem og biologisk mangfold

Planen skal sette oss i stand til å forvalte naturen slik at vi styrker det biologiske mangfoldet på land og i vann. Nedbygging og fragmentering av leveområder, forurensning fra næring, transport og aldrende vann- og avløpsnett utgjør trusler for miljøet.

For å sikre hensynet til natur og miljø skal vi drøfte bruk av langsiktige arealstrategier, tettstedsgrænse mellom bebygde områder og omlandet, samt regionale planbestemmelser og regionale planretningslinjer.

I planarbeidet blir det særskilt viktig å samordne planvirkemidler på ulike forvaltningsnivå. Det må derfor vektlegges å lage forutsigbare planretningslinjer for lokal arealplanlegging.

Arbeidet med den regionale planen må sees opp mot eksisterende plansamarbeid for å følge opp Vikens særskilte forvaltningsansvar for nasjonalt viktige og sårbare naturområder i fjellet og langs Oslofjorden.

Prinsipper og retningslinjer fra gjeldende regionale planer som samsvarer godt med mål fra regional planstrategi, og som det derfor bør bygges videre på:

- Bruke ABC-prinsippet for lokalisering av næring og bruk av regionale næringsområder.
- Avveie bruk av geologiske ressurser opp mot effekter på andre verdier, og bruk av overskuddsmasser som ressurs.
- Bevare sammenhengende grøntområder.
- Bærekraftig bruk og beskyttelse av vannressurser knyttet til kyst og vassdrag.
- Bærekraftig forvaltning av skog- og fjellområder.
- Fortette og videreutvikle etablerte områder for fritidsbebyggelse.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene

- Styrket kartlegging og forvaltning av det biologiske mangfoldet på land og i vann.
- Nedbygging og fragmentering av leveområder som følge av utbygging og aktivitet.

- Forurensning fra næring og transport, samt plast i havet og i vassdrag.
- Utbyggingspress i sårbare fjell- og kystområder.
- Bærekraftig masseforvaltning av geologiske ressurser.
- Vann- og avløpshåndtering som følge av aldrende infrastruktur og klimaendringer.

4.3 Regional plan for kompetanse og verdiskaping

4.3.1 Formålet med planen

Økt verdiskaping, utvikling av nye arbeidsplasser, et anstendig, mangfoldig og rettferdig arbeidsliv og utvikling av god og relevant kompetanse er avgjørende for å leve gode liv i Viken.

Tilgang til skole, utdanning og kompetanseutvikling vil øke mulighetene for innbyggerne til å bidra og delta i arbeids- og samfunnsliv. Kunnskap, kompetanse (og forretningsmodeller), innovasjon og utvikling av ny teknologi er viktige forutsetninger for økt verdiskaping, og utvikling av nye arbeidsplasser.

Regional plan for kompetanse og verdiskaping skal gi en felles forståelse for utfordringer, muligheter og utviklingsbehov. Den skal legge grunnlaget for strategisk samarbeid for å nå de fem langsiktige utviklingsmålene for Viken, og gi strategisk retning til å:

- **Skape flere arbeidsplasser og øke sysselsettingsgraden:** Vi trenger flere arbeidsplasser og økt sysselsettingsgrad i Viken. Veksten i arbeidsplasser må komme i både eksisterende og nye bransjer, og det er viktig å legge vekt på grønn omstilling.
- **Bærekraftig verdiskaping:** Verdiskaping er en forutsetning for å kunne opprettholde velferdssamfunnet og klare omstillingen til lavutslippssamfunnet.
- **Sikre at alle har nødvendig grunnkompetanse og mulighet for relevant kompetanseutvikling:** For å kunne delta i arbeids- og samfunnsliv er; relevant kompetanse og muligheten til å tilegne seg ny kunnskap og nye ferdigheter gjennom hele livet, en forutsetning. Det er viktig for mestring og for den enkeltes muligheter til å realisere egne evner og potensial. God og relevant kompetanse er en forutsetning for næringslivets konkurransekraft, innovasjons- og omstillingsdyktighet.
- **Øke kunnskapsproduksjonen og skape fremragende forsknings- og utviklingsmiljøer:** Sterke kunnskapsmiljøer er nødvendige for å utvikle og utnytte nye løsninger og muligheter, og for å styrke omstillingsdyktighet og høyne innovasjonsgraden.
- **Legge til rette for inkludering i arbeidslivet for alle innbyggere i Viken:** Arbeidslivet er en viktig arena for innbyggere til å delta i samfunnslivet, øke livskvaliteten og unngå utenforskap. Vi må ha et arbeidsliv hvor alle kan føle seg trygge og velkomne, som er fritt for diskriminering og rasisme, og der mangfold er en ressurs.

Planen må utnytte mangfoldet i vikensamfunnet og mulighetene som ligger i digitalisering, det grønne skifte, sirkulærøkonomi og bærekraftig verdiskaping. Vi må sørge for at alle får mulighet til å tilegne seg nødvendig og relevant kompetanse og utdanning. Utdanningssystemet, forsknings- og utviklingssektoren, frivilligheten og offentlige og private virksomheter i Viken må jobbe sammen for å lykkes.

Planen skal se kompetanse og verdiskaping i Viken i en internasjonal, nasjonal og regional sammenheng. Vi må legge til rette for gode samarbeidsløsninger med våre nabofylker og regioner, spesielt der vi har felles bo- og arbeidsmarkeder.

4.3.2 Plantemaer og innsatsområder

Innsatsområde 1: Livskvalitet, velferd og like muligheter

Planen skal bidra til å øke deltakelsen i arbeidslivet, øke kompetansen og utnytte ressursene i fylket. Planen skal bidra til å sikre utdanning for befolkningen. Gode overganger mellom utdanningsinstitusjonene og arbeidslivet, god sammenheng og gode samarbeidsstrukturer er avgjørende for å øke gjennomføringen i skoler og utdanningsinstitusjoner og øke sysselsettingen. For å lykkes med dette må det være god samordning mellom kommuner, fylket og stat, og gode koblinger mellom de ulike delene av utdanningssystemet.

Den regionale planen skal etablere og bygge videre på samarbeidsstrukturer mellom utdanningssektor, næringsliv og offentlig sektor, og bruke disse for å styrke skole og arbeidslivet som arena for læring, inkludering og integrering. Det er to hovedelementer for å øke gjennomføringen i skole og utdanning. Det ene er prinsippet om tilpasset opplæring og det andre er å hjelpe voksne innbyggere til å få seg utdanning og bli kvalifisert for arbeid.

Den regionale planen skal bidra til å sikre like muligheter for opplæring og kompetanseutvikling for alle i hele fylket, slik at alle innbyggere har forutsetninger for å bidra i samfunnsutviklingen og ta del i demokratiske prosesser. Tilgangen til god digital infrastruktur er en avgjørende faktor for et levende næringsliv i hele fylket, og er noe som kan bidra til at flere kan jobbe og gjennomføre utdanning nær der de bor.

Den regionale planen skal bidra til et anstendig og rettferdig arbeidsliv der trepartssamarbeidet ligger til grunn.

Temaer vi må bygge videre på og styrke:

- Et arbeidsliv og en utdanningssektor som er tilgjengelig for alle.
- God digital infrastruktur som bidrar til at flere kan jobbe og gjennomføre utdanning nær der de bor.
- God tilgang til offentlige og private tjenester og servicetilbud.
- Tilgang til utdanning og kompetanseutvikling bidrar til at flere kan gjennomføre utdanning nær der de bor.
- Arbeidslivet i hele fylket har god tilgang på relevant kompetanse.
- Trepartssamarbeidet, et godt organisert arbeidsliv og gode samarbeidsstrukturer mellom utdanningssektoren, næringslivet og offentlig sektor.
- Kunnskap og kompetanse om hva som skal til for å lykkes med omstillingen til et bærekraftig samfunn.
- Gode overganger gjennom hele utdanningsløpet – fra barnehage til høyere utdanning.
- God sammenheng mellom utdanningsløp og arbeidsliv og mulighet for fleksible overganger.

- En sterk entreprenørskapskultur og gode muligheter til å skape sin egen arbeidsplass.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene

- Gi flere mulighet til å gjennomføre relevant utdanning og tilegne seg den kompetansen de trenger for å delta i samfunns- og arbeidsliv, ta vare på egen helse og mestre eget liv.
- Sikre at flere ungdommer og voksne fullfører sine utdanningsløp og blir forberedt til arbeidsliv eller videre utdanning.
- Et mangfoldig arbeidsliv der arbeidsplassen er arena for inkludering og integrering.
- Utvikle gode systemer for å kartlegge arbeids- og næringslivets kompetansebehov.
- Tilrettelegge for livslang læring for å sikre at alle har mulighet til å oppdatere seg i takt med arbeidslivets endrede krav.

Innsatsområde 2: Bærekraftig og rettferdig økonomisk system

Planen skal bidra til en overgang fra en lineær økonomi, basert på forbruk og masseproduksjon og korte livsløp, til en sirkulær økonomi, hvor målet er å opprettholde verdien av produkter, materialer og ressurser så lenge som mulig ved å utnytte og gjenbruke ressursene mer effektivt.

Planen skal bidra til at det etableres nye arbeidsplasser i både eksisterende og nye virksomheter, knyttet til f.eks. digitalisering og det grønne skiftet. Dette forutsetter nye typer kompetanse og forretningsmodeller, men også innovasjon og utvikling av ny teknologi.

Det er store forskjeller i fylket. Det er demografiske forskjeller, forskjeller i bosettingsmønster, yrkestilknytning, næringsgrunnlag og næringsstruktur. Mangfoldet er en styrke det må bygges videre på, men i forskjellene ligger også store samfunnsmessige utfordringer knyttet til sosioøkonomiske forhold, utdanningsnivå, yrkesdeltakelse og yrkestilknytning. Planen skal legge til rette for at det skal være godt å leve og virke i hele fylket. Vi skal skape nye arbeidsplasser i hele regionen basert på kunnskapen om Vikens regionale fortrinn og ressurser. Et ledd i dette kan være at innvandrere med etablererfaring kan tilknyttes kompetansemiljøer for utvikling av nye arbeidsplasser. Vi skal styrke befolkningens kompetanse og utjevne ulikhetene knyttet til sysselsettingsgrad og utdanningsnivå i de forskjellige delene i fylket og mellom ulike deler av befolkningen.

Planen skal bidra til økt omstillingsevne i samfunnet. Dette forutsetter en god grunnkompetanse i befolkningen, tilgangen til gode, relevante og tilpassede kompetanseutviklingsmuligheter og sterke kunnskapsmiljøer. En tett kobling mellom forsknings-, utviklings- og innovasjonssektoren, næringslivet og det øvrige samfunnet er avgjørende. I tillegg må vi sikre god tilgang til god infrastruktur, både fysisk og digital og godt utbyggede offentlige tjenester og sterke sosiale og økonomiske strukturer.

Digitalisering er et mulighetsområde for høyere verdiskaping, for en grønn omstilling, innovasjon og entreprenørskap.

Planen skal bidra til økt forsknings- og innovasjonsevne i både privat og offentlig sektor. Forsknings- og innovasjonsevnen er avgjørende for å møte morgendagens utfordringer og muligheter, og å opprettholde og styrke konkurransekraften. Det er behov for å styrke det internasjonalt konkurransedyktige næringslivet og øke eksporten fra fylket.

Den regionale planen skal bidra til en bærekraftig verdiskaping i fylket og at verdiskapingen kommer flere til gode.

Temaer vi må bygge videre på og styrke:

- Godt samspill mellom næringsaktører, investorer, utdanningsinstitusjoner, forskningsmiljøer, næringsklynger og offentlige myndigheter.
- Kunnskap om lokale og regionale variasjoner i næringsstrukturen og arbeidsmarkedet. Vikens fremragende forsknings-, innovasjons og utviklingsmiljøer.
- God digital infrastruktur og bruk av data og digitale muligheter.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene

- Det grønne skiftet og omleggingen til sirkulærøkonomi og lavutslippssamfunnet.
- Økt verdiskaping og produktivitet.
- Redusere sosiale og økonomiske forskjeller, øke livskvaliteten og redusere utenforskapet.
- Etablere flere nye jobber og øke sysselsettingsgrad.
- Sikre tilgang til riktig og relevant kompetanse.
- En aldrende befolkning stiller nye krav til lokalsamfunnet, det lokale arbeidsmarkedet og velferdssystemet.
- Bedre forsknings- og innovasjonsevnen.
- Sterke næringsdrevne klynger og klyngeorganisasjoner i hele fylket.
- Styrke økosystemet for innovasjon og entreprenørskap og tilrettelegging for å etablere nye vekstbedrifter.
- Internasjonal konkurransekraft og økt eksport, fra flere bransjer.
- Redusere avhengigheten av importert arbeidskraft og en bedre balanse mellom etterspørsel og tilbud av arbeidskraft og redusere sårbarhet i arbeidsmarkedet.

Innsatsområde 3: Bærekraftig arealbruk, matproduksjon og ernæring

Planen skal bidra til å øke matproduksjonen i Viken, øke selvforsyningsgraden og gi en bærekraftig utnyttelse av naturressursene i fylket.

Økonomisk utvikling i Viken skal ikke gå på bekostning av viktige naturområder, drikkevannskilder eller dyrkbar mark. Bærekraftig utnyttelse av skogsområder, matjord og havområder skal sørge for at landbruk, skogbruk og akvakulturnæringer blir en viktig del av verdiskapingen i Viken.

Lokalisering av tjenester og arbeidsplasser skal bidra til å redusere transportbehovet og til å skape gode lokalsamfunn.

Det må utvikles mer bærekraftige systemer for produksjon, distribusjon og avfallshåndtering. Vi må redusere matsvinnet, og vi trenger en holdnings- og systemendring i bærekraftig retning for å endre denne situasjonen. Vi må utnytte potensialet for kortreiste matprodukter bedre enn i dag. Skog, sjø og vassdrag kan i større grad enn i dag brukes til produksjon av mat og dyrefor.

Arealbruk og ressursutnyttelse i sårbare områder (eksempelvis fjell- og kystområder) må avveies mot hensynet til bevaring av naturverdier og skje innenfor planetens tålegrenser.

Temaer vi må bygge videre på og styrke:

- Næringsmiddelproduksjonen i Viken er stor og viktig både for verdiskaping og selvforsyningsgrad, lokalt og nasjonalt.
- En bærekraftig utnyttelse av Vikens rike naturressurser skal gi verdiskaping og nye arbeidsplasser.

- Sterke produksjons-, foredlings- og distribusjonsstrukturer i fylket bør videreutvikles, og de fremragende kompetanse- og kunnskapsmiljøene styrkes og utnyttes.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene

- Øke selvforsyningsgraden gjennom økt produksjon og bedre ressursutnyttelse.
- Utnytte potensialet for kortreiste matprodukter bedre.
- Nyskaping, utvikling og kompetanseheving i hav- og landbruket.
- Redusere matsvinnet og utvikle mer bærekraftige systemer for produksjon, distribusjon og avfallshåndtering av mat.
- Sikre at lokalisering av arbeidsplasser, offentlige bygninger og næringsarealer ikke skjer på bekostning av matproduksjon, biologisk mangfold, friluftsområder og karbonlagring.
- Stanse nedbygging av dyrkbar mark og verdifulle natur og friluftsområder.
- Klimatilpasse matproduksjonssystemet og øke beredskapen som gjør Vikens matproduksjon mindre sårbar for kriser.
- Forsknings- og utviklingsmiljøene bør koples tettere til næringslivet for å legge til rette for nyskaping i jord- og skogbruket, og for å bidra til en omstilling til sirkulærøkonomi og bedre forvaltning av miljøet.
- Utvikle og gjennomføre forvaltningen og bruken av skog og skogsområder på en måte og med en hastighet som opprettholder det biologiske mangfoldet, produktiviteten og regenereringskapasiteten.
- Redusere behovet for å bygge ned arealer og redusere behovet for ny infrastruktur ved utvikling og bruk av nye teknologiske mobilitetsløsninger.

Innsatsområde 4: Redusert klimagassutslipp og energiomlegging

Planen skal bidra til at vi i (arbeidet med) kompetanseutvikling og verdiskaping vesentlig reduserer klimagassutslippene og sikrer energiomlegging basert på fornybare energikilder. Viken skal være et foregangsfylke for omstillingen til det grønne skiftet, og utvikling av sirkulærøkonomi. Planen må legge til rette for videreutvikling av det kunnskapsbaserte og nyskapende næringslivet i fylket, med virksomhetene og kunnskapsmiljøene som viktige pådrivere og aktører for å fremme en bærekraftig utvikling.

Planen må bidra til at nye digitale verktøy, tjenester og løsninger kan bidra til redusert transportbehov, samtidig som det gir muligheter for verdiskaping og nye arbeidsplasser.

Planen skal bidra til bedre utnyttelsen og øke den fleksible bruken av offentlige bygg, å redusere energibehovet i eksisterende bygningsmasse og til å bruke karbon-, energibesparende metoder ved nye bygge- og infrastrukturprosjekter. Vi bør prioritere gjenbruk og vedlikehold av bygg og infrastruktur fremfor å bygge nytt.

Temaer vi må bygge videre på og styrke:

- Samarbeid mellom kompetansemiljøer og kunnskapsbaserte og nyskapende næringsliv.
- Bærekraftig mobilitet for person- og godstransport.
- Verdikjeder som gir gode muligheter for å legge om til bærekraftig og klimagassredusert produksjon.

- Et sterkt og godt utdannings- og kompetansetilbud er en nøkkel for å gi samfunnets kompetanse om klima og klimatilpasning.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene

- Økt kunnskap og bevissthet om hvordan vi skal redusere klimagassutslipp.
- Redusere energiforbruket og behovet og legge om energibruken fra fossile til fornybare energikilder.
- Øke industriell og naturlig fangst og lagring av klimagasser.
- Omlegging til klima- og miljøvennlige energikilder i produksjon og transport.
- Redusere transportbehov og øke bruken av sykkel og gange gjennom riktig lokalisering av tjenester, arbeidsplasser og offentlige virksomheter og bruk av digitale verktøy, tjenester og løsninger.
- Redusere transportbehovet ved å etablere desentraliserte og fleksible utdanningstilbud innen høyere utdanning og høyere yrkesfaglig utdanning.
- Styrke overgang til en sirkulærøkonomi gjennom vedlikehold og gjenbruk og av bygg, byggematerialer og infrastruktur, der dette er mulig og forsvarlig.
- Ta i bruk nye karbon- og energisparende metoder ved utbyggingsprosjekter. Utnytte og sørge for fleksibel bruk av offentlige bygg.

Innsatsområde 5: Helhetlig by- og stedsutvikling

Planen skal bidra til kompakt by- og stedsutvikling ved å samle utdanningsinstitusjoner, arbeidsplasser, handel og tjenester, kultur og opplevelser i nærheten av hverandre. Viken skal ha levende by- og tettsteder som er preget av et mangfold av mennesker og aktiviteter. Planen skal bidra til en arealpolitikk som tar bevisst hensyn til næringsutvikling.

På mindre tettsteder er skolen ofte samlingspunktet i bygda, og i større byer og tettsteder er elever og studenter viktige for å gjøre sentrum mangfoldig og levende. Utdanningsinstitusjonene våre er også viktige kompetansearbeidsplasser og sosiale møteplasser.

Det er regionale forskjeller i demografiske forhold og økonomisk vekst i de ulike delene av fylket. Vi skal bygge på de styrkene regionene har, og gi gode rammer for innovasjon og et fremtidsrettet næringsliv. Kunst- og kulturnæringer er viktige for helhetlig by- og stedsutvikling i hele fylket.

Temaer vi må bygge videre på og styrke:

- En flerkjernet struktur med livskraftige små og store byer og tettsteder.
- En næringsutviklingspolitikk tilpasset til lokale forhold og fortrinn.
- ABC-prinsippet for lokalisering av næring og bruk av regionale næringsområder.
- Et varierte arbeidsmarked og utdanningstilbud i hele fylket.
- Attraktive byer og steder.
- Fleksibel utnyttelse og bruk av offentlige bygg (eksempelvis skoler, bibliotek og idrettsbygg).

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene:

- Øke oppmerksomheten om klima, miljø og helse og økt kunnskap om fortetting med kvalitet innen offentlig forvaltning, eiendomsutvikling og byggenæringen.

- Styrke utdanningsinstitusjonenes, kompetanse- og utviklings-/innovasjonsmiljøenes rolle i by- og stedsutviklingen gjennom samlokalisering, sambruk og deltagelse i samfunnslivet.
- Byer og tettsteder som innovasjonskraft og «motor» for næringsutvikling.
- Tilstrekkelige og varierte næringsområder.
- Utvikle handels-, kultur- og opplevelsesnæringenes rolle i by- og stedsutvikling.
- Lokalisere arbeidsplasser, offentlige tjenester og servicetilbud på en måte som bygger opp under gode og attraktive byer og steder og ikke fører til økt transportbehov.
- Gjenbruk og vedlikehold av bygg og infrastruktur fremfor å bygge nytt.
- Øke kunnskapen om endringer i reisemønstre, arbeidsliv og flyttemønstre som følge av pandemi og teknologiutvikling.
- Utvikle og utnytte mulighetene i fleksible arbeidsplasser.
- Utvikle desentraliserte og fleksible utdanningsmuligheter.

Innsatsområde 6: Miljø, økosystem og biologisk mangfold

Planen skal bidra til en bærekraftig bruk av naturressursene og naturmiljøene. Befolkning, myndigheter og næringsliv må ha kompetanse til å drive bærekraftig forvaltning av ressursene. Planen må gi grunnlag for å kunne ta bærekraftige valg for næringsutvikling der ressursene skal utnyttes, samtidig som vi beskytter sårbare og ikke fornybare ressurser. Kunnskap om nærmiljø og globale sammenhenger må vektlegges i ressursforvaltningen, og vi må ha forsknings- og utviklingsmiljøer som kan utvikle ny kunnskap om Vikens natur og hvordan vi kan drive bærekraftig verdiskaping.

Temaer vi må bygge videre på og styrke:

- Videreutvikle kunnskapen om det biologiske mangfoldet og naturverdiene i Viken.
- Verne om viktig og sårbar natur og biologisk mangfold.

Temaer hvor vi trenger særlig omstilling for å nå utviklingsmålene

- Råvareutvinning, produksjon, distribusjon, forbruk og avfallshåndtering med minst mulig negativ effekt på økosystemer og naturmangfold lokalt og globalt.
- Det må utvikles nye næringer, arbeidsplasser og virksomheter innen sirkulærøkonomi og bærekraftig bruk av lokale naturressurser.
- Det er behov for næringsvirksomhet og forretningskonsepter som reduserer forbruk og avfallsmengder.
- Styrking av kompetansemiljøene for biologisk mangfold og naturbasert næring.
- Bygge kompetanse i befolkningen om biologisk mangfold, bærekraftig forbruk, og bruk av naturverdier, samt behov for, og konkretisering av, atferdsendringer.
- Kunnskap om bærekraftig bruk av naturmiljøer.
- Vi må sørge for bærekraftig masseforvaltning av geologiske ressurser.

4.4 Regionale planbestemmelser

Til regionale planer, som gir retningslinjer for arealbruk, kan fylkestinget vedta regionale planbestemmelser iht. PBL § 8-5. Disse skal ivareta nasjonale og /eller regionale verdier og interesser. Et slikt virkemiddel forhindrer at det foretas arealbruksendringer i strid med planen,

uten at dette vurderes særskilt. I de gjeldende regionale planene i Østfold, Akershus og Buskerud har vi i dag tre regionale planbestemmelser:

- Østfold: regionale planbestemmelser for lokalisering av handel, og for lokalisering av arbeids- og/eller besøksintensive virksomheter (Fylkesplan for Østfold rev. 2018).
- Akershus: regional planbestemmelse om lokalisering av handelsvirksomheter i sentrumsområder (Regional plan for handel, service og senterstruktur 2018/2020).

Regionale planbestemmelser har virkning for et tidsrom på inntil 10 år med mulig forlengelse på 5 år. Ved bruk av regional planbestemmelse i regional plan vil tiltak som omfattes av planbestemmelsen krever særskilt søknad om samtykke.

Fra arbeidet med evaluering av PBL (2018) oppfordres fylkeskommunene til å ta i bruk regional planbestemmelse for flere temaer enn kjøpesenterproblematikk. I arbeidet med de tre regionale planene skal det vurderes om slike bestemmelser skal innføres, som del av en mer regionalt samordnet tilnærming til samfunnsutfordringene. I planarbeidet skal det derfor tas stilling til om nasjonale føringer og særlig viktig regional politikk skal forsterkes gjennom egne regionale planbestemmelser. Aktuell geografi og tematikk for avgrensning av eventuelle regionale planbestemmelser er viktig del av selve planarbeidet, og er derfor ikke entydig avgrenset i planprogrammet. Bruken av et så tydelig virkemiddel kan eksempelvis bidra til å styrke arbeidet med bærekraftig by- og tettstedsutvikling, strandsonopolitikk eller klima og miljø.

Bruk av regional planbestemmelse er et sterkt styrende juridisk virkemiddel. Dette virkemidlet skal avveies mot en innretning i de regionale planene som i større grad legger vekt på retningslinjer, faglige råd og samarbeid for å finne omforente løsninger.

5 Tverrgående temaer

Regional planstrategi fastslår at samarbeid, klima og miljø, og folkehelse skal være tverrgående temaer og omtales i alle de tre regionale planene. Hensikten er å:

- Styrke forståelsen for sammenhenger.
- Motvirke silotankegangen i dagens politikkområder.
- Skape synergier og utløse merverdi.
- Redusere risiko for målkonflikter og at temaer og perspektiver utelates.

Dette betyr at de tverrgående temaene skal være en integrert del av det løpende arbeidet med alle de tre regionale planene. De tverrgående temaene må ses i sammenheng og de må balanseres mot hverandre. Stikkord vil blant annet være: god informasjonsflyt, samhandlingsarenaer, forslag til håndtering av målkonflikter og god faglig forankring. Det overordnede målet for arbeidet med tverrgående temaer er å bidra til å nå de fem langsiktige utviklingsmålene for Viken. Det betyr at arbeidet med de tverrgående temaene må ha et bredt perspektiv og få like stor oppmerksomhet i alle tre planer. Vi må heve blikket ut over et begrenset faglig perspektiv.

5.1 Samarbeid

«Sammen skaper vi Viken» er ett av de fem langsiktige utviklingsmålene for Viken. Målet understreker betydningen av at vi videreutvikler sterk kultur for samarbeid i alt vi gjør, og for å nå de øvrige målene vi har satt oss. Det betyr også at vi må fortsette å utvikle sterke og forpliktende partnerskap hvor offentlige aktører, næringsliv, frivillighet og enkeltmennesker deltar. Dette følger opp FNs bærekraftsmål 17 «samarbeid for å nå målene».

Lokale, nasjonale og regionale samfunnsaktører må arbeide sammen for å løse komplekse og sammensatte samfunnsutfordringer. Regionalt planarbeid er en arena for å avdekke, prioritere og finne løsninger på samfunnsutfordringene. Det regionale planarbeidet skal gi innbyggerne mulighet til å engasjere seg, delta og bidra i dette arbeidet.

I arbeidet med de tre regionale planene skal vi:

- Fra start av utvikle de tre planene i et samarbeid mellom parter med ulike roller og ansvar for samfunnsutviklingen, og med deltagelse på tvers av geografi, fag, interesseområder og forvaltningsnivåer. Når partene deler sin kunnskap og kompetanse, styrkes forutsetningene for felles helhetlige og tverrfaglige løsninger som kan omsettes i handling.
- Legge til rette planarbeidet slik at vi kan følge opp planene med handling. Vi må vurdere å bruke forpliktende avtaler for å utnytte virkemidler, ressurser og roller på en koordinert og helhetlig måte når vi følger opp de regionale planene.
- Sørge for at planleggingen er partnerskapsbasert. I planarbeidet skal vi avklare hvilke forpliktende samarbeidsstrukturer vi skal videreføre, og om det er behov for å etablere nye.
- Sørge for at medvirkning spiller en viktig rolle ved utarbeidelsen og oppfølgingen. Det er i denne sammenheng viktig å vurdere etablerte samarbeid fra de tre tidligere fylkene, både med tilgrensende fylker og over landegrensene. Medvirkningsarbeidet er nærmere beskrevet i kapittel 6.3.
- Utvikle modeller og verktøy for samarbeid, samarbeidsstrukturer og egnede arbeidsmåter som fremmer samarbeid og partnerskap.

Modeller og verktøy for samarbeid

I kapittel 3 har vi beskrevet modeller og rammeverk som skal bidra til helhetlige løsninger for sammensatte bærekraftsutfordringer. Disse vil være nyttige også i arbeidet med tverrgående samarbeid. Fylkeskommunen har videre tatt initiativ til å utvikle verktøy for dialog, samarbeid og helhetlig virkemiddelbruk. Vi kan videreutvikle og ta i bruk dialogverktøyet når vi utarbeider de regionale planene, i medvirkningsprosesser og i arbeidsverksteder.

5.2 Klima og miljø

De fem langsiktige utviklingsmålene for Viken og de seks innsatsområdene for bærekraftig utvikling gir tydelig retning for innsats på klima- og miljøområdet.

I 2030 skal hensynet til naturen og planetens tålegrense være grunnleggende for samfunnsutvikling i Viken. Viken skal bli et bærekraftig og klimasmart lavutslippssamfunn, som har god kunnskap om våre

økosystemer, og som tar vare på det biologiske mangfoldet, naturområdene, karbonbindende areal og matjord i Viken.

I lavutslippssamfunnet er det ingen fossile utslipp, og det slippes ikke ut mer klimagasser enn det som tas opp i jord og skog. Utslippene skal kuttes med minst 80 prosent innen år 2030⁵. Dette er en formidabel oppgave. En overgang til lavutslippssamfunnet innebærer utslippsreduksjon i alle deler av Viken, og at vikensamfunnet gjør en innsats for å redusere klimagasser også utenfor Viken. Reduksjon av forbruk og å utnytte ressursene mer klimavennlig, vil stå sentralt.

Tap av naturmangfold er en av de største globale utfordringene verden står overfor. I Vikens områder rundt Oslofjorden finner vi de mest artsrike landarealene i Norge. Omtrent 80 prosent av Norges landlevende arter er representert her. Samtidig er disse områdene tett befolket og bebygde. Dette fører til arealkonflikter mellom naturverdier på den ene siden, og utbygging og bruk på den andre siden. Fjell og høyfjellsområdene i Viken utgjør også et viktig grunnlag for biologisk mangfold. Forurensning, overhøsting, fremmede arter og klimaendringer gir også tap av naturmangfold, både på land og i vann. Klimaendringer blir en økende trussel mot naturmangfoldet i årene som kommer.

Det å se summen av mange små tiltak i sammenheng, er en nøkkelfaktor for å bevare naturmangfoldet. Viken skal øke innsatsen for å ivareta, restaurere og øke naturmangfoldet som både dagens og fremtidige generasjoner er avhengige av. Dette stiller krav til vern og bærekraftig forvaltning av naturressursene.

For å nå utviklingsmålene, må samfunnet forholde seg til at klimaet er i endring, både regionalt og globalt. Klimaendringene vil føre til mer kraftig nedbør, økte problemer med overvann, endringer i flomforhold og flomstørrelser, jordskred og flomskred, havnivåstigning og stormflo. I tillegg til naturfarene, kan klimaendringene også føre til nye sykdommer og at også artsmangfoldet endres.

Klimaendringene de nærmeste tiårene vil påvirke alle sektorer og vil innebære både nye trusler og nye muligheter. For at truslene skal kunne håndteres, gjennom både forebygging, forberedelser og god krisehåndtering, er det viktig at alle planprosessene baserer seg på kunnskap om hvordan plantemaene blir berørt av klimaendringene. På samme måte må man i planarbeidet ha kunnskap om hvilke positive muligheter som ligger i klimaendringene, som for eksempel nye næringsmuligheter. Dette blir avgjørende for å kunne utvikle gode løsninger og tiltak. Gjennom de tre regionale planene skal det etableres et helhetlig arbeid for å vurdere klimarisiko. Klimarisiko er et relativt nytt begrep, som kan deles inn i fysisk risiko, overgangsrisiko og grenseoverskridende risiko⁶.

I arbeidet med de tre regionale planene skal vi:

- Vurdere hvordan klimagassutslippene (direkte og indirekteutslipp) i Viken kan reduseres, og hvordan sirkulærøkonomi, redusert forbruk, energibruk og karbonlagring kan brukes som virkemiddel for å nå de langsiktige utviklingsmålene.

⁵ målt fra referanseåret 2016, regional planstrategi 8.4.1 mål a

⁶ Miljødirektoratets rapport *Klimarisiko i kommunene (2021)*. Fysisk risiko inkluderer risiko for akutte hendelser som ekstremvær og kroniske endringer, som endrede temperaturer. Forebygging og beredskap for dette er i stor grad forankret i Meld. St. 33 (2012-2013) Klimatilpasning i Norge, og i statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. *Overgangsrisiko* handler om følger av klimapolitikk, teknologisk utvikling og endret atferd i overgangen til nullutslippssamfunnet. Omstilling på grunn av klimaendringer kan påvirke offentlige og private investeringer, og kan få ulike konsekvenser i ulike samfunnssektorer.

Grenseoverskridende klimarisiko handler om konsekvenser av klimaendringer utenfor landets grenser, for eksempel hvordan klimaendringer i andre land får konsekvenser for næringslivet i Norge.

- Fremme overgangen til et lavutslippsamfunn som ikke øker sosial ulikhet.
- Sørge for grønn omstilling, nyskaping og teknologiutvikling i det grønne skiftet.
- I utarbeidelsen av planene må det vurderes hvordan sårbare naturmiljøer kan sikres.
- Innarbeide kunnskap om miljøtilstand og bruke denne systematisk gjennom planarbeidet.
- Fremme en bærekraftig forvaltning av naturverdier og naturressurser både fornybare og ikke-fornybare. Belyse og vurdere ulike hensyn, verdier og konsekvenser opp mot hverandre.
- Etablere et felles kunnskapsgrunnlag om hvordan vikensamfunnet kan forholde seg til klimatilpasning og klimarisiko.
- Benytte eksisterende kunnskap om klimatilpasning og klimarisiko i arbeidet med strategier og tiltak i de tre planene, slik at disse tar hensyn til klimaendringene.

5.3 Folkehelse

Folkehelsearbeid er sektorovergripende og omfatter tiltak i mange samfunnssektorer. Folkehelsearbeid og folkehelseloven bygger på fem sentrale prinsipper: 1) utjevne sosiale helseforskjeller, 2) «helse i alt vi gjør», 3) bærekraftig utvikling, 4) føre-var og 5) medvirkning.

Å fremme befolkningens helse, motvirke sosiale forskjeller, stille krav til universell utforming og legge til rette for gode oppvekst- og levekår, er tydelig definerte oppgaver i plan- og bygningsloven. Det er en menneskerettslig forpliktelse å arbeide for at alle kan ha god helse og livskvalitet. Samtidig har dette en stor egenverdi for den enkelte.

De fem langsiktige utviklingsmålene for Viken og de seks innsatsområdene for bærekraftig utvikling, gir sammen og hver for seg tydelig retning for innsats på folkehelseområdet.

Alle må sikres mulighet til å leve verdige, meningsfulle liv, oppleve tillit og tilhørighet og kunne delta og medvirke til å utvikle Viken. Sammen skal vi skape attraktive og levende lokalsamfunn med et rikt og mangfoldig nærings-, kultur- og foreningsliv i hele fylket. Vi skal legge vekt på å sikre alle tilgang til utdanning og arbeid i tråd med egne evner, slik at alle oppnår mestringfølelse og god livskvalitet. For å lykkes må vi vektlegge miljø- og helsefremmende elementer i stedsutviklingen, fortette med kvalitet, utvikle gode bo- og oppvekstmiljø som fremmer mangfold og sikre alle muligheten for å nyte natur, møtes og være aktive. Hensynet til naturen og planetens tålegrense skal være førende for arbeidet, og skal bidra til å sikre gode levekår og et godt livsgrunnlag for dagens og morgendagens innbyggere.

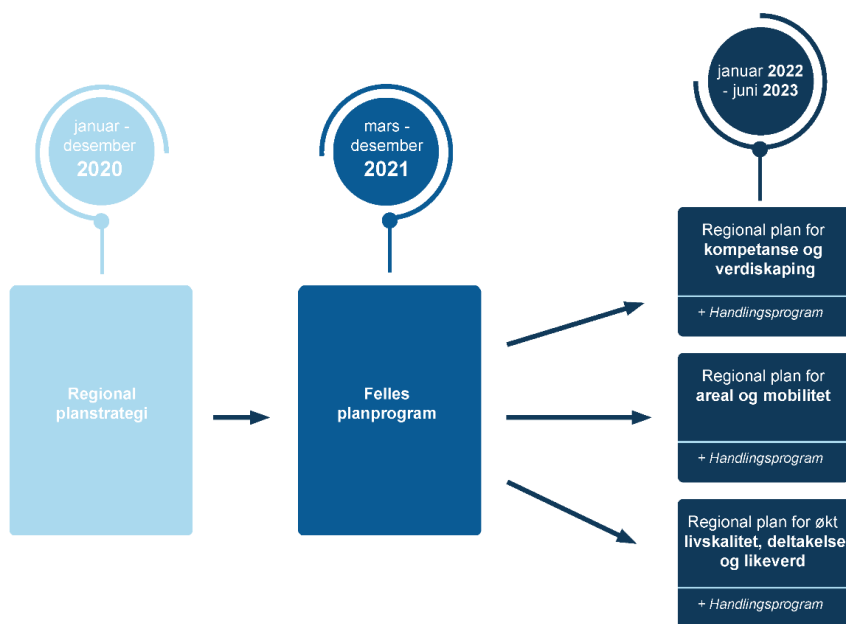
Viken skal være bra for folk. Vi skal vektlegge folkehelsearbeidet og ha oppmerksomhet på universelle tiltak og innsats på befolkningsnivå som fremmer helse, trivsel og gode sosiale og miljømessige forhold. Folkehelsearbeidet skal bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade og lidelse.

I arbeidet med de tre regionale planene skal vi:

- Fremme livskvalitet, helse og gode levekår for alle.
- Skape en mer helsefremmende og utjevnende samfunnsutvikling.
- Sikre like muligheter for alle til å leve gode liv, delta og føle tilhørighet.
- Bidra til å bygge kapasitet, kultur og kompetanse i folkehelsearbeidet gjennom helhetlig virkemiddelbruk, felles innsats og samarbeid på tvers.
- Jobbe kunnskapsbasert og systematisk og sikre erfaringsdeling og kunnskapsbasert tiltaksutvikling.

- Samarbeide på tvers av sektorer i planprosessen og utvikle helhetlige tiltak for å løse folkehelseutfordringer.

6 Planprosessen



6.1 Organisering – tre prosjekter under ett program

Programorganisering

Den regionale planprosessen, fra planprogram til regionale planer med handlingsprogram, organiseres som ett program. Hensikten med programorganisering er at prosessen og resultatene av planarbeidet ses i sammenheng, at prioriteringer blir gjort på bakgrunn av helhetlige vurderinger, og at det blir tydelige roller og ansvarsfordeling underveis i prosessen. Denne helhetlige tilnærmingen er i tråd med hvordan FN anbefaler at det skal jobbes med bærekraftsmålene og med føringene i regional planstrategi.

Programmet ledes av et programstyre. Programstyret består av ti medlemmer fra sentrale utviklingsaktører i fylket, samt fylkesrådsleder og fylkesråd for plan, klima og miljø. Fylkesrådsleder leder programstyret.

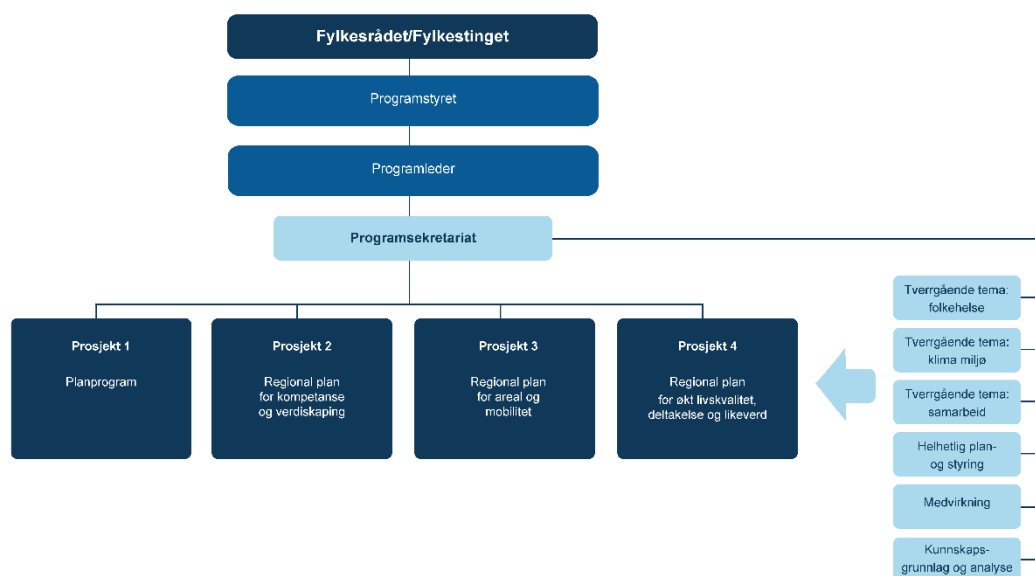
Regional planmyndighet ligger til fylkestinget, og til fylkesrådet etter gitte delegasjoner.

Prosjekt for hver regionale plan

Arbeidet med å utvikle de regionale planene organiseres som tre prosjekter under programmet. For å styrke eierskapet til de regionale planene, vil aktører fra vikensamfunnet inviteres inn i de styrende organene for prosjektene. Hver plan vil ha et eget prosjektstyre med representanter fra vikensamfunnet. Utover prosjektstyrene er medvirkningsopplegget som beskrives i kapittel 6.3 sentralt for å sikre forankring og eierskap i vikensamfunnet. Hvert prosjekt består av en prosjektleder og en tverrfaglig prosjektgruppe fra Viken fylkeskommune. Hvert prosjekt skal ha et selvstendig ansvar for å følge opp og gjennomføre aktiviteter i henhold til den overordnede fremdriftsplanen. Det er behov for å detaljere prosjektgruppens oppdrag nærmere. Det skjer i prosjektenes forberedende fase (se 6.2 frister og fremdrift). Oppstartmeldingen for planarbeidet vil gi informasjon om hvilke aktiviteter som vil finne sted i forberedende fase høsten 2021.

Koordinering mellom prosjektene

Felles aktiviteter, prosesser, avklaringer og strategiske retningsvalg på tvers av prosjektene skal ivaretas av programorganiseringen (programsekretariat, programledelse og programstyre). Dette innebærer blant annet utvikling av felles metodikk, å synliggjøre og avklare avhengigheter og avgrensninger mellom planene, håndtering av målkonflikter og ivaretagelsen av tverrgående temaer.



Figur: Organisering av planarbeidet som ett program

6.2 Faseplan – frister og fremdrift

De tre regionale planene skal ha felles oppstart i januar 2022 og vedtas samtidig i juni 2023. Framdriften i planarbeidet deles inn i tre faser.

Forberedende fase: Foregår andre halvår 2021, og skal legge til rette for oppstart av planarbeidet i januar 2022.

Planfasen: Utarbeidelse av de tre regionale planene med tilhørende handlingsprogram. I denne fasen skal vikensamfunnet involveres aktivt, det skal innhentes kunnskap, vurderes ulike alternativer for planarbeidet, samt gjennomføres konsekvensutredninger og virkemiddelanalyser. Resultatet skal bli høringsutkast til tre regionale planer med fremleggelse i januar 2023.

Beslutningsfasen: Forslag til de tre regionale planene med tilhørende handlingsprogram legges ut på høring i midten av januar 2023, med mål om endelig vedtak i fylkestinget i juni samme år.

	2021				Utarbeidelse av regionale planer																	
	SEPT	OKT	NOV	DES	JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DES	JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN
Høring av planprogram																						
Behandling																						
Vedtak planprogram				16. des																		
Forberedende fase																						
Kunnskapsinnhenting og kompetanseutvikling																						
Forberede prosess og oppstart																						
Tidlig involvering av vikensamfunnet																						
Planfase																						
Oppstart prosjektstyrer																						
Kunnskapsinnhenting og analyse																						
Avklaring av mål og prioriteringer																						
Alternativvurderinger																						
Medvirkningsaktiviteter																						
Vurdering av virkemidler og differensiering																						
Konsekvensutredninger																						
Utarbeide handlingsprogram til for regional plan																						
Beslutningsfase																						
Høringsperiode (7 uker)																						
Behandling																						
Vedtak av regionale planer																						

Tabell: Overordnet fremdriftsplan for planprosessen – inndelt etter faser

6.3 Medvirkningsopplegg – deltakere og metoder

For å utarbeide relevante og godt forankrede planer, må det sørges for god og reell medvirkning som både mobiliserer og engasjerer aktører og innbyggere over hele Viken. Målet er at alle involverte aktører skal få et eierskap til arbeidet. Offentlige myndigheter, representanter for næringsliv og arbeidstakere, forsknings- og utdanningsinstitusjonene våre, frivillige organisasjoner og representanter for spesielle grupper, må få komme til ordet og prege arbeidet.

Det er store forskjeller i Viken – både med tanke på levekår, befolkningsutvikling og næringsliv. Det må derfor legges til rette for en medvirkningsprosess som belyser problemstillinger fra forskjellige ståsteder. På den måten kan vi få bedre forståelse av lokale og delregionale utfordringer og muligheter. Disse forskjellige perspektivene er også viktig som grunnlag for å kunne identifisere og håndtere målkonflikter som må løses i planarbeidet.

Prinsipper og metoder for medvirkning

Det har gjennom innspill til arbeidet med planprogrammet blitt fremmet ønsker om felles prinsipper og metode for medvirkning i arbeidet med de tre regionale planene. På bakgrunn av disse innspillene skal det i løpet av høsten 2021 arbeides med å konkretisere prinsipper og metodikk.

Temabasert medvirkning

Arbeidet med planprogrammet har tydeliggjort et behov for en mer temabasert tilnærming til medvirkning, der ulike typer aktører i fellesskap drøfter sentrale utfordringer innen viktige temaområder. Slike temaer kan for eksempel være frafall i videregående opplæring, grønn omstilling av næringslivet, universell utforming eller bevaring av grønt- og friluftsområder nær der folk bor. En slik tilnærming gjør at vi kan løse sammensatte utfordringer på en helhetlig og samordnet måte, med mulighet for å belyse hvordan tiltak gjensidig kan styrke hverandre og hvor det kan oppstå målkonflikter.

Innbyggermedvirkning

Det er spesielt viktig å sikre at de som hverken har innsigelsesmyndighet, stor påvirkningskraft mot offentlige myndigheter eller besitter andre sterke virkemidler, kan delta i planleggingen. Viken fylkeskommune har derfor et særskilt ansvar for å løfte frem synspunktene til mangfoldet av samfunnsgrupper. For å senke terskelen for engasjement vil det være et viktig prinsipp for medvirkningsarbeidet at innbyggermedvirkningen skjer på innbyggernes premisser – og i så stor grad som mulig på «deres arenaer».

Barn og unges medvirkning er forankret både gjennom barnekonvensjonens artikkel 12 som stadfester barns rett til å si sin mening i alle saker som vedrører dem, og i plan- og bygningsloven, hvor det understrekes et særlig ansvar for å tilrettelegge for aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Viken fylkeskommune tar dette mandatet på alvor ved å tilpasse medvirkningsarbeidet til barn og unges interesser og ved å gjøre nødvendige tilpasninger i måten vi involverer dem på.

Det skal etableres ressursgrupper for henholdsvis ungdom og aktører fra frivilligheten, samt en innbyggergruppe. Ressursgruppene vil, sammen med fylkeskommunens eldreråd, ungdomsråd, flerkulturelt råd og råd for mennesker med funksjonsnedsettelse, gi verdifull innsikt om utfordringer og muligheter for noen av de «tause stemmene» i samfunnet.

Medvirkning av kommuner og statlige aktører

Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen. Alle offentlige organ har derfor rett og plikt til å delta i planleggingen når den berører deres sakfelt eller deres egne planer og vedtak.

De offentlige myndigheters deltakelse i det regionale planarbeidet er avgjørende. Disse har hver for seg ansvar for tjenester og strategisk arbeid med stor betydning for innbyggerne i Viken. De må delta aktivt i det regionale planarbeidet med god rolleforståelse og evne til å se eget ansvarsområde i en regional helhet.

Statsetatene må se deltakelse i det regionale planarbeidet som et viktig virkemiddel i egen oppdragsløsning. De må aktivt følge opp Stortingets intensjon i regionreformen om økt statlig deltakelse for mer forpliktende regional planlegging. Gjennom medvirkningsarenaene som etableres må statsetatene bidra med kunnskapsgrunnlag og formidling av sentrale nasjonale faglige føringer.

Kommunen er en stor tjenesteyter og selv planmyndighet gjennom kommuneplanarbeidet. Dette stiller kommunene i en særstilling i disse regionale planprosessene. Kommunene må se deltakelsen som en integrert del av eget strategisk arbeid for en god samfunnsutvikling – et arbeid hvor stat, region og kommuner må jobbe sammen for å lykkes. Problemstillinger som er sentrale i kommunens utviklingsarbeid, og som har regionale aspekter, må drøftes og avveies i planprosessene.

Kommuner som har gode løsninger og strategiske grep i tråd med de regionale utviklingsmålene, bør dele dette i det regionale arbeidet. Det bør være et mål å bruke kommunenes fagkompetanse, lokalkunnskap, utredninger og strategier aktivt i utarbeidelsen av planene. Kommunene inviteres også i politisk medvirkning og drøfting av mål og veivalg. Dette vil skje gjennom medvirkning fra hver enkelt kommune, samt i dialog med kommuneregionene. En viktig hensikt med kommunenes medvirkning er å bidra til god forankring av strategier hvor kommunene selv er sentrale i gjennomføringen.

7 Forholdet til våre naboer

Viken har arvet 34 regionale planer fra de gamle fylkene. De tre nye regionale planene skal bygge på og erstatte 26 av dagens regionale planer, hvorav to eksisterende regionale planer som er utarbeidet og inngått med nabofylker og kommuner.

Våre naboer påvirker utviklingen i Viken og vår mulighet til å nå de langsiktige utviklingsmålene. På samme måte påvirker valgene vi tar i Viken utviklingen i våre nabofylker, regioner og kommuner. Den gjensidige avhengigheten og felleskapet med våre naboer, skal ligge til grunn når vi utarbeider de regionale planene.

De nye regionale planene skal utarbeides på en slik måte at de ikke setter etablerte samarbeid og avtaler i spill.

Vi må bygge videre på eksisterende samarbeidsstrukturer og partnerskap med tilgrensende fylker, regioner, kommuner og andre samarbeidspartnere også internasjonalt, og utvikle nye der det er behov for å supplere. I planprosessen skal vi avklare hvordan vi skal videreføre de etablerte samarbeidene.

7.1 Internasjonalt

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Når Viken legger disse til grunn for vår samfunnsplanlegging, løfter vi samtidig våre regionale utfordringer og muligheter opp i et globalt perspektiv. I planarbeidet må vi ta inn over oss hvordan våre valg påvirker verdenssamfunnets bærekraft. Vi må hente inn ny kunnskap og nye ideer fra den globale diskursen samtidig som vi deler dette med andre.

Viken, med våre bedrifter, kommuner, kunnskapsmiljøer og sivilsamfunn, er en attraktiv samarbeidspartner for andre regioner og organisasjoner i Europa og verden. Internasjonalt samarbeid kan være et godt virkemiddel for å få nye perspektiver, og for å finne løsninger sammen med andre som deler våre utfordringer. Dette kan også utløse midler til utviklingsarbeid. Vi vil derfor vurdere å ta inn internasjonalt arbeid på faglig og politisk nivå i planene og planenes handlingsprogrammer.

8 Kunnskaps- og utredningsbehov

8.1 Konsekvensutredning

§ 4-2 i plan- og bygningsloven sier at i regionale planer med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging, skal planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse av planens virkninger for miljø og samfunn. Dette kalles en konsekvensutredning (KU).

De regionale planenes helhetlige tilnærming vil kreve at det blir gjennomført en overordnet konsekvensutredning av alle de tre regionale planene samlet. En slik utredning må ta utgangspunkt i FNs bærekraftsmål og planetens tålegrense. Det finnes ikke noe eksisterende metodikk for en slik type konsekvensutredning, og høsten 2021 starter fylkeskommunen et utviklingsarbeid med mål om å finne gode løsninger for dette. De siste årene har også andre typer konsekvensutredningsmetodikk blitt utviklet f.eks. helsekonsekvensutredninger.

8.2 Overordnet utredningsbehov

Planarbeidet skal være kunnskapsbasert og vi har med oss mye kunnskap fra de tidligere fylkene. Det er behov for å supplere deler av kunnskapsgrunnlaget innen overordnede temaer vi trenger oppdatert kunnskap om for å kunne utarbeide de tre regionale planene, og for å kunne gjennomføre en konsekvensutredning i tråd med bærekraftsmålene.

Tabellene under viser aktuelle overordnede utredningstemaer og sentrale problemstillinger for de nye regionale planene, samt en beskrivelse av eksisterende kunnskapsgrunnlag og overordnet kunnskaps- og utredningsbehov.

Tabellene tar utgangspunkt i formålsbeskrivelsene for alle de tre nye regionale planene i Viken og er inndelt etter de seks innsatsområdene. De viser hva vi skal vurdere/utrede under noen brede, generelle temaer, for å se om det er overlapp og felles hull i kunnskapsgrunnlagene.

I kolonnen til venstre angis sentrale problemstillinger knyttet til en samlet konsekvensutredning for alle de tre regionale planene. Den midterste kolonnen angir eksempler på eksisterende kunnskapsgrunnlag og nasjonale databaser som kan benyttes ved vurdering av konsekvenser for miljø og samfunn. Kolonnen til høyre viser behovet for oppdateringer og supplering av eksisterende kunnskap om Viken på overordnet nivå.

Innsatsområde 1: Livskvalitet, velferd og like muligheter

Utredningstemaer, sentrale problemstillinger	Eksisterende kunnskapskilder og databaser	Behov for oppdateringer, suppleringer av eksisterende kunnskap på overordnet nivå
Folkehelse, ulike befolkningsgruppers livskvalitet og levekår Konsekvenser for folkehelse og for ulike befolkningsgruppers levekår. Må også sees i sammenheng med sosial bærekraft og helsefremmende	- Folkehelseoversikter (FHUS Viken) - Statistisk sentralbyrå - Kunnskapsgrunnlag integrering (Vi i Viken 1/2021)	Egne tilgjengelighetsanalyser. Oppsummeringer av kunnskap om eldre og barns reisevaner og preferanser. Temakart.

nærmiljøfaktorer, transport/mobilitet, blågrønne strukturer og økosystemtjenester.	DIFIs innbyggerundersøkelse 2021	
Transport og mobilitet De regionale planenes virkning på mobilitet, transportbehov, fremkommelighet og reisemiddelfordeling. Fordelingsvirkninger på ulike deler av befolkningen (geografi, alder og kjønn) og sosioøkonomiske grupper. Må ses i sammenheng med folkehelse, ulike befolkningsgruppers levekår.	- Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) – analyser av reisevaner i Viken - Prosam - Tiltakskatalog for transport og miljø - www.tiltak.no	Dybdestudier RVU, tilgjengelighetsanalyser. Temakart. Oppsummeringer av kunnskap om eldre og barns reisevaner og preferanser. Mobilitetsregnskap for Viken.

Innsatsområde 2: Bærekraftig økonomisk system

Utredningstemaer, sentrale problemstillinger	Eksisterende kunnskapskilder og databaser	Behov for oppdateringer, suppleringer av eksisterende kunnskap på overordnet nivå
Lokalisering av besøksrettet virksomhet Hvorvidt de regionale planene bidrar til tydelige avveininger mellom vekst og vern, særlig knyttet til lokalisering av ny arealkrevende og besøksrettet virksomhet (bolig, næring og fysisk og sosial infrastruktur).	- Beregning av mangel på arbeidskraft i regionale kompetansekynger i Viken – metodenotat (2018) - Kunnskapsgrunnlag regional plan for kompetanse Akershus (2018) - NHO kompetansebarometer (årlig) - NAV Bedriftsundersøkelse (årlig)	Scenarier for framtidens kompetansebehov Østfold. Markedsmuligheter for reiseliv og fritidsboligutvikling (oppfølging av regional plan for areal og transport Buskerud). Regionale analyser Temakart.

Innsatsområde 3: Bærekraftig arealbruk, matproduksjon og ernæring

Utredningstemaer, sentrale problemstillinger	Eksisterende kunnskapskilder og databaser	Behov for oppdateringer, suppleringer av eksisterende kunnskap på overordnet nivå
--	---	---

Ressursforvaltning, bærekraftig produksjon og forbruk De regionale planenes konsekvenser for masseforvaltning, gjenbruk av materialressurser, avfallsproduksjon	Statistisk sentralbyrå (avfallsregnskap, materialgjenvinning)	Økologisk fotavtrykk Viken. Måleindikatorer for masseforvaltning (regional plan for masseforvaltning Akershus). Temakart.
---	---	---

Innsatsområde 4: Redusert klimagassutslipp og energiomlegging

Utredningstemaer, sentrale problemstillinger	Eksisterende kunnskapskilder og databaser	Behov for oppdateringer, suppleringer av eksisterende kunnskap på overordnet nivå
Klimagassutslipp og karbonlagring De regionale planenes påvirkning på potensialet for karbonlagring, reduserte klimagassutslipp. Må sees i sammenheng med transport/mobilitet, landskap, naturmangfold og blågrønne strukturer.	- Klimaregnskap, bærekrafttrapport Akershus (2017) - Klimaregnskap, bærekrafttrapport Viken 2020 - Norges geologiske undersøkelse (NGU) - AR5-klassifiseringen - SR16 (skogressurser) - Miljøregistrering i skog (MIS)	Tiltaksanalyse – klimagassutslipp Mobilitetsregnskap for Viken

Innsatsområde 5: Helhetlig by- og stedsutvikling

Utredningstemaer, sentrale problemstillinger	Eksisterende kunnskapskilder og databaser	Behov for oppdateringer, suppleringer av eksisterende kunnskap på overordnet nivå
Helhetlig by- og stedsutvikling Hvorvidt de regionale planene bidrar til å gjøre byer og tettsteder relevante for befolkningen (fortetting, tilrettelegging for nye besøksrettede funksjoner, lokalisering av offentlig og privat tjenesteyting, kultur- og frivillige aktiviteter m.m.). Avveininger vekst og vern.	- FHUS Viken - Folkehelseundersøkelsen Viken (Folkehelseinstituttet; data tilgjengelig i jan/feb 2022) - Rapport oppfølging regional plan for areal og transport Oslo og Akershus (2016-2020)	Metodeutvikling arealregnskap. Kunnskap om boligbygging, fortetting og transformasjon i prioriterte utviklingsområder.

Innsatsområde 6: Miljø, økosystem og biologisk mangfold

Utredningstemaer, sentrale problemstillinger	Eksisterende kunnskapskilder og databaser	Behov for oppdateringer, suppleringer av eksisterende kunnskap på overordnet nivå
Landskap, naturmangfold, blågrønne strukturer og økosystemtjenester Konsekvenser for ulike landskapstyper, naturmangfold, blågrønne strukturer og produksjonen av ulike økosystemtjenester, jordvern og matproduksjon. Avveininger vekst/vern	- Kommuneplaner - Naturkampen 2020 (Sabima) - Kunnskapsgrunnlag regional plan for friluftsliv, idrett, fysisk aktivitet Akershus (2016), Østfold (2017) - Fylkesplan Østfold - Artsdatabanken med bl.a. NIN (Naturdatabasen) og artskart - Vann-nett og Vannmiljø	Metodeutvikling arealregnskap. Kriterier for og identifisering av viktige friluftslivsområder og turruter i Viken (oppfølging av eksisterende regionale planer). Temakart

8.3 Alternativvurdering

I forbindelse med konsekvensutredning for planer skal vi gjennomføre alternativvurderinger. Alternativene vi skal utrede skal være relevante og realistiske, men siden de er på overordnet nivå bør de også være såpass ulike hverandre at det er mulig å se de langsiktige konsekvensene av ulike retningsvalg.

I tillegg til en grundig konsekvensutredning av de planene som sendes på høring, skal vi gjennomføre en alternativvurdering med konsekvenser tidlig i planprosessen. Det skal vi gjøre som en del av kunnskapsinnhenting for å tydeliggjøre politiske veivalg og føringer.

Alternativer blir ikke definert i planprogrammet. Alternativene vil være et resultat av utviklingsarbeidet for metodikk tidlig i selve planarbeidet. Da det ikke finnes noen eksisterende metodikk for dette, må det gjøres som et utviklingsarbeid.

Aktuelle alternativer til vurdering kan være:

- Ulike innretninger for geografisk differensiering/harmonisering av virkemiddelbruk.
- Ulik grad av regional styring (spesielt når det gjelder arealvirkemidlene).
- Ulik vektning av vekst og ulike vernehensyn.
- Planetens tålegrense vs. sosiale og økonomiske hensyn.
- Trendsifte som følge av pandemi.

0-alternativet kan f.eks. være:

- Konsekvenser av eksisterende regionale og kommunale planer.
- Langsiktige trender i samfunnsutviklingen.
- Konsekvenser av mangel på regional planlegging.

9 Begrepsforklaring og definisjoner

ABC-prinsippet

Målsetningen med ABC-prinsippet er at lokalisering av næringsvirksomheter skal gi mindre bilbruk, sikre at næringsvirksomheter er tilgjengelige og et bedre tettstedsmiljø. A-områder er områder som er godt tilgjengelige med kollektiv, sykkel og til fots for mange. B-områder er områder som ligger i eller i tilknytning til tettsteder og har god tilgang til hovedvegnettet. C-områder er områder som ligger på avstand fra tettstedene, slik at industrivirksomheter som er støy- og støvproduserende kan etablere seg der.

AGENDA 2030 og FN17

Agenda 2030 er betegnelsen for handlingsplanen for global utvikling frem mot år 2030. Den ble vedtatt i FNs generalforsamling i september 2015. Handlingsplanen inneholder 17 mål og 169 delmål som omtales som bærekraftige utviklingsmål – Sustainable Development Goals (SDG). FN har utarbeidet 232 globale indikatorer for å følge utviklingen i bærekraftsmålene.

Biologisk mangfold

Biologisk mangfold er det mangfoldet av liv som finnes på jorda. Begrepet omfatter både de levende organismene (artene), naturtypene (økosystemene) disse artene lever i og det genetiske mangfoldet innen de enkelte artsgruppene. Sagt på en enklere måte: Biologisk mangfold er planter og dyr og deres leveområder – den levende naturen omkring oss. Utover at det opprettholder balansen i det globale økosystemet, er det mange grunner til å bevare det biologiske mangfoldet. De kan generelt deles i tre hovedgrupper:

- Direkte økonomisk verdi – mange planter og dyr har direkte økonomisk verdi fordi de kan brukes som mat, råstoff for produksjon, materialer, medisiner med mer.
- Indirekte økonomisk verdi – flere arter har indirekte økonomisk verdi for eksempel gjennom å bestøve avlinger, bearbeide jord, begrense skadedyr eller fordi de er grunnlaget for økoturisme eller rekreasjon.
- Naturens egenverdi – naturen, med dyr og planter som lever i den, har en egenverdi utover menneskers behov.

Blågrønne strukturer/blågrønn infrastruktur

Gjelder mer eller mindre sammenhengende store og små naturpregede områder i og rundt steder. Det kan være landlige områder, ferskvann, kyst- og havområder som til sammen forbedrer økosystemets helse og robusthet og bidrar til bevaring av biologisk mangfold. Blå-grønn infrastruktur beskytter og fremmer økosystemenes funksjon, og er ofte viktige rekreasjonsområder for mennesker.

Bærekraftig mobilitet

Mobilitet betyr i vår sammenheng bevegelse eller forflytning av varer, tjenester og mennesker.

Bærekraftig mobilitet handler om at dagens forflytning av varer, tjenester og mennesker skal kunne gjennomføres uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å dekke sine behov. Målet er samfunnsøkonomiske mobilitetsløsninger som bidrar til klima- og miljøvennlig mobilitet og mobilitet for alle.

Bærekraft/bærekraftig utvikling

Utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov. I denne definisjonen er det lagt særlig vekt på de fattiges

behov for å få oppfylt sine grunnleggende rettigheter og skape muligheter for et bedre liv. Samtidig legger den vekt på at det finnes grenser for hva naturen kan levere i dag uten at det går utover hva den kan levere i framtiden.

Vi deler bærekraftig utvikling inn i tre bærekraftsdimensjoner:

- miljø- og klimamessig bærekraft
- sosial bærekraft
- økonomisk bærekraft

Det grønne skiftet/grønn omstilling

Økonomisk vekst og utvikling som skjer innenfor planetens tålegrenser, hvor produkter og tjenester gir mindre negative konsekvenser for klima og miljø enn i dag. Det innebærer mindre utslipp av klimagasser, mindre forbruk av ikke-fornybare ressurser og mindre avfall og forurensing. Grønn omstilling gjelder for alle deler av samfunnet.

Folkehelse

Befolkningens helsetilstand og hvordan helsen fordeler seg i befolkningen. (folkehelseloven § 3)

Folkehelsearbeid

Folkehelsearbeid er samfunnets innsats for å påvirke faktorer som direkte eller indirekte fremmer befolkningens helse og trivsel, forebygger psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, eller som beskytter mot helsetrusler, og arbeid for en jevnere fordeling av faktorer som direkte eller indirekte påvirker helsen. (folkehelseloven § 3)

Føre-var-prinsippet

Føre-var-prinsippet angir hvordan man skal håndtere manglende kunnskap og vitenskapelig usikkerhet. Det innebærer at man skal unngå vesentlig skade på naturen og miljøet når man fatter beslutninger, og at manglende kunnskap ikke skal brukes som begrunnelse for å unnlate å treffe tiltak. Jf. bl.a. naturmangfoldloven §9. Prinsippet blir ofte omtalt som en fremgangsmåte der man skal la tvilen komme miljøet og naturen til gode.

Generasjonsperspektivet

Generasjonsperspektivet handler om at vi er bevisste på at dagens handlinger vil ha konsekvenser for hvilket samfunn våre barn og barnebarn skal leve sine liv i – både i og utenfor Vikens grenser. Se for øvrig Agenda 2030, Planetens tålegrenser og bærekraft.

Klimarisiko

Beskriver konsekvensene av klimapolitikken og klimaendringene, både negative og positive. Det kan bl.a. omhandle:

- Fysisk risiko, som er knyttet til konsekvensene av klimaendringer. Dette inkluderer risiko for akutte hendelser, som f.eks. ekstremvær, og risiko for kroniske endringer, som endrede temperaturer.
- Overgangsrisiko omhandler følger av klimapolitikk, teknologisk utvikling og endret atferd i overgangen til nullutslippssamfunnet.
- Grenseoverskridende klimarisiko, som omfatter risiko forbundet med konsekvenser av klimaendringer utenfor landets grenser.

Klimatilpasning

Klimatilpasning innebærer å forstå konsekvensene av at klimaet endrer seg, og iverksette tiltak for på den ene siden å hindre eller redusere skade, og på den andre siden utnytte mulighetene som endringene kan innebære.

Kompetanse

Kompetanse er å kunne tilegne seg og anvende kunnskaper og ferdigheter til å mestre utfordringer og løse oppgaver i kjente og ukjente sammenhenger og situasjoner. Kompetanse innebærer forståelse og evne til refleksjon og kritisk tenkning.

Med kompetanse mener vi i dette planprogrammet:

- Å tilegne seg og anvende kunnskaper og ferdigheter, evner og holdninger til å mestre utfordringer og løse oppgaver i konkrete situasjoner.
- Å utvikle forståelse for og evne til refleksjon og kritisk tenkning.

Levekår

Levekår er et begrep som rommer mye. Det handler om bolig og nærmiljø, politiske ressurser, sosiale relasjoner, arbeid og utdanning, arbeidsmiljø, trygghet, livskvalitet, økonomi, helse og fritid for fordelingen av dette. Det handler også om være summen av ressursene et individ har til sett opp mot strukturelle egenskaper ved ulike samfunnsarenaene som disse ressursene kan brukes på. Et eksempel er høy utdanning, en personlig ressurs som letter tilgangen til arbeidsmarkedet som levekårsarena (NOU 1993).

Levekår handler om de ressurser den enkelte disponerer, og hvilke muligheter folk har til å dra nytte av ressursene og til å skape gode liv for seg og sine. Levekår handler også om hvordan folk opplever at de har det, hvilken livskvalitet de har og hvor tilfreds og lykkelig de er.

Livskvalitet

Livskvalitet omfatter både subjektive og objektive sider ved livet: Den subjektive livskvaliteten handler om hvordan livet oppleves for den enkelte og omfatter både positive følelser som ro og glede og positive vurderinger som livstilfredshet. Positive følelser og vurderinger omfatter også opplevelse av god fungering - som av vitalitet, interesse, mestring og mening. Den subjektive livskvaliteten kan variere fra god til dårlig, og kan oppleves som god selv under sykdom og på tross av helseplager og andre belastninger.

Den objektive livskvaliteten handler om hvor god livssituasjon man har - som objektiv helsetilstand og funksjonsevne, materielle levekår, arbeidsoppgaver og fritidssysler. (Kilde: FHI)

Miljø- og klimamessig bærekraft

Betyr at vi må drive samfunnsutvikling innenfor planetens tålegrenser, og hensynet til klimaet og naturen må være førende for alt vi gjør. Vi mennesker er helt avhengige av naturen, og måten vi bruker planetens ressurser på i dag har store konsekvenser både for kloden og oss mennesker.

Planetens tålegrenser

Er kjent internasjonalt som «planetary boundaries», og er et begrep som først ble presentert i 2009.

Begrepet planetens tålegrenser definerer ni tålegrenser for jordkloden: klimaendringer, tap av biologisk mangfold, biogeokjemisk syklus, ozonnedbryting i stratosfæren, forsuring av havet, globalt vannforbruk, endring i arealbruk, atmosfærisk partikkelbelastning og miljøgifter.

Ifølge forskerne ved Stockholm Resilience center, som utviklet begrepet, har vi allerede gått over de definerte grenseverdiene for planeten innen fire av de ni tålegrensene. Planetens tålegrenser setter rammen for all samfunnsutvikling for at vi skal oppnå en reell bærekraftig utvikling.

Sirkulærøkonomi

Er et prinsipp for økonomisk virksomhet som har som mål om å utnytte alle ressurser best mulig.

Minst mulig skal kastes som avfall, men holdes i et kretsløp der stadig resirkulering fører til mindre behov for å ta ut nye råvarer. Den sirkulære økonomien er en motsats til den lineære økonomien, som har preget store deler av det moderne samfunnet med vekt på produksjon, forbruk og avfall (bruk og kast).

Sosial bærekraft

Handler om å sikre at alle mennesker får et godt og rettferdig grunnlag for et anstendig liv. Menneskerettighetene er det viktigste grunnlaget for dette. Vi må jobbe for at alle mennesker skal ha like muligheter til et stabilt, helsefremmende liv, til å få utdanning og til å jobbe og leve uten diskriminering av noe slag.

Verdiskaping

Verdiskaping betyr omforming av ressurser til produkter som direkte eller indirekte kan dekke behov. Begrepet kan brukes på alle nivåer, for eksempel bedriftsnivå, sektornivå eller nasjonalt nivå.

I verdiskapingen legger vi i dette planprogrammet en tilnærming til begrepet i fire former: Økonomisk verdiskaping, sosial verdiskaping, kulturell verdiskaping, miljømessig verdiskaping.

Økonomisk bærekraft

Handler om å sikre økonomisk trygghet for alle, og å bruke ressursene på en slik måte at dagens økonomiske utvikling ikke går på bekostning av fremtidig økonomisk utvikling.

Økosystem

Et økosystem er alle de levende organismene som finnes på et sted og miljøet de lever i. Et økosystem kan være lite – som en pytt, større – som en skog, eller sies å omfatte hele biosfæren, det vil si den del av Jorda (jord, vann og luft) der levende organismer kan eksistere. Alle de levende organismene i et økosystem kalles til sammen et økologisk samfunn.

10 Vedlegg

1. Modell de tre sfærer

Modellen «De tre sfærer»² tar utgangspunkt i at det er måten vi planlegger og gjør ting på som utgjør en forskjell. Når endring foregår samtidig og samordnet i alle de tre sfærene, vil løsningene kunne bli helhetlige og bærekraftige. Inngår kun en eller to av sfærene vil det kun genereres små steg framover. Hittil har regionale planer i hovedsak omfattet to av sfærene – den praktiske og politiske – og ikke gitt de nødvendige helhetlige og bærekraftige løsningene for alle utfordringene. Modellen vektlegger at når den personlige sfæren integreres med de to andre sfærene til en helhetlig tilnærming, vil løsningene som skapes bli dypere, mer treffsikre og varige. Den personlige sfæren sørger for å ta hensyn til mennesker og deres universelle verdier som utgangspunkt for holdning og handling. Dette er vesentlig for å komme fram til de bærekraftige løsningene.



Med tilrettelagt introduksjon kan modellens rammeverk brukes av alle. Her er i korte trekk beskrivelse av modellens sfærer:

- Den praktiske sfæren. Det er her vi finner de mest synlige hindringene og mulighetene for endring. Omfatter handlinger som skaper synlige og målbare resultater, ofte gjennom tekniske og styringsbaserte endringer, og adferdsendringer.
- Den politiske sfæren. Det er her vi finner normer, regler, institusjoner med videre som brukes til å organisere samfunnet. Omfatter sosiale, politiske, økonomiske og kulturelle systemer og strukturer som muliggjør eller hindrer at tekniske løsninger blir tatt i bruk eller at adferd endres.
- Den personlige sfæren. Det er her vårt verdenssyn og hva som er viktig for oss påvirker hva vi gjør og hva vi tenker er mulig og ønskelig. Omhandler individuelle og felles holdninger, universelle verdier og verdenssyn. Og hvordan tankemønstre påvirker hvordan vi ser oss i forhold til oss selv, hverandre, naturen, tid, fremtid og endring.

2. Oversikt 65 delmål fra regional planstrategi

De regionale planene som utarbeides skal nå målene som er vedtatt i regional planstrategi for Viken. Flere av målene må løses på tvers av planene. Vurdering av de 65 målene innenfor seks innsatsområder har vært en del av prosessen med å utarbeide forlag til planprogram. Oversikten som følger er ikke endelig, men et utgangspunkt for videre bearbeiding i planprosessen.

Innsatsområde	Regional plan		
1 Livskvalitet, velferd og like muligheter	Kompetanse og verdiskaping	Areal og mobilitet	Økt livskvalitet, deltakelse og likeverd
1. I Viken opplever stadig flere av oss å ha god eller svært god helse.	x	x	x



2. I Viken har vi gode muligheter til å være i naturen og holde oss fysisk aktive hver dag.		x	x
3. I Viken er det mindre sosiale og økonomiske forskjeller mellom innbyggerne.	x	x	x
4. I Viken har alle tilgang til å oppleve og utøve kunst og kultur og å delta i idrett og frivillighet.		x	x
5. I Viken har kunst, kultur, idrett og frivillighet en tydelig rolle i samfunnsutviklingen.		x	x
6. I Viken er både fysiske og digitale møteplasser og tjenester universelt utformet, og alle har like muligheter til aktiv deltagelse i samfunnslivet.		x	x
7. I Viken har vi tilgang på miljøvennlige og arealeffektive mobilitetsløsninger som er enkle, funksjonelle og sikre, universelt utformede og bidrar til å oppfylle innbyggernes transportbehov.		x	x
8. I Viken har alle tilgang til relevant utdanningstilbud og kompetanseutvikling som svarer til den enkeltes, samfunnets og næringslivets behov.	x	x	x
9. I Viken har vi god integrering og et mangfold i befolkningen, som bidrar til et rikt og inkluderende samfunnsliv.	x	x	x
10. I Viken er det lagt til rette for økt livskvalitet, mestring og trivsel for alle, uansett bakgrunn og forutsetninger.		x	x
11. I Viken har vi inkluderende og gode bomiljøer med tilgang til friluftsområder og aktivitetsmuligheter tilpasset ulike aldersgrupper og funksjonsnivå.		x	x
12. I Viken vektlegger vi miljø og helsefremmende kvaliteter i utvikling av byer og steder.		x	x
13. I Viken tar vi vare på historie, og styrker gamle og nye tradisjoner og lokal identitet.		x	x
14. I Viken har vi ikke toleranse for undertrykkelse, vold, hets, mobbing, rasisme og diskriminering.			x
15. I Viken tilegner elever og studenter seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling.	x		x
16. Vi har likestilling mellom kjønn, og likelønn på alle områder.			x

17. I Viken skal det vektlegges god psykisk helse hos alle. Nullvisjon for selvmord er vedtatt og det er igangsatt arbeid på tvers av alle områder i fylket for å oppfylle visjonen.			x
2 Bærekraftig og rettferdig økonomisk system			
1. I Viken er grønn omstilling, sirkulærøkonomi, nyskaping og entreprenørskap drivkrefter for bærekraftig utvikling.	x	x	
2. I Viken vil alle fullføre videregående opplæring og tilegne seg kompetanse, ferdigheter og holdninger det er behov for i arbeidslivet.	x	x	x
3. I Viken har vi høyskoler, universiteter og forskningsmiljøer på høyt internasjonalt nivå. Vi har gode desentraliserte utdanningstilbud.	x		
4. I Viken blir nye innbyggere raskt en del av fellesskapet på skoler, fritidsaktiviteter og arbeidsplasser, og vi har et inkluderende og rettferdig arbeidsliv. I Viken har vi en heltidskultur.	x		x
5. I Viken har vi et bærekraftig og nasjonalt og internasjonalt konkurransedyktig næringsliv med høy verdiskaping og produktivitet i alle deler av fylket. Vi tiltrekker oss og tar vare på talentene våre.	x	x	
6. I Viken har vi en bærekraftig reiselivs-, rekreasjons- og opplevelsesnæring.	x	x	
7. I Viken har næringslivet og befolkningen god tilgang til digital infrastruktur.	x	x	
8. I Viken skal vi synliggjøre og endre fordeling av goder.	x	x	x
9. I Viken brukes finansielle virkemidler målrettet for å oppnå bærekraftig utvikling.	x	x	x
10. I Viken verdsettes innovasjon, entreprenørskap og gründere som skaper nye arbeidsplasser for seg selv og andre.	x		
11. I Viken motarbeides arbeidslivskriminalitet og det støttes opp under et organisert arbeidsliv.	x		x
3 Bærekraftig arealbruk, matproduksjon og ernæring			
1. I Viken har vi sikre og bærekraftige forsyningskjeder, og god mat-, drikkevanns- og forsyningssikkerhet.	x	x	x
2. I Viken produserer, foredler og kjøper vi stadig mer av vår egen mat.	x	x	
3. I Viken tar vi vare på naturen slik at vi unngår tap av biologisk mangfold på land og i vann. I Viken tar vi		x	x

vare på natur slik at det biologiske mangfoldet på land og i vann styrkes.			
4. Vikens landbruk, skogbruk, havbruk og næringsmiddelindustri er bærekraftig.	x	x	
5. I Viken skal omdisponering av areal ikke gå på bekostning av matproduksjon, biologisk mangfold, friluftsområder eller karbonlagring. Vi har nullvisjon for nedbygging av matjord.	x	x	x
6. I Viken er forskning, innovasjon og teknologi drivere for en grønn omstilling i matproduksjonssystemet.	x		
7. I Viken er matsvinn redusert i hele matproduksjonssystemet.	x		x
8. I Viken er andelen av befolkningen som har et variert, næringsrikt og sunt kosthold økt. I Viken har hele befolkningen god og reell tilgang til et variert, næringsrikt og sunt kosthold.		x	x
4 Redusert klimagassutslipp og energiomsetning			
1. Viken er et lavutslippssamfunn uten fossile utslipp, der det ikke slippes ut mer klimagasser enn det tas opp gjennom karbonfangst og naturlige prosesser. Omleggingen skal skje på en rettferdig og sosialt inkluderende måte. Klimagassutslippene er kuttet med minst 80 prosent innen 2030 målt fra referanseåret 2016.		x	x
2. I Viken arbeider vi for økt produksjon og bruk av fornybar energi, energi- og ressurseffektivisering og økt opptak av klimagasser og lagring av karbon gjennom karbonfangst og naturlige prosesser. Vi skal ta hensyn til naturmangfold, matproduksjon, kulturminner og friluftsliv når vi produserer og transporterer energi.	x	x	x
3. I Viken har vi redusert transportbehovet og lagt om til grønn mobilitet. Vi har økt bruken av gange, sykkel og kollektivtransport og faset ut fossile drivstoff.	x	x	x
4. For å bidra til det globale lavutslippssamfunnet innen 2050, er Viken et foregangsfylke for sirkulærøkonomi, med gjenbruk, gjenvinning og miljøvennlig ressursutnyttelse.	x	x	x
5. I Viken er forbruket redusert og klimafotavtrykket på varer og tjenester er minsket.	x	x	x
6. I Viken tar vi i bruk nye og bærekraftige løsninger med lave karbonfotavtrykk i bygg, og når vi bygger ut infrastruktur.	x	x	x

7. I Viken tar samfunnsutviklingen hensyn til klimaendringer gjennom omstilling og klimatilpasning.	x	x	
5 Helhetlig by- og stedsutvikling			
1. I Viken har vi attraktive, helsefremmende og inkluderende lokalsamfunn og byer i hele fylket, med universelt utformede og trygge fysiske og digitale møteplasser.		x	x
2. I Viken utvikler vi som hovedregel nye arealer til bolig, næring og offentlige formål ved hjelp av fortetting og transformasjon, fremfor å ta nye arealer i bruk.	x	x	
3. Viken skal utvikles gjennom en differensiert tilnærming tilpasset kommunenes egenart.	x	x	
4. I Viken har vi kompakte byer og steder, der de fleste har mulighet til å komme til skole, arbeid, tjenester, handel og andre daglige aktiviteter ved hjelp av gange, sykkel eller kollektive transportløsninger.	x	x	x
5. I Viken har vi inkluderende og gode bomiljøer i by og bygd, der alle kan finne egnet bolig.		x	x
6. I Viken er kunst, kultur, tradisjoner, matproduksjon og kulturminner ressurser i steds- og næringsutvikling.	x	x	x
7. I Viken er kultur, idrett, friluftsliv og frivillighet, organisasjons- og næringsliv og engasjerte innbyggere viktige drivere i stedsutviklingen.		x	x
8. I Viken tar vi hensyn til kulturminner, aktivitets- og rekreasjonsarealer, naturressurser, matjord og biologisk mangfold i utbyggingsspørsmål.		x	x
9. I Viken tar vi vare på og utvikler blågrønne strukturer i byer og steder, og innbyggerne har tilgang på varierte friluftsområder og aktivitetsmuligheter, tilpasset ulike aldersgrupper og funksjonsnivå.		x	x
10. I Viken har vi ren luft og rent vann.		x	
11. I Viken har vi god beredskap. Våre byer og bygder er godt rustet til å håndtere uønskede hendelser forårsaket av de pågående klimaendringene og andre nasjonale eller globale kriser.		x	
6 Miljø, økosystem og biologisk mangfold			
1. I Viken tar vi vare på marine ressurser og biologisk mangfold.	x	x	
2. I Viken forvalter vi våre naturressurser på en bærekraftig måte.	x	x	
3. I Viken hindrer vi spredningen av fremmede arter.		x	



4. I Viken har vi god kunnskap om vår natur og vårt biologiske mangfold og styrker vekst- og leveforhold for sårbare arter.		x	x
5. I Viken skal verdiskaping og næringsutvikling skje innenfor planetens tålegrenser.	x	x	
6. I Viken produserer og forbruker vi varer og tjenester innenfor planetens tålegrenser.	x	x	x
7. I Viken tar vi vare på viktige kulturlandskap, landbruksområder, naturområder, leveområder for dyr og planter og friluftsområder i vår utvikling. Omdisponeringen av disse områdene er kraftig redusert.	x	x	x
8. I Viken har alle tilgang på rent drikke- og badevann, og vi har god miljøtilstand i vann, hav og vassdrag.		x	x
9. I Viken skal avfallsmengden reduseres og gjenvinningsgraden økes.	x	x	x
10. I Viken stopper vi nedbygging av strandsonen rundt Oslofjorden. Vi sikrer alles tilgang til sjø og vann, og allemannsretten holdes i hevd.		x	
11. Vi har stor bevissthet rundt hyttebygging, særlig i områder med verdifulle naturtyper og beiteområder.	x	x	

Viken viser vei.

Postadresse: Viken fylkeskommune,

Postboks 220, 1702 Sarpsborg

Sentralbord: 32 30 00 00

post@viken.no

viken.no



Medlemskap i Klima Viken

Til: Folloregionen IPR via kommunedirektørutvalget (KDU)

Fra: Klima- og energinettverk Follo

SAK 32-21 – SAKSFREMLEGG - Medlemskap i Klima Viken

Kommunedirektørutvalgets forslag til vedtak:

1. Klima- og energinettverket (KEN) Follo går inn som et geografisk nettverk i Klima Viken bestående som i dag som et eget nettverk underlagt KDU i Folloregionen IPR.
2. Politisk representant for nettverket følger Folloregionen.
3. KEN Follo kommer tilbake til Folloregionen med forslag til mer detaljert handlingsplan for nettverket.

Sammendrag

Kommunene i Viken er invitert av Viken fylkeskommune til å bli medlem av Klima Viken for gjennomføring av felles klimasatsing i Viken. Klima Viken er organisert med regionale nettverk. Klima- og energinettverket Follo (KEN Follo) anbefaler å gå inn i Klima Viken med den geografiske avgrensningen som vi har i dag og med organisering underlagt Folloregionen da KEN nettverket er et velfungerende nettverk med godt og veletablert samarbeid med andre klimanettverk i Viken.

Deltakelse i Klima Viken er i utgangspunktet kostnadsfritt for kommunene. Klima Viken vil tilrettelegge for deling av erfaring, kompetanseheving og informasjonsspredning mellom partene i Klima Viken.

For å styrke klimaarbeidet i det geografiske nettverket anbefaler KEN å ta i bruk Vikens finansieringsmodellen. Denne finansieringsmodellen bygger på et spleiselag mellom Viken FK og kommunene, med en 50/50-fordeling. Forslaget fra Viken innebærer at Nordre Follo kommune bidrar med 120 000 kr og de andre Follo-kommunene med 80 000 kr hver, basert på antall innbyggere. Størrelsen på bidraget kan justeres i forhandlinger mellom kommunene innenfor nettverket.

Viken fylkeskommune bidrar med et årlig beløp til drift av geografisk klimanettverk tilsvarende det beløpet kommunen bidrar med i sum. Det er en fordel at midlene benyttes til å koordinere det geografiske samarbeidet ved å ansette en dedikert ressurs som en nettverkskoordinator. Midlene kan også brukes til å finansiere klimatiltak. Eksempelvis vil Klima Vikens forslag om kommunale egenandeler på 80/120 000 beløpe seg til ca 520 000 for de 6 Follo kommunene. Viken fylkeskommune vil da gå inn med tilsvarende andel som samlet vil gi 1 mill kr samlet til disposisjon til felles klimasatsning i Follo. Det er også mulighet for kommunene å gå inn med lavere egenandeler. Klima Viken vil uansett matche med tilsvarende beløp.

KEN ser at støtte i form av en nettverkskoordinator vil gi betydelig merverdi og flere ressurser til klimaarbeidet i Follo. I perioder har tilgjengelige nettverksmidler fra Miljødirektoratets Klimasats ikke blitt brukt fordi nettverket ikke har hatt ressurser til å følge opp og få gjennomført seminarer, utredninger, kampanjer mv. og koordinere dette på tvers av kommunene.

KEN har anbefalt Folloregionen å gå inn i Vikens finansieringsmodell da denne innebærer en styrking av Follo-kommunenes klimaarbeid. En styrking av klimaarbeidet vil bidra til flere søknader til tilskuddsprogrammer og mer midler til prosjekter og tiltak på tvers av kommunene. Det vil bidra til økt samordning av Follo kommunenes arbeid og innspill som del av Osloregionen, og flere møteplasser for mobilisering og kunnskapsutvikling hos innbyggere, folkevalgte og administrasjon i kommunene.

Finansiering fra kommunene kan komme både fra Folloregionen dersom Folloregionen ønsker det, og/eller gjennom vedtak om finansiering i den enkelte kommune. KEN håndterer begge deler, og forholder seg selvsagt til de vedtak som blir fattet i Folloregionens og/eller kommunenes budsjettprosesser for HP 2022-2025.

Størrelsen på eventuell egenandel vedtas i pågående budsjettprosesser. Hvor mye midler som ev blir satt av fra kommunene og/eller Folloregionen vil styre hvor mye bidrag vi får fra Viken. KEN sitt aktivitetsnivå tilpasses dette. Avsatte midler i budsjettet for 2022 vil gi økt bidrag fra Viken og økt aktivitet i KEN/klimaarbeidet.

Saksutredning

1. Bakgrunn for saken

Kommunene i Viken inviteres til å bli medlem av Klima Viken og inngå partnerskap med fylkeskommunen for gjennomføring av felles klimasatsing i Viken. Klima Viken skal ikke være en erstatning for kommunalt klima- og energiarbeid, men en styrking og ressurs for å få til en raskere gjennomføring av kommunenes klima- og energiplaner og oppnå vedtatte klimamål.

Klima Viken skal bygge på geografisk inndelte klimanettverk. Geografiske klimanettverk vil bidra til erfaringsutveksling og effektiv ressursbruk mellom kommuner som har felles problemstillinger i kraft av geografisk plassering. Et geografisk klimanettverk defineres som et samarbeid mellom tre eller flere kommuner med geografisk tilknytning. En blanding av store og små kommuner i et nettverk vil bidra til at de større kommunene kan «dra med» de mindre kommunene, og at de større kommunene kan få større effekt av tiltaksgjennomføring ved at flere kommuner gjennomfører dem.

Det er ønskelig at alle kommuner er med i et nettverk for å styrke klimaarbeidet i kommunene og fylket. Viken fylkeskommune skal bistå kommunene og koordinere arbeidet med å opprette nye geografiske klimanettverk. Alle geografiske klimanettverk må ha en representant som kan følge opp og lede klimanettverket.

De geografiske klimanettverkernes rolle er å øke gjennomføringsevnen for klima- og energiltak gjennom å:

- Tilrettelegge for samarbeid om prosjekter og tiltak som er forenelig med kommunenes klima- og energiplaner, samt andre planer
- Mobilisere økte ressurser til tiltak gjennom søknader til tilskuddsprogrammer nasjonalt og internasjonalt
- Være en møteplass for kommunene i nettverket og tilrettelegge for deling av erfaring, kompetanseheving og informasjonsspredning mellom nettverksmedlemmene

Klima Vikens rolle er å:

- Ha et overordnet administrativt ansvar for Klima Viken-samarbeidet ledet av Klima Viken koordinator
- Inspirere til felles klimasatsing blant kommunene i Viken og Viken FK gjennom å skape møteplasser og felles aktiviteter
- Tilrettelegge for deling av erfaring, kompetanseheving og informasjonsspredning mellom partene i Klima Viken
- Samordne og tilrettelegge for initiativer på tvers av geografiske klimanettverk
- Være støttespiller for geografiske klimanettverk

- Jobbe for samarbeid med andre relevante nettverk og partnerskap i fylket som for eksempel Klimapartnere og Kortreist Kvalitet
- Jobbe for samarbeid med andre relevante nettverk og partnerskap med andre fylkeskommuner som Østlandssamarbeidet

En politisk representant fra hvert klimanettverk inviteres til å sitte i styringsgruppen til Klima Viken sammen med Viken FK, Statsforvalteren og KS. Styringsgruppen til Klima Viken har ikke styringsrett overfor de geografiske klimanettverkene.

Handlingsprogrammet som styringsgruppen vedtar vil være felles aktiviteter, tiltak og prosjekter for alle kommunene. For å følge opp handlingsprogrammet vedtatt av styringsgruppen blir det opprettet en arbeidsgruppe. Arbeidsgruppen består av en administrativ representant fra hvert klimanettverk.

De geografiske klimanettverkene kan ansette en dedikert ressurs i hvert nettverk til å koordinere/lede det geografiske samarbeidet. Viken fylkeskommune tilbyr midler som kan brukes til å finansiere en stilling og matcher kommunenes egenandel.

Koordinator for geografiske klimanettverk bør inneha faglig kompetanse som kan tilby ekspertkunnskap på klima, og kan være det geografiske nettverkets administrative representant i styringsgruppen for Klima Viken. Flere geografiske klimanettverk kan om ønskelig spleise på en dedikert ressurs.

2. Dagens organisering av Folloregionen; KEN Follo og forslag til framtidig geografisk nettverk fra Klima Viken

Folloregionen IPR – Follorådet er et regionalt samarbeidsorgan for de 6 kommunene i Follo og Viken fylkeskommune. Folloregionen har som mål å bidra til en bærekraftig klimapolitikk.

Klima- og energinettverket (KEN Follo) ble etablert i 2008, og har som mål å bidra til økt kompetanse om klimarelaterte spørsmål. Dagens Klima- og energinettverk Follo er organisert som et fagnettverk under Folloregionen. Nettverket samarbeider på tvers av fagområder og utveksler erfaringer med gjennomføring av kommunenes vedtatte klima- og energiplaner knyttet til bl.a. klimabudsjett og regnskap, indikatorutvikling, innkjøp og anskaffelser, grønn mobilitet, sirkulærøkonomi, klimavennlige bygg, kjøretøyer, forbruk og avfall, innkjøp og energiforsyning.

Nettverket har årlig søkt om midler fra Miljødirektoratets klimasatsordning (25 000 i tilskudd per kommune) til interkommunale nettverk for kompetanseheving, erfaringsdeling og samarbeid om konkrete tiltak for klimagassreduksjon og omlegging til lavutslippsamfunnet. Se www.follo.no med beskrivelse av fokusområdet klima og energi. Nettverkets arbeid er i tillegg forankret i kommunenes klima- og energiplaner her: <https://www.follo.no/klima-og-energi/>.

Viken fylkeskommune har foreslått ulike konstellasjoner av geografiske nettverk. Det er vurdert å innlemme Klima- og energinettverket Follo i klima Østfold eller i Midt Viken klimanettverk. Disse nettverkene har allerede blitt utvidet og et samarbeid var ikke ønskelig fra deres side nå. KEN Follo har derfor kun mulighet til å fortsette som et mindre geografisk nettverk i Klima Viken med dagens geografiske avgrensning.

KEN Follo ser flere fordeler og muligheter med å bestå som et eget geografisk nettverk underlagt Folloregionen som i dag. KEN Follo er et veldrevet og kompakt nettverk som allerede nyter godt samarbeid med Klima Østfold, og vil videreutvikle

samarbeidet med det nye Midtre Viken klimanettverk. Samtidig vil nettverket kunne jobbe effektivt og målrettet med felles utfordringer i de 6 kommunene og med kort vei til god politisk og administrativ forankring.

3. Klima Viken finansieringsmodell og økonomiske- og miljø- og klimamessige konsekvenser for kommunene

Å være medlem i Klima Viken er kostnadsfritt. For å styrke klimaarbeidet i det geografiske nettverket anbefaler Viken FK at kommunene tar i bruk Vikens finansieringsmodellen. Denne finansieringsmodellen bygger på et spleiselag mellom Viken FK og kommunene, med en 50/50-fordeling. Det er ikke en forutsetning at de geografiske klimanettverkene tar i bruk Klima Viken sin finansieringsmodell for deltakelse i Klima Viken, men det vil være en forutsetning at kommunene blir representert gjennom et geografisk klimanettverk for å motta finansiering fra Viken FK.

Forutsetninger for finansiering fra Viken fylkeskommune gjennom Klima Viken:

- Kommunen bidrar med et årlig beløp til drift av geografisk klimanettverk. Forslaget fra Viken innebærer at Nordre Follo kommune bidrar med 120 000 kr og de andre Follo-kommunene med 80 000 kr hver, basert på antall innbyggere. Størrelsen på bidraget kan justeres i forhandlinger mellom kommunene innenfor nettverket.
- Viken fylkeskommune bidrar med et årlig beløp til drift av geografisk klimanettverk tilsvarende det beløpet kommunen bidrar med i sum. Det er en fordel at midlene benyttes til å koordinere det geografiske samarbeidet ved å ansette en dedikert ressurs. Midlene kan også brukes til å finansiere klimatiltak. Eksempelvis vil Klima Vikens forslag om kommunale egenandeler på 80/120 000 beløpe seg til ca 520 000 for de 6 Follo kommunene. Viken vil da gå inn med tilsvarende andel som samlet vil gi 1 mill kr samlet til disposisjon til felles klimasatsning i Follo. Det er også mulighet for kommunene å gå inn med lavere egenandeler. Klima Viken vil uansett matche med tilsvarende beløp.
- De geografiske nettverkene som ikke velger Klima Viken finansieringsmodell utpeker uansett en koordinator eller leder som kan bli representant i styringsgruppen for Klima Viken. Per nå har KEN Follo ambulerende ledelse og det er i 2021 Frogn som leder nettverket.

Konsekvenser for kommunene – økonomisk og miljø- og klimamessig bærekraft:

- For å få på plass en stillingsressurs i 2022 er det nødvendig å vurdere å avsette midler i pågående budsjettprosesser. Velger alle Follo-kommunene å bidra med egne midler vil det blir mulig å ansette en klimakoordinator (50% - 100 % stilling) i Klima Viken som jobber kun for Follo-nettverket. Dette vil bli en kraftig styrking av Follo-kommunenes klimaarbeid, som er nødvendig gitt ny kunnskap i FNs nylig fremlagte Klimarapport.
- Ken nettverket har årlig mottatt 25 000 per kommune til drifting av nettverket, fra Miljødirektoratet. Pga. korona har nettverket brukt mindre midler enn omsøkt. KEN Follo har oppsparte midler omsøkt og bevilget fra Miljødirektoratets klimasatsordning fra tidligere år. Miljødirektoratet har åpnet for å bruke midlene til å finansiere kommunenes egenandel. Mer bruk av klimasatsmidler medfører i midlertidig at nettverket får færre klimasatsmidler å

benytte på klimatiltak/ kampanjer/workshops, som da må finansieres på en annen måte.

4. Planlagt fremdrift for oppstart av Klima Viken

Viken fylkeskommune har lagt opp til følgende fremdrift for oppstart av Klima Viken:

- Kommunene og Viken fylkeskommune behandler sak om medlemskap i Klima Viken, geografisk klimanettverk og finansiering. (Se forslag til vedtak)
- Viken fylkeskommune bistår nye geografiske klimanettverk med oppstart og koordinerer den videre prosessen sammen med kommunene
- Innkalling til første styringsgruppemøte i Klima Viken i løpet av tredje kvartal 2021

5. Klima og energinettverkets anbefaling til Folloregionen IPR- Follorådet

Follokommunene vurderer det som helt nødvendig å få mer fart på klimaarbeidet i kommunene, jf nylig fremlagt rapport fra FN om at klimaendringene går raskere, blir mer intense og noen av trendene er irreversible. Follo-kommunene har stort utbytte i å samarbeide med andre kommuner i klimaarbeidet.

Et samarbeid som Klima Viken legger opp til med egne ressurser til drift av nettverket og gjennomføring av fellesprosjekter gir forventninger til at dette kommer til å bidra til økt mobilisering og konsekvenser i form av betydelig reduksjon i klimagassutslipp både på kort og lang sikt.

KEN Follo foreslår å bli medlem i Klima Viken, bestående som et eget geografisk nettverk underlagt Folloregionen som i dag. Nettverket er et veldrevet og kompakt nettverk som allerede har godt samarbeid med Klima Østfold, og vil videreutvikle samarbeidet med det nye Midtre Viken klimanettverk. Klima Viken med de geografiske klimanettverkene vil øke gjennomføringsevnen for klima- og energitiltak og vil være en vesentlig drahjelp for Follo-kommunene.

Klima og energinettverket i Follo ser i utgangspunktet stort behov for en ressurs som kan bidra til å lede og gjennomføre felles klimaprojekter i kommunene. Det er både behov for bredere innsats, og mer spisset faglig bistand inn i klimaarbeidet, som er et stort fagfelt for kommunene.

Klima Viken vil være god faglig støtte og hjelp med veiledning og utredning f.eks. i enkeltkommuners arbeid med klimabudsjett, klimakampanjer etc., og til å gjennomføre fellesprosjekter på tvers av kommunene.

I de siste årene har KEN Follo samarbeidet om mange prosjekter og temaer, men i perioder har tilgjengelige nettverksmidler fra Miljødirektoratets Klimasats ikke blitt brukt fordi nettverket ikke har hatt ressurser til å følge opp og få gjennomført seminarer, utredninger, kampanjer mv.og koordinere dette på tvers av kommunene.

Det å styrke samarbeid og sette i gang klimaprojekter bidrar til å nå kommunenes mål innen klima. Spesielt innenfor transport og klimakommunikasjon kan regionalt

samarbeid både innenfor Follo, men også med hele Viken bidra til å nå regionale og lokale mål.

En deltakelse som geografisk klimanettverk i Klima Viken hvor Klima Viken matcher kommunene med 50 % av kostnadene vil gi betydelig merverdi og mer midler både til koordinering av nettverket og prosjekter på tvers av kommunene.

Hvis KEN Follo blir en del av Klima Viken vil nettverket utarbeide et forslag til organisering og handlingsplan for det regionale nettverket og fremlegge dette for Folloregionen.

6. Forbehold

Forbehold om vedtak i Viken fylkeskommune, Fylkestinget. Klima Viken vedtas hvert år på nytt som en del av budsjettet til Viken fylkeskommune.

7. Konklusjon

Klima- og energinettverket i Follo melder seg inn i Klima Viken som et eget nettverk under Folloregionen. KEN ønsker å benytte seg av Klima Vikens finansieringsmodell og Follokommunene vil tilsammen bidra med om lag 500 000 over ett eller to år.

Øvrige dokumenter på saken:

- Vedlegg 1: Invitasjon til felles klimasatsning (brev til ordførere fra Viken fylkeskommune)
- Vedlegg 2: Forslag til inndeling av geografiske nettverk (Viken fylkeskommune) i ppt og exel
- Vedlegg 3: Fakturaunderlag Klima Viken 2021 (Viken fylkeskommune)

Frogn kommune
Postboks 10
1441 DRØBAK

Vår ref.: 127050/2021 - 2021/26755

Deres ref.:
Dato: 02.03.2021

Samarbeid skaper handling

Invitasjon til felles klimasatsing i Viken

Viken fylkeskommune har gleden av å invitere ordførere i Viken til et møte om Klima Viken; den nye klimasatsningen i fylket.

Klimaendringene er en av vår tids største utfordringer og kommunene og fylkeskommunene må stå sammen for å løse problemet. Hvis vi samarbeider gjennom et Klima Viken-nettverk kan vi gjennomføre tiltak, bevisstgjøre, engasjere og tilrettelegge slik at alle kan bidra: det offentlige, næringsliv og innbyggere.

Vi tror Klima Viken kan styrke arbeidet slik at vi alle oppnår egne vedtatte klimamål og bidra til å nå Parisavtalens ambisjoner om å begrense temperaturstigningen til godt under 2°C, helst under 1,5°C, sammenliknet med førindustriell tid.

Fylkeskommunen inviterer derfor til samarbeid om prosjekter og tiltak for å bidra til raskere gjennomføring av kommunenes klima- og energiplaner. Klima Viken skal ikke erstatte kommunalt klima- og energiarbeid, men være en styrking og ressurs på tvers av kommunene i Viken for at vi alle skal oppnå egne mål.

Møtet vil gi en grundig gjennomgang av hva Klima Viken skal være og hva som skal være nytteverdien av samarbeidet. Det legges opp til diskusjon, spørsmål og innspill, og vi håper på en god dialog med dere i den politiske ledelsen. Det vil bli gjennomført egne administrative møter for å følge opp i etterkant.

Det legges opp til to møter med samme innhold for å sikre at så mange som mulig kan delta. Det er derfor kun mulig å melde seg på ett av møtene.

Dato:

Tirsdag 13. april kl. 14.00 – 16.00

Onsdag 14. april kl. 15.00 – 17.00

Se [nettside](#) for program og [påmelding](#). Programmet oppdateres fortløpende.

Rådsområde for Plan, klima og miljø

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

Foreløpig program:

- Fylkesrådsleder Tonje Brenna ønsker velkommen og presenterer våre mål og forventninger til møtet
- Fylkesråd for plan, klima og miljø Anne Beathe Tvinnereim leder oss videre gjennom et program der vi presenterer Klima Viken, hvordan vi tenker å organisere det og hva det kan være forkommunene.
- Dere vil vi få presentert erfaringer fra nettverk som finnes i dag og behov og forventninger til delregionale klimanettverk i Viken.
- Vi avslutter med god tid til diskusjon og innspill.

Delta på møtet for å skape storstilt politisk klimasatsning i Viken. Vel møtt!

Vennlig hilsen

Tonje BrennaTonje Brenna

Anne Beathe Tvinnereim

Fylkesrådsleder
fylkesrådsleder

Fylkesråd, plan, klima og miljø

Forslag til organisering av geografiske kimanettverk i Viken

Forslag 1 - flere mindre nettverk

Nettverk	kommuner	Finansieringsbeløp komuner	Finansieringsbeløp Viken FK	Totalt finansierings beløp	Tilsvarende stilling %
Hallingdal klimanettverk	Flå, Gol, Hemsedal, Hol, Nesbyen, Ål	186000,00	186000,00	372000,00	34 %
Numedalen og omegn klimanettverk	Nore og Uvdal, Rollag, Sigdal, Flesberg, Kongsberg, Øvre Eiker, Modum	367000,00	367000,00	734000,00	67 %
Miljønettverk Øvre Romerike	Hurdal, Eidsvoll, Nes, Nannestad, Gjerdrum, Ullensaker	438000,00	438000,00	876000,00	80 %
Miljønettverk nedre Romerike	Lillestrøm, Aurskog-Høland, Lørenskog, Rælingen, Nittedal	542000,00	542000,00	1084000,00	99 %
Follo klimanettverk	Frogn, Enebakk, Nesodden, Nordre Follo, Vestby, Ås	531000,00	531000,00	1062000,00	97 %
Klima Østfold	Aremark, Fredrikstad, Hvaler, Halden, Indre Østfold, Marker, Moss, Rakkestad, Råde, Sarpsborg, Skiptvet, Våler	870000,00	870000,00	1740000,00	158 %
Midt-Viken klimanettverk	Asker, Bærum, Drammen, Hole, Jevnaker, Krødsherad, Lier, Lunner, Ringerike	788000,00	788000,00	1576000,00	143 %

*Aktive og innovative uten Hurdal og Nedre Romerike Miljønettverk.

Forslag 2 - tredeling av Viken

Nettverk	kommuner	Finansieringsbeløp komuner	Finansieringsbeløp Viken FK	Totalt finansierings beløp	Tilsvarende stilling %
Hallingdal, Numedalen og omegn klimanettverk	Hol, Hemsedal, Gol, Flå, Nes, Ål, Nore og Uvdal, Rollag, Flesberg, Kongsberg, Sigdal, Øvre eiker, og Modum	553000,00	553000,00	1106000,00	101 %
Midt-Viken og Romerike klimanettverk (Øvre og Nedre Romerike klimanettverk, og Innovative)	Asker, Bærum, Drammen, Hole, Jevnaker, Krødsherad, Lier, Lunner, Ringerike, Eidsvoll, Hurdal, Nannestad, Nes, Gjerdrum, Ullensaker, Aurskog-Høland, Lillestrøm, Lørenskog, Nittedal, Rælingen	1768000,00	1768000,00	3536000,00	321 %
Follo og Østfold klimanettverk	Aremark, Fredrikstad, Hvaler, Halden, Indre Østfold, Marker, Moss, Rakkestad, Råde, Sarpsborg, Skiptvet, Våler, Frogn, Enebakk, Nesodden, Nordre Follo, Vestby, Ås	1401000,00	1401000,00	2802000,00	255 %

Forslag 3 - Hybrid av mindre og tredeling

Nettverk	kommuner	Finansieringsbeløp komuner	Finansieringsbeløp Viken FK	Totalt finansierings beløp	Tilsvarende stilling %
Hallingdal og Numedal og omegn klimanettverk	Hol, Hemsedal, Gol, Flå, Nes, Ål, Nore og Uvdal, Rollag, Flesberg, Kongsberg, Sigdal, Øvre eiker, Modum og Hole	553000,00	553000,00	1106000,00	101 %

Romerike miljønettverk	Hurdal, Eidsvoll, Nes, Nannestad, Gjerdrum, Ullensaker, Lillestrøm, Aurskog-Høland, Lørenskog, Rælingen, Nittedal	980000,00	980000,00	1960000,00	178 %
Follo klimanettverk	Nordre Follo, Nesodden, Vestby, Ås, Frogn, Enebakk	531000,00	531000,00	1062000,00	97 %
Klima Østfold	Aremark, Fredrikstad, Hvaler, Halden, Indre Østfold, Marker, Moss, Rakkestad, Råde, Sarpsborg, Skiptvet, Våler	870000,00	870000,00	1740000,00	158 %
Midt-Viken klimanettverk	Asker, Bærum, Drammen, Hole, Jevnaker, Krødsherad, Lier, Lunner, Ringerike	788000,00	788000,00	1576000,00	143 %

Forslag 4 - mellomstore klimanettverk

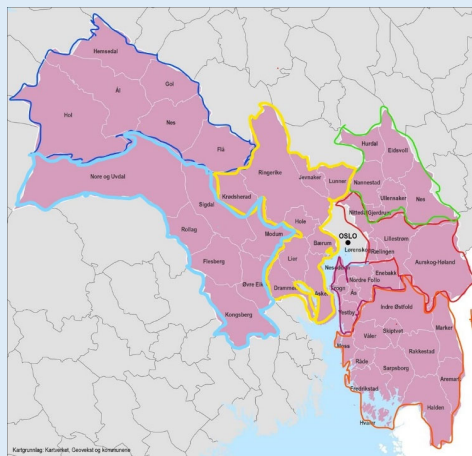
Nettverk	Kommuner				
Hallingdal og Numedal og omeign klimanettverk	Hol, Hemsedal, Gol, Flå, Nes, Ål, Nore og Uvdal, Rollag, Flesberg, Kongsberg, Sigdal, Øvre eiker, Modum og Hole	553000,00	553000,00	1106000,00	101 %
Miljønettverk Øvre Romerike	Hurdal, Eidsvoll, Nes, Nannestad, Gjerdrum, Ullensaker	438000,00	438000,00	876000,00	80 %
Follo klimanettverk	Nordre Follo, Nesodden, Vestby, Ås, Frogn, Enebakk	531000,00	531000,00	1062000,00	97 %
Klima Østfold	Aremark, Fredrikstad, Hvaler, Halden, Indre Østfold, Marker, Moss, Rakkestad, Råde, Sarpsborg, Skiptvet, Våler	870000,00	870000,00	1740000,00	158 %
Midt-Viken og Nedre Romerike klimanettverk	Asker, Bærum, Drammen, Hole, Jevnaker, Krødsherad, Lier, Lunner, Ringerike, Aurskog-Høland, Lillestrøm, Lørenskog, Nittedal og	1330000,00	1330000,00	2660000,00	242 %

Forslag 5 - fem klimanettverk i Viken

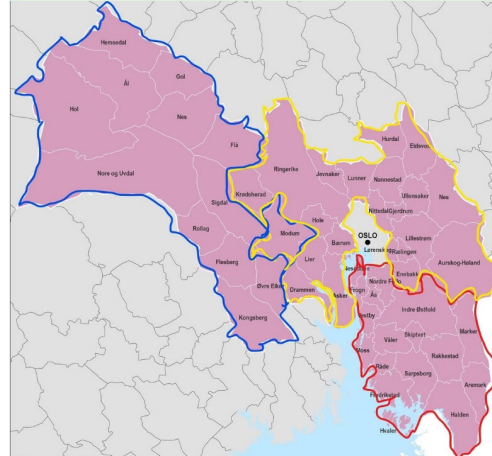
Nettverk	Kommuner	finansieringsbeløp kommune	finansieringsbeløp Vikr	totalt finansie	tilsvarer stilling %
Midt-Viken og Romerike klimanettverk (Øvre og Nedre Romerike klimanettverk, og Innovative)	Asker, Bærum, Drammen, Hole, Jevnaker, Krødsherad, Lier, Lunner, Ringerike, Eidsvoll, Hurdal, Nannestad, Nes, Gjerdrum, Ullensaker, Aurskog-Høland, Lillestrøm, Lørenskog, Nittedal, Rælingen	1768000,00	1768000,00	3536000,00	321 %
Klima Østfold	Aremark, Fredrikstad, Hvaler, Halden, Indre Østfold, Marker, Moss, Rakkestad, Råde, Sarpsborg, Skiptvet, Våler	870000,00	870000,00	1740000,00	158 %
Follo klimanettverk	Nordre Follo, Nesodden, Vestby, Ås, Frogn, Enebakk	531000,00	531000,00	1062000,00	97 %
Hallingdal klimanettverk	Flå, Gol, Hemsedal, Hol, Nesbyen, Ål	186000,00	186000,00	372000,00	34 %
Numedalen og omegn klimanett	Nore og Uvdal, Rollag, Sigdal, Flesberg, Kongsberg, Øvre Eiker, Modum	367000,00	367000,00	734000,00	67 %

Aktive og innovative klimakommuner	Asker, Bærum, Drammen, Hurdal , Jevnaker, Krødsherad, Ringerike, (Lunner), Aurskog-Høland , Lillestrøm , Lørenskog , Nittedal og Rælingen
------------------------------------	---

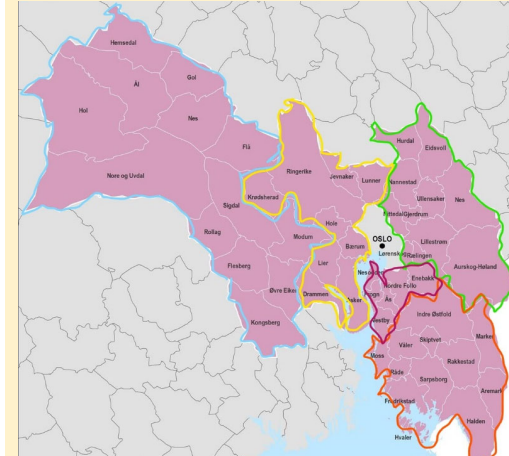
1.



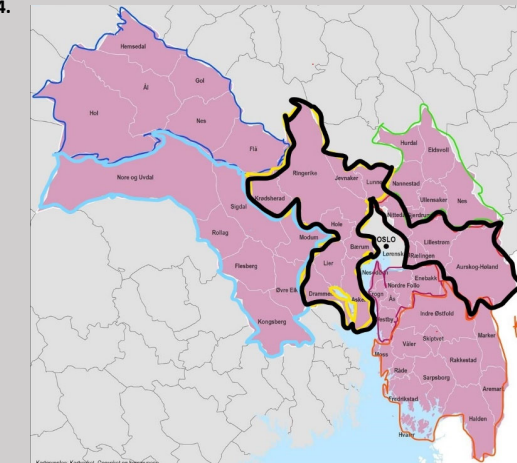
2.



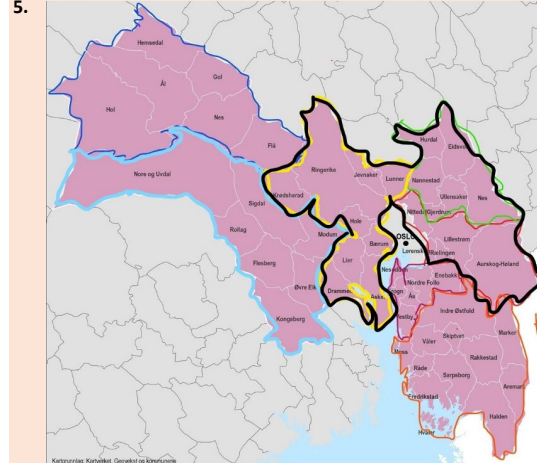
3.



4.



5.



Forslag til organisering av geografiske klimanettverk i Viken

Forslag 1 - flere mindre nettverk

Denne organisering legger til rette for flere små nettverk, til sammen 6 geografiske klimanettverk i Viken. Bygger på eksisterende klimanettverk i tillegg til Numedalen klimanettverk og Midt-Viken klimanettverk. Finansieringen er preget av mindre beløp og større prosentandel fra fylkeskommunen til nettverkene Hallingdal klimanettverk og Numedalen klimanettverk

Forslag 2 - tredeling av Viken

Forslag 3 - Hybrid av mindre og tredeling

Forslag 4 - mellomstore klimanettverk

Forslag 5 - fem klimanettverk i Viken

Aktive og innovative klimakommuner nettverket ønsker en inndeling hvor de kan være et stort nettverk bestående av Midt-Viken, Øvre og Nedre Romerike.

Generelle tilbakemeldinger

Ringerikeregionen: består av kommunene Krødherad, Modum, Ringerike, Jevnaker og Hole. Ønsker å være i samme nettverk. Ønsker derfor forslag 2, 4 eller 5, men med Modum som deltaker i det store nettverket

Hallingdal: ønsker å bestå som nettverk, ikke sammenslåing

Jevnaker: slutter seg til Ringeriksregionen, ønsker forslag 2, 4 eller 5

Hole: slutter seg til Ringeriksregionen, ønsker forslag 2, 4 eller 5

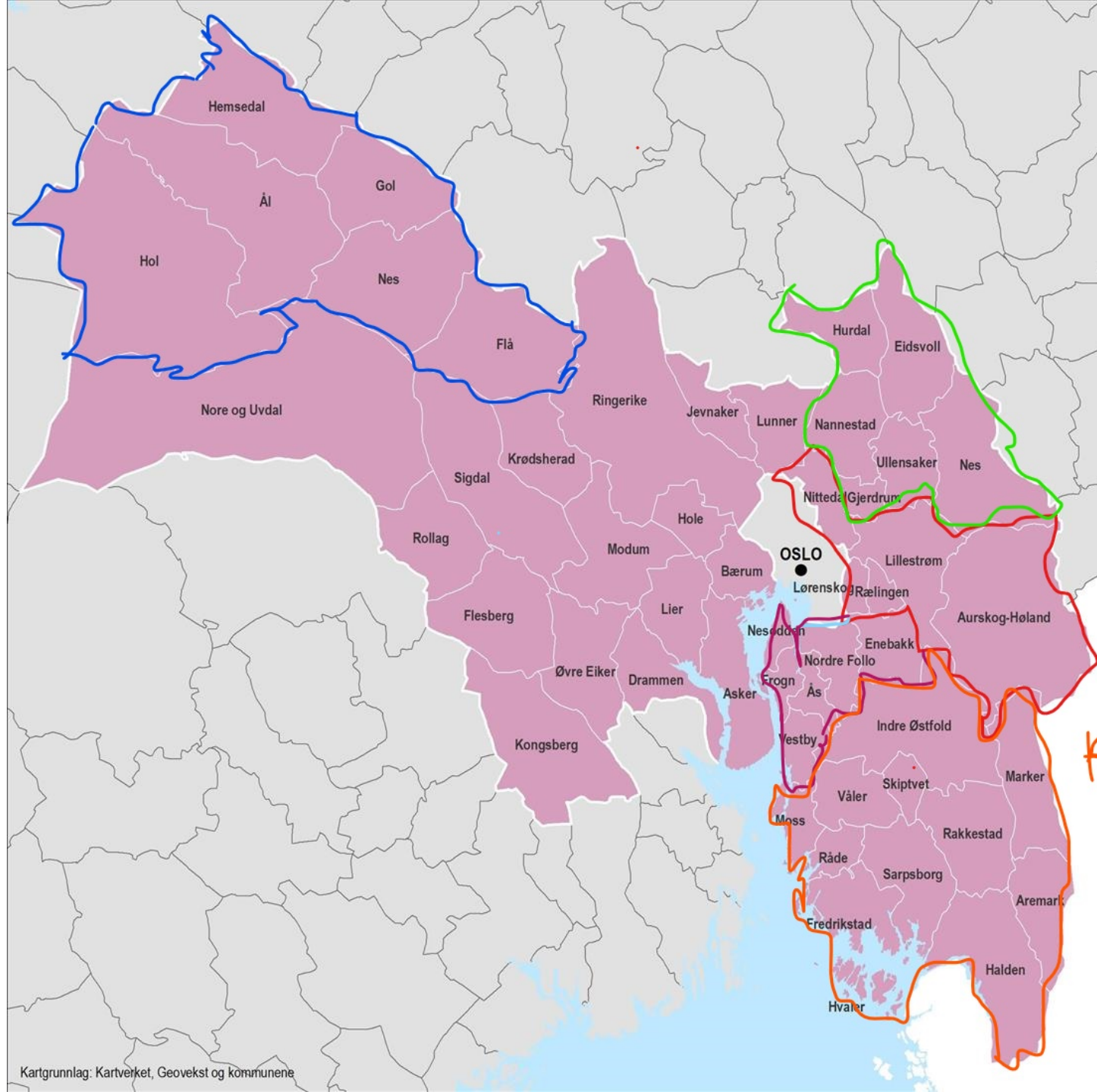
Klima Viken

Forslag til geografiske klimanettverk

Dagens utgangspunkt for Klima Viken

- Fra "delregionale" til geografiske klimanettverk
- Baserer seg på allerede eksisterende geografiske klimanettverk
- Hvordan tilpasse nettverk for aktive og innovative klimakommuner?

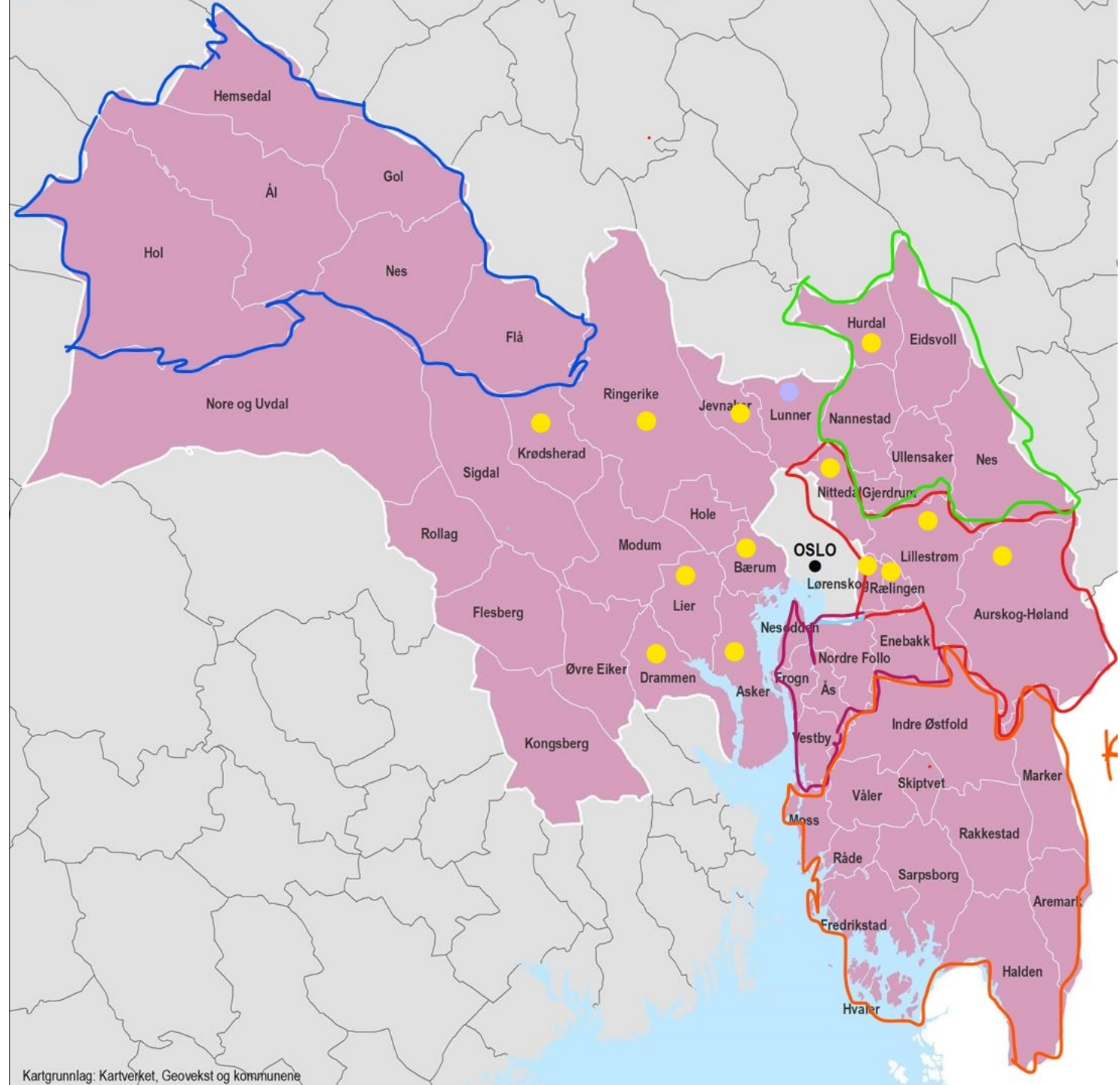
Nettverk	kommuner
Hallingdal klimanettverk	Flå, Gol, Hemsedal, Hol, Nesbyen, Ål
Numedalen og omegn klimanettverk	Nore og Uvdal, Rollag, Sigdal, Flesberg, Kongsberg, Øvre Eiker, Modum
Miljønettverk Øvre Romerike	Hurdal, Eidsvoll, Nes, Nannestad, Gjerdrum, Ullensaker
Miljønettverk nedre Romerike	Lillestrøm, Aurskog-Høland, Lørenskog, Rælingen, Nittedal
Follo klimanettverk	Frogn, Enebakk, Nesodden, Nordre Follo, Vestby, Ås
Klima Østfold	Aremark, Fredrikstad, Hvaler, Halden, Indre Østfold, Marker, Moss, Rakkestad, Råde, Sarpsborg, Skiptvet, Våler



Nettverk for aktive og innovative klimakommuner

- Asker
- Bærum
- Drammen
- Hurdal
- Jevnaker
- Krødsherad
- Lier
- Lunner
- Ringerike

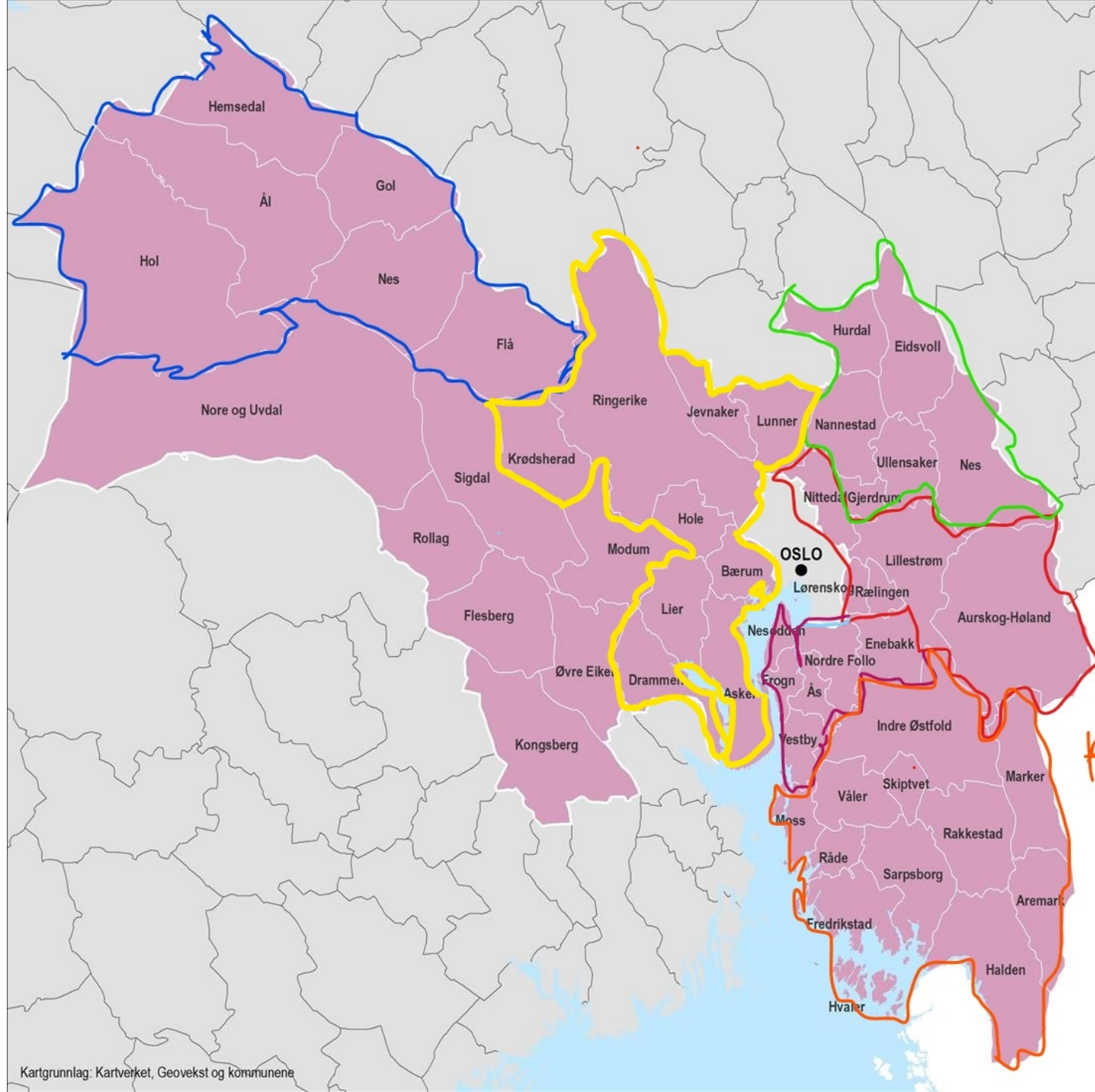
+ Nedre Romerike
miljønettverk
+ 3 kommuner fra
Innlandet



Midt-Viken klimanettverk

- Mulig løsning for følgende kommuner:

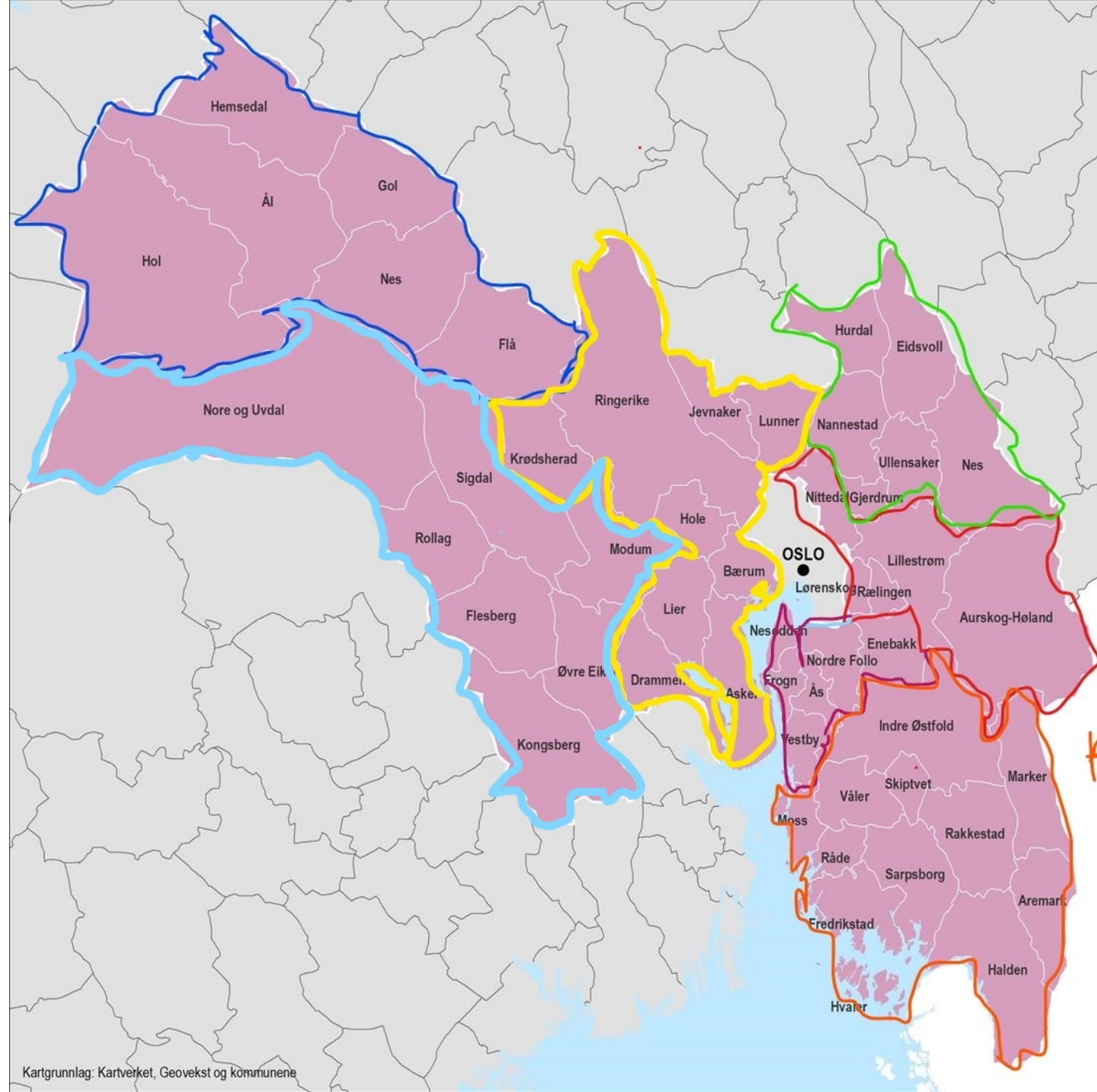
- Asker
- Bærum
- Drammen
- Hole
- Jevnaker
- Krødsherad
- Lier
- Lunner
- Ringerike



Forslag 1: flere mindre nettverk

- To nye nettverk etableres i Viken: Midt-Viken klimanettverk og Numedalen og omegn klimanettverk

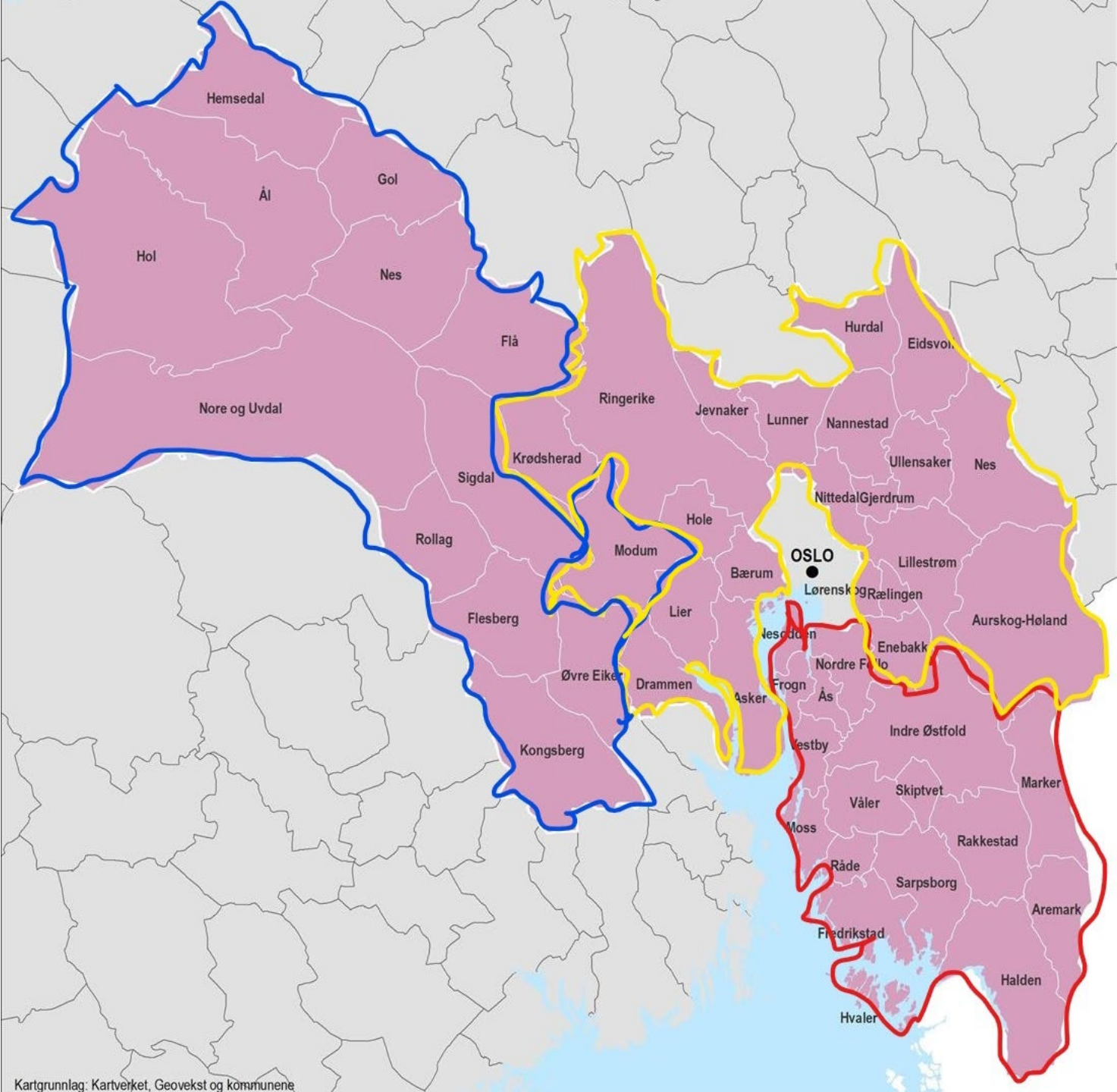
Nettverk	kommuner
Hallingdal klimanettverk	Flå, Gol, Hemsedal, Hol, Nesbyen, Ål
Numedalen og omegn klimanettverk	Nore og Uvdal, Rollag, Sigdal, Flesberg, Kongsberg, Øvre Eiker, Modum
Miljønettverk Øvre Romerike	Hurdal, Eidsvoll, Nes, Nannestad, Gjerdrum, Ullensaker
Miljønettverk nedre Romerike	Lillestrøm, Aurskog-Høland, Lørenskog, Rælingen, Nittedal
Follo klimanettverk	Frogn, Enebakk, Nesodden, Nordre Follo, Vestby, Ås
Klima Østfold	Aremark, Fredrikstad, Hvaler, Halden, Indre Østfold, Marker, Moss, Rakkestad, Råde, Sarpsborg, Skiptvet, Våler
Midt-Viken klimanettverk	Asker, Bærum, Drammen, Hole, Jevnaker, Krødsherad, Lier, Lunner, Ringerike



Forslag 2: tredeling av Viken

- Mindre klimanettverk slås sammen til tre store klimanettverk.

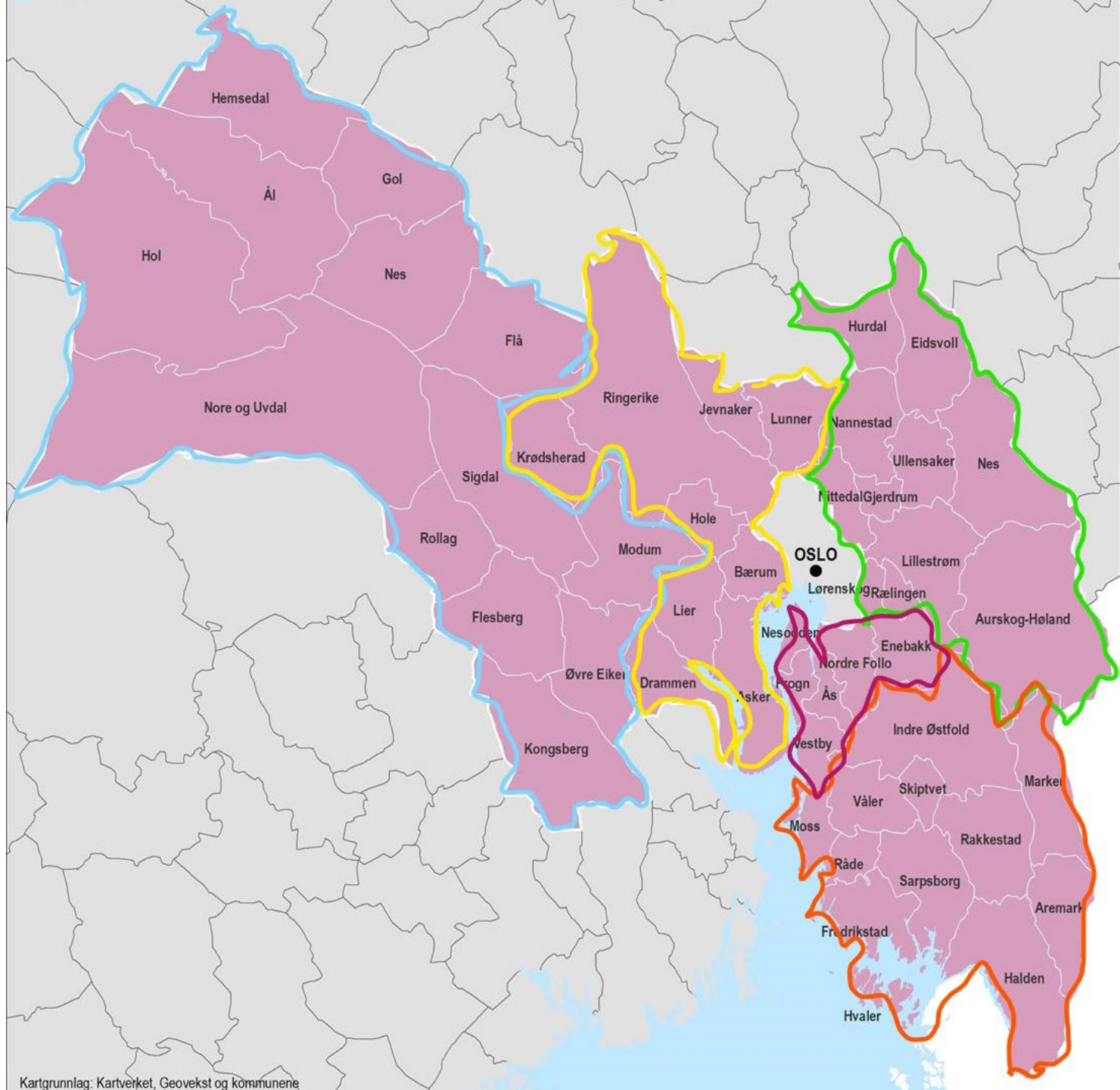
Nettverk	kommuner
Hallingdal, Numedalen og omeign klimanettverk	Hol, Hemsedal, Gol, Flå, Nes, Ål, Nore og Uvdal, Rollag, Flesberg, Kongsberg, Sigdal, Øvre eiker, Modum
Midt-Viken og Romerike klimanettverk (Øvre og Nedre Romerike klimanettverk, og Innovative)	Asker, Bærum, Drammen, Hole, Jevnaker, Krødsherad, Lier, Lunner, Ringerike, Eidsvoll, Hurdal, Nannestad, Nes, Gjerdrum, Ullensaker, Aurskog-Høland, Lillestrøm, Lørenskog, Nittedal, Rælingen
Follo og Østfold klimanettverk	Aremark, Fredrikstad, Hvaler, Halden, Indre Østfold, Marker, Moss, Rakkestad, Råde, Sarpsborg, Skiptvet, Våler, Frogn, Enebakk, Nesodden, Nordre Follo, Vestby, Ås



Forslag 3: hybrid av mindre og tredeling

- Sammenslåing av Hallingdal klimanettverk og Numedalen og omeign klimanettverk
- Romerike miljønettverk: Sammenslåing av Øvre og Nedre Romerike miljønettverk

Nettverk	kommuner
Hallingdal og Numedal og omeign klimanettverk	Hol, Hemsedal, Gol, Flå, Nes, Ål, Nore og Uvdal, Rollag, Flesberg, Kongsberg, Sigdal, Øvre eiker, Modum og Hole
Romerike miljønettverk	Hurdal, Eidsvoll, Nes, Nannestad, Gjerdrum, Ullensaker, Lillestrøm, Aurskog-Høland, Lørenskog, Rællingen, Nittedal
Follo klimanettverk	Nordre Follo, Nesodden, Vestby, Ås, Frogn, Enebakk
Klima Østfold	Aremark, Fredrikstad, Hvaler, Halden, Indre Østfold, Marker, Moss, Rakkestad, Råde, Sarpsborg, Skiptvet, Våler
Midt-Viken klimanettverk	Asker, Bærum, Drammen, Hole, Jevnaker, Krødsherad, Lie, Lunner, Ringerike

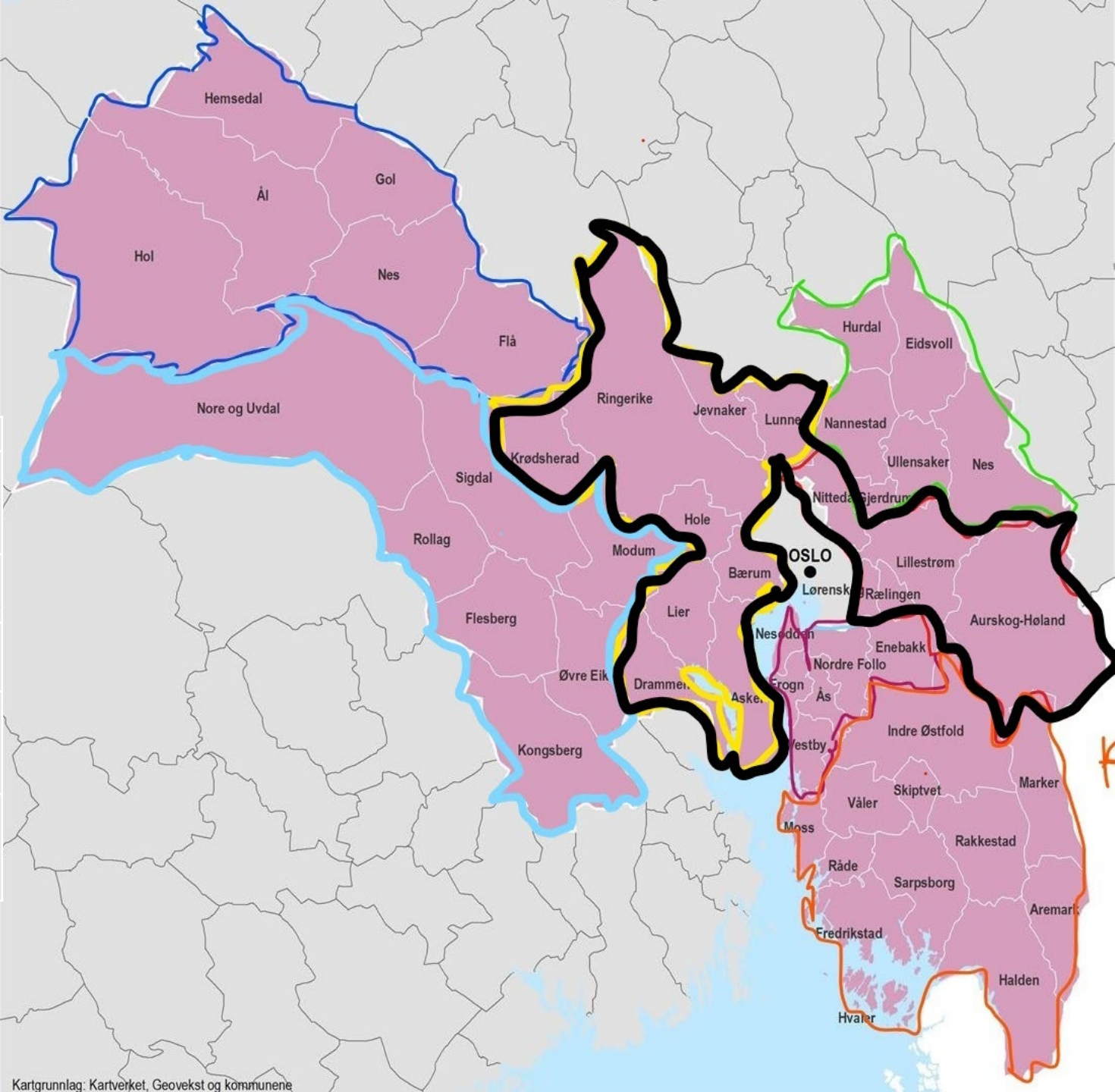


Kartgrunnlag: Kartverket, Geovekst og kommunene

Forslag 4: mellomstore klimanettverk

- Et større klimanettverk etableres: sammenslåing av Midt-Viken klimanettverk og Nedre Romerike miljønettverk

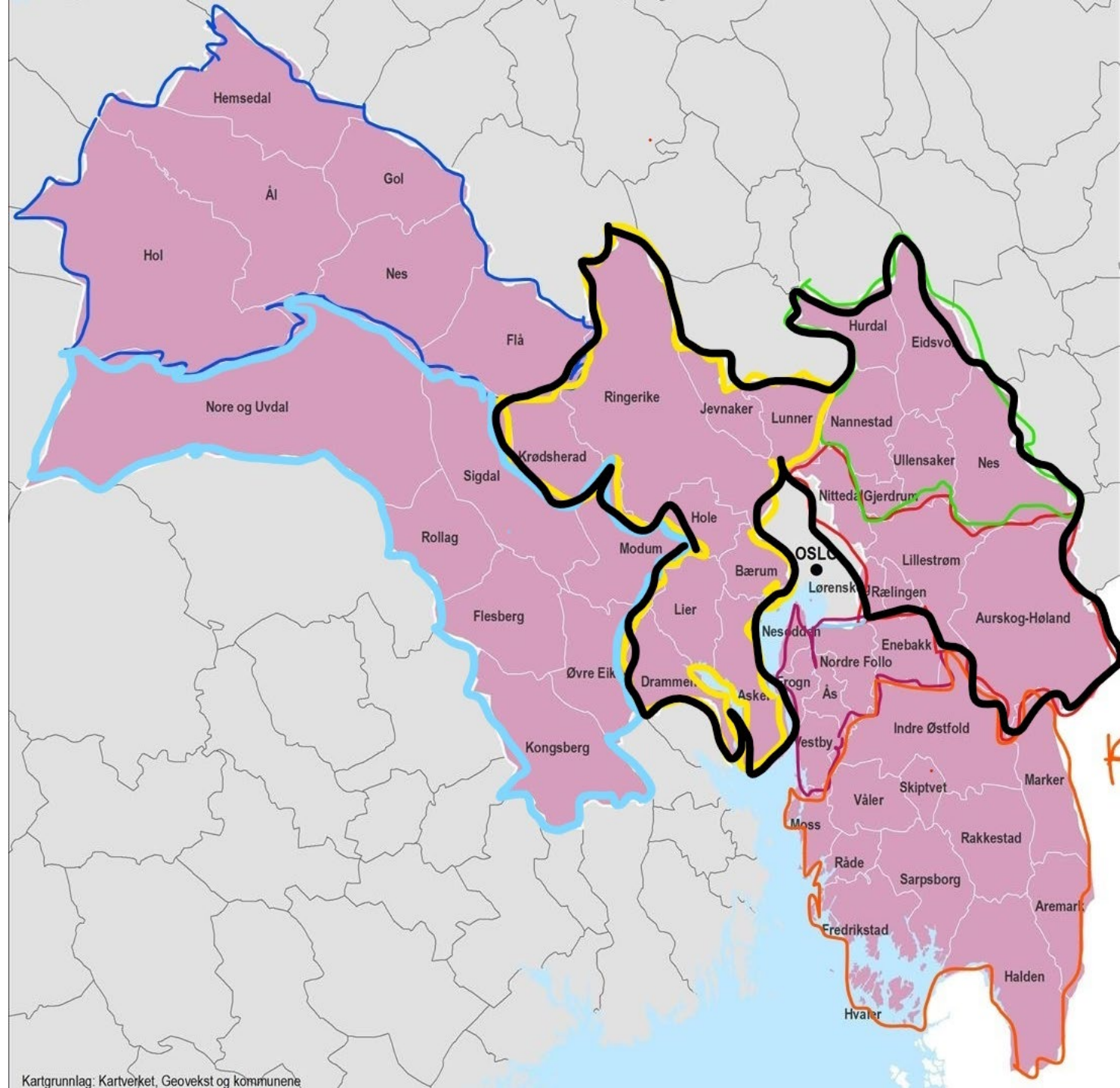
Nettverk	Kommuner
Hallingdal og Numedal og omeign klimanettverk	Hol, Hemsedal, Gol, Flå, Nes, Ål, Nore og Uvdal, Rollag, Flesberg, Kongsberg, Sigdal, Øvre eiker, Modum og Hole
Miljønettverk Øvre Romerike	Hurdal, Eidsvoll, Nes, Nannestad, Gjerdrum, Ullensaker
Follo klimanettverk	Nordre Follo, Nesodden, Vestby, Ås, Frogn, Enebakk
Klima Østfold	Aremark, Fredrikstad, Hvaler, Halden, Indre Østfold, Marker, Moss, Rakkestad, Råde, Sarpsborg, Skiptvet, Våler
Midt-Viken og Nedre Romerike klimanettverk	Asker, Bærum, Drammen, Hole, Jevnaker, Krødsherad, Lier, Lunner, Ringerike, Aurskog-Høland, Lillestrøm, Lørenskog, Nittedal og Rælingen



Forslag 5: fem klimanettverk i Viken

- Et større klimanettverk etableres: sammenslåing av Midt-Viken klimanettverk, Øvre Romerike miljønettverk og Nedre Romerike miljønettverk

Nettverk	Kommuner
Midt-Viken og Romerike klimanettverk (Øvre og Nedre Romerike klimanettverk, og Innovative)	Asker, Bærum, Drammen, Hole, Jevnaker, Krødsherad, Lier, Lunner, Ringerike, Eidsvoll, Hurdal, Nannestad, Nes, Gjerdrum, Ullensaker, Aurskog-Høland, Lillestrøm, Lørenskog, Nittedal, Rælingen
Klima Østfold	Aremark, Fredrikstad, Hvaler, Halden, Indre Østfold, Marker, Moss, Rakkestad, Råde, Sarpsborg, Skiptvet, Våler
Follo klimanettverk	Nordre Follo, Nesodden, Vestby, Ås, Frogn, Enebakk
Hallingdal klimanettverk	Flå, Gol, Hemsedal, Hol, Nesbyen, Ål
Numedalen og omegn klimanettverk	Nore og Uvdal, Rollag, Sigdal, Flesberg, Kongsberg, Øvre Eiker, Modum



Veien videre....

- Hva gir mest mening for din kommune?



Kommune	Navn	Adresselinje 1	Adresselinje 2	Adresselinje 3	Organisasjonsnummer	Beløp
Aremark kommune	v/Henriette Cecilie Wisur-Olse	Rådhuset	Aremarkveien 2276	1798 Aremark	940875560	31 000
Indre Østfold kommune	v/Marit Hakaas	Postboks 34	1861 Trøgstad		920123899	126 000
Fredrikstad kommune	v/Grete Rasmussen	Postboks 1405	1602 Fredrikstad		940039541	173 000
Halden kommune	v/Bjørnar Strøm-Hågensen	Postboks 150	1751 Halden		959159092	81 000
Hvaler kommune	v/Bjørn Winther Johansen	Storveien 32	1680 Skjærhalden		964947082	31 000
Marker kommune	v/Ann Kristin Halvorsrud	Postboks 114	1871 ØRJE		964944334	31 000
Moss kommune	v/Cecilie Kildahl	Postboks 175	1501 Moss		920817521	126 000
Rakkestad kommune	v/Martin Winsvold Andersen	Postboks 264	1891 Rakkestad		945372281	38 000
Råde kommune	v/Kristine Bergseng	Skråtorpveien 2a	1640 Råde		940802652	38 000
Sarpsborg kommune	v/Sten Erik Haraldsen Knive	Postboks 237	1702 Sarpsborg		938801363	126 000
Skiptvet kommune	v/Frank van der Ring	Postboks 115	1806 Skiptvet		941962726	31 000
Våler kommune	v/Emilio Alvarenga	Herredshuset	Kjosveien 1	1592 Våler i Viken	959272581	38 000
					Sum	870 000

Trappetrinnsmodell fra 2020:			
Innbyggertall	Beløp, kroner	Gjelder	
<5500		31 000	Marker, Hvaler, Skiptvet, Aremark
5501-9999		38 000	Råde, Rakkestad, Våler
10-34999		81 000	Halden
35000-59999		126 000	Sarpsborg, Moss/Rygge, Indre Østfold
60000>		173 000	Fredrikstad

Kommune	Befolkning ved inngangen av kvartalet 2020K3	
Flå	1046	31 000
Aremark	1329	31 000
Rollag	1388	31 000
Krødsherad	2213	31 000
Nore og Uvdal	2423	31 000
Hemsedal	2491	31 000
Flesberg	2704	31 000
Hurdal	2845	31 000
Nesbyen	3260	31 000
Sigdal	3472	31 000
Marker	3600	31 000
Skiptvet	3816	31 000
Hol	4420	31 000
Gol	4616	31 000
Hvaler	4669	31 000
Ål	4687	31 000
Våler (Viken)	5771	38 000
Hole	6805	38 000
Jevnaker	6878	38 000
Gjerdrum	6919	38 000
Råde	7548	38 000
Rakkestad	8238	38 000
Lunner	9026	38 000
Enebakk	11097	81 000
Modum	14131	81 000
Nannestad	14356	81 000
Frogn	15959	81 000
Aurskog-Høland	17507	81 000
Vestby	18095	81 000
Rælingen	18560	81 000
Øvre Eiker	19568	81 000
Nesodden	19652	81 000
Ås	20151	81 000
Nes	23255	81 000
Nittedal	24308	81 000
Eidsvoll	25646	81 000
Lier	26948	81 000
Kongsberg	27716	81 000
Ringerike	30729	81 000
Halden	31302	81 000
Ullensaker	40022	126 000
Lørenskog	42106	126 000
Indre Østfold	44990	126 000
Moss	49571	126 000
Sarpsborg	57121	126 000
Nordre Follo	59595	126 000
Fredrikstad	82591	173 000
Lillestrøm	86318	173 000
Asker	94578	173 000
Drammen	101638	173 000
Bærum	128102	173 000

1245776

Trappetrinnsmodell fra 2020:

Innbyggertall	Beløp, kroner	Gjelder
<5500	31 000	
5501-9999	38 000	
10-34999	81 000	
35000-59999	126 000	
60000>	173 000	

Fordeling nettverk

Nettverk	Beløp, kroner	Gjelder
Miljønettverk Nedre Romerike	542 000	Lillestrøm, Aurskog-Høland, Lørenskog, Røllingen, Nittedal
Miljønettverk Øvre Romerike	438 000	Hurdal, Eidsvoll, Nes, Nannestad, Gjerdrum, Ullensaker
Follo klimanettverk	531 000	Nordre Follo, Nesodden, Vestby, Ås, Frogn, Enebakk
Hallingdal Klimanettverk	186 000	Flå, Gol, Hemsedal, Hol, Nesbyen, Ål
Klima Østfold	870 000	Aremark, Fredrikstad, Hvaler, Halden, Indre Østfold, Marker, Moss, Rakkestad, Råde, Sarpsborg, Skiptvet, Våler

Klima Viken finansieringsmodell

Finansieringsmodellen baserer seg på grunnbeløp + antall kr per innbygger

Befolkning ved inngangen av kvartalet		
Kommune	2020K3	
Flå	1046	31 000
Aremark	1329	31 000
Rollag	1388	31 000
Krødsherad	2213	31 000
Nore og Uvdal	2423	31 000
Hemsedal	2491	31 000
Flesberg	2704	31 000
Hurdal	2845	31 000
Nesbyen	3260	31 000
Sigdal	3472	31 000
Marker	3600	31 000
Skiptvet	3816	31 000
Hol	4420	31 000
Gol	4616	31 000
Hvaler	4669	31 000
Ål	4687	31 000
Våler (Viken)	5771	38 000
Hole	6805	38 000
Jevnaker	6878	38 000
Gjerdrum	6919	38 000
Råde	7548	38 000
Rakkestad	8238	38 000
Lunner	9026	38 000
Enebakk	11097	81 000
Modum	14131	81 000
Nannestad	14356	81 000
Frogn	15959	81 000
Aurskog-Høland	17507	81 000
Vestby	18095	81 000
Rælingen	18560	81 000
Øvre Eiker	19568	81 000
Nesodden	19652	81 000
Ås	20151	81 000
Nes	23255	81 000
Nittedal	24308	81 000
Eidsvoll	25646	81 000
Lier	26948	81 000
Kongsberg	27716	81 000
Ringerike	30729	81 000
Halden	31302	81 000
Ullensaker	40022	126 000
Lørenskog	42106	126 000
Indre Østfold	44990	126 000
Moss	49571	126 000
Sarpsborg	57121	126 000
Nordre Follo	59595	126 000
Fredrikstad	82591	173 000
Lillestrøm	86318	173 000
Åsker	94578	173 000
Drammen	101638	173 000
Bærum	128102	173 000

1245776

Trappetrinnsmodell fra 2020:

Innbyggertall	Beløp, kroner	Gjelder
<5500	31 000	
5501-9999	38 000	
10-34999	81 000	
35000-59999	126 000	
60000>	173 000	

Fordeling nettverk

Nettverk	Beløp, kroner	Gjelder
Miljønettverk Nedre Romerike	542 000	Lillestrøm, Aurskog-Høland, Lørenskog, Røllingen, Nittedal
Miljønettverk Øvre Romerike	438 000	Hurdal, Eidsvoll, Nes, Nannestad, Gjerdrum, Ullensaker
Follo klimanettverk	531 000	Nordre Follo, Nesodden, Vestby, Ås, Frogn, Enebakk
Hallingdal Klimanettverk	186 000	Flå, Gol, Hemsedal, Hol, Nesbyen, Ål
Klima Østfold	870 000	Aremark, Fredrikstad, Hvaler, Halden, Indre Østfold, Marker, Moss, Rakkestad, Råde, Sarpsborg, Skiptvet, Våler

VIKEN FYLKESKOMMUNE
Postboks 220
1702 SARPSBORG

Vår referanse:
21/09071-1

Deres referanse:
Lasse Narud Thue

Saksbehandler:
Kari Marie Swensen

Dato:
07.06.2021

Fylkeskommunens forventninger om regionsvise tilbakemeldinger og prioriteringer innenfor fagområdene areal og samferdsel - søknad om tilskudd til Folloregionens arbeid med dette

Folloregionen interkommunalt politisk råd (FIPR) har registrert at den nye fylkeskommunen har et ønske/krav om regionsvise tilbakemeldinger og prioriteringer innenfor fagområdene samferdsel og plan i større grad enn Akershus fylkeskommune tidligere hadde. Dette gjelder bl.a.:

- Trafikksikkerhetsarbeidet i regionen
I brevet om at Viken avslutter ordningen med tildeling av lokale trafikksikkerhetsmidler (av 14.09.2020) heter det bl.a. at Viken fylkeskommune fortsatt vil gi trafikksikkerhetsmidler til ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak, og at kommuneregionene får ansvar for å fordele midlene og iverksette tiltakene lokalt.

Dette ble også bekreftet i møte i april i år om planprogrammet for de nye fylkesdelplanene hvor det i Vikens presentasjon sto:

«I 2021 tildeles trafikksikkerhetsmidler til kommuneregionene selv om formelle partnerskap ikke er inngått.»

- I forbindelse med arbeidet med den fylkeskommunale samferdselsplanen het det blant annet følgende i brev fra Viken 14.12.2020:

*«Viken fylkeskommune ønsker nå i tillegg å gi kommuneregionene muligheten til å gi skriftlige innspill om hovedutfordringer knyttet til samferdsel innenfor fylkeskommunens ansvar i deres region. **Vi ber om at kommuneregionene sørger for forankring i de enkelte kommunestyre.**»*

Videre:

«Viken fylkeskommune ber kommuneregionene om innspill til hvilke mobilitetsutfordringene det er viktigst at fylkeskommunen bidrar til å løse. Dette kan være knyttet til for eksempel framkommelighet for næringslivet, attraktivt kollektivtilbud, trygg skolevei, eller manglende tilbud for gående og syklende, manglende mobilitetsalternativer for eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne og så videre.

Innen 1. mars ber vi om at kommuneregionene gir innspill på følgende: Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i byer og tettsteder i prioritert rekkefølge.

Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i distriktsområder i prioritert rekkefølge.

Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i korridorene mot andre regioner i prioritert rekkefølge.

Hvilke virkemidler kommuneregionen selv vil ta i bruk for å løse disse utfordringene.

Det presiseres at dette gjelder tiltak og virkemidler innenfor fylkeskommunens ansvar, dvs. fylkesveier, drift av kollektivtransport og skoleskyss som de mest sentrale.

Benytt vedlagte mal for innspill.

Om kommuneregionen selv ønsker, kan innspillet suppleres med forslag til konkrete prosjekter.»

- Det vises også til det arbeidet Viken fylkeskommune har satt i gang med tre regionale planer, som alle, i større eller mindre grad, berører areal- og samferdselsmessige utfordringer i Folloregionen.

Dette vil kreve store ressurser til regionalt arbeid med høringsuttalelser, samordning og prioritering innenfor areal- og samferdselsområdet i nærmeste framtid.

Når fylkeskommunen i tillegg har tatt bort det generelle bidraget til Folloregionens arbeid som man har fått fra fylkeskommunen tidligere år, skaper dette store utfordringer for kommunene. Mange av kommunene i Folloregionen er sterkt presset økonomisk, og arbeider med vesentlige nedskjæringer i kommende økonomiplan. I en slik situasjon er det svært vanskelig for kommunene å prioritere en økt finansiering av regionalt arbeid.

Folloregionen IPR søker derfor Viken fylkeskommune om et fylkeskommunalt bidrag på kr 500 000 pr. år til Folloregionens arbeid med regionale prioriteringer, samordning og fellesuttalelser til Viken fylkeskommune.

Midlene vil bli brukt til å engasjere en fagperson til å utføre arbeidet. Vi vil være takknemlig også for et mindre beløp.

Vi er takknemlig for en snarlig tilbakemelding, da mye av arbeidet er nært forestående, og skjer i et sterkt tidspress, ut ifra de framdriftsplanene som Viken har lagt.

Med hilsen

Kari Marie Swensen
Sekretariatsleder Folloregionen IPR

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Nordre Follo kommune
Postboks 3010
1402 Ski

Vår ref.: 432951/2021 - 2021/40076
Deres ref.: 21/09071-1
Dato: 30.06.2021

Søknad om tilskudd - Folloregionen FIPR - Interkommunalt politisk råd - Folloregionen - Fagområdene areal og samferdsel

Det vises til brev av 07.06.21, hvor Folloregionen interkommunale politiske råd søker Viken fylkeskommune om et fylkeskommunalt bidrag på kr 500.000 pr. år til Folloregionens arbeid med regionale prioriteringer, samordning og fellesuttalelser til Viken fylkeskommune.

I brevet vises det til at «(...) den nye fylkeskommunen har et ønske/krav om regionsvise tilbakemeldinger og prioriteringer innenfor fagområdene samferdsel og plan i større grad enn Akershus fylkeskommune tidligere hadde.». Som eksempler beskrives det punktvis trafiksikkerhetsarbeidet i regionen, arbeidet med Viken fylkeskommunes Handlingsprogram for Samferdsel og arbeidet med tre regional planer for Viken.

Det vises også i brevet til fylkestingets vedtak i sak PS 77/2020: *Harmonisering av økonomiske tilskudd til kommuneregionene*, der det ble besluttet å ikke gi ordinært driftstilskudd til de 12 kommuneregionene i Viken.

Viken fylkeskommune må nødvendigvis jobbe annerledes enn de tre tidligere fylkeskommunene Akershus, Buskerud og Østfold, og har blant annet hatt som ambisjon å legge til rette for tidlige innspill til større prosesser fra kommunene. Dette gjelder særlig der høring er hjemlet i plan og bygningsloven. Dette for å legge til rette for at flest mulig innspill og prioriteringer skal kunne bli vurdert *før* helhetlige forslag sendes på høring, og dermed lettere kunne innarbeides. En slik prosess ble brukt for Handlingsprogrammet for Samferdsel, hvor kommuneregionene ble gitt mulighet til å fremme innspill på hva som var regionens overordnede interesser til handlingsprogrammet. Det endelige forslaget ble vedtatt sendt på høring av fylkesrådet 24. juni, med hjemmel i PBL.

Kommunene var ikke inkludert i arbeidet til Trafiksikkerhetsutvalgene i de tidligere fylkeskommunene. Her var det kun fylkeskommunen selv, Trygg trafikk og politiet som deltok. Som det vises til i Folloregionens brev, så har det vært et ønske fra Viken fylkeskommune å involvere kommunene mer i hvilke tiltak som skal prioriteres i hver enkelt region for å sikre mer lokalt tilpassede løsninger. Viken har derfor foreslått å inkludere dette som et punkt i en partnerskapsavtale med regionen. Dette forslaget betinger tilslutning fra kommuneregionen, da det som kjent har vært orientert om til alle kommuneregionene at partnerskapsavtalen skal bygge på likeverdighet hvor ingen av partene kan instruere den andre.

Fylkesrådsleders kontor

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

Når det gjelder arbeidet med de regionale planene sier § 8-3 i plan- og bygningsloven at: «*Ved utarbeiding av regional plan skal regional planmyndighet samarbeide med berørte offentlige myndigheter og organisasjoner. Statlige organer og kommuner har rett og plikt til å delta i planleggingen når den berører deres virkeområde eller egne planer og vedtak.*»

Dette er en oppgave som dermed er lovpålagt fylkeskommunen å gjennomføre, men også for kommunene å delta i. Kommunene står derimot fritt i hvor mye de ønsker å bruke muligheten som er gitt kommuneregionene til dialog om og innspill til planarbeidet utenfor de ordinære høringsprosessene. Et felles forarbeid i kommuneregion kan på den annen side bidra til mer effektiv saksbehandling og prosess for den enkelte kommunes ordinære, lovpålagte behandling av regionale planer.

Slik fylkesrådet redegjorde for i 2020 i saken til fylkestinget om harmonisering av tilskudd til kommuneregionene, så er det fra 2021 ikke avsatt budsjettmidler til slike driftstilskudd. Det vises også til beskrivelsen av konsekvenser av forslag til vedtak i sak om harmonisering til fylkestinget:

«Bortfall av fylkeskommunalt tilskudd til kommuneregioner som har hatt fylkeskommunalt tilskudd i flere år, vil medføre at disse kommuneregionene enten må gå ned på sin aktivitet i 2021 evt må bortfall av tilskudd fra Viken fk kompenseres med økt tilskudd fra kommunene.»

Viken fylkeskommune synes det er positivt at Folloregionen ønsker å involvere seg sterkt i de regionale prosessene. Vi vil at tidlig dialog og forpliktende partnerskapsavtaler med kommuneregionene skal gi resultater i form av målrettede felles satsninger og en virkemiddelbruk som er mer i samsvar med felles mål og strategier og kommunenes og regionens ulike behov. Det er et viktig premiss for Viken at dette samarbeidet skal bygges på likeverdighet og hvor ingen av partene kan instruere den andre.

Slik redegjort for så er det i mottatte søknad etter Viken fylkeskommune oppfatning ikke vist til nye oppgaver for, eller krav til Folloregionen interkommunale politiske råd. Derimot vises det til at Folloregionens interkommunale politiske råd på vegne av medlemskommunene har blitt gitt mulighet til å ivareta medlemmenes interesser på forskjellige saksfelt av fylkeskommunen. Viken fylkeskommune kan dermed ikke imøtekomme søknad om et fylkeskommunalt bidrag på kr 500.000.

Vennlig hilsen

Linda Iren Karlsen Duffy
Konst. Avdelingssjef Utvikling og tverrfaglig samordning
Fylkesrådsleders kontor
Viken fylkeskommune

Linda Iren Karlsen Duffy

